

Ekstrem
BRETT
SEILING

Det beste
utstyret

NYTT
fartsvidunder
til Norge

Solgte huset
for å redde
seilskøyte

Seil-
sportens
NYE
UNGE HÅP

Nye båter
blir større og
billigere

KNUT
FROSTAD:

Norge må
på banen i
VOLVO OCEAN
RACE

SEILAS

EUROPAS SEILJOURNALISTER HAR KÅRET

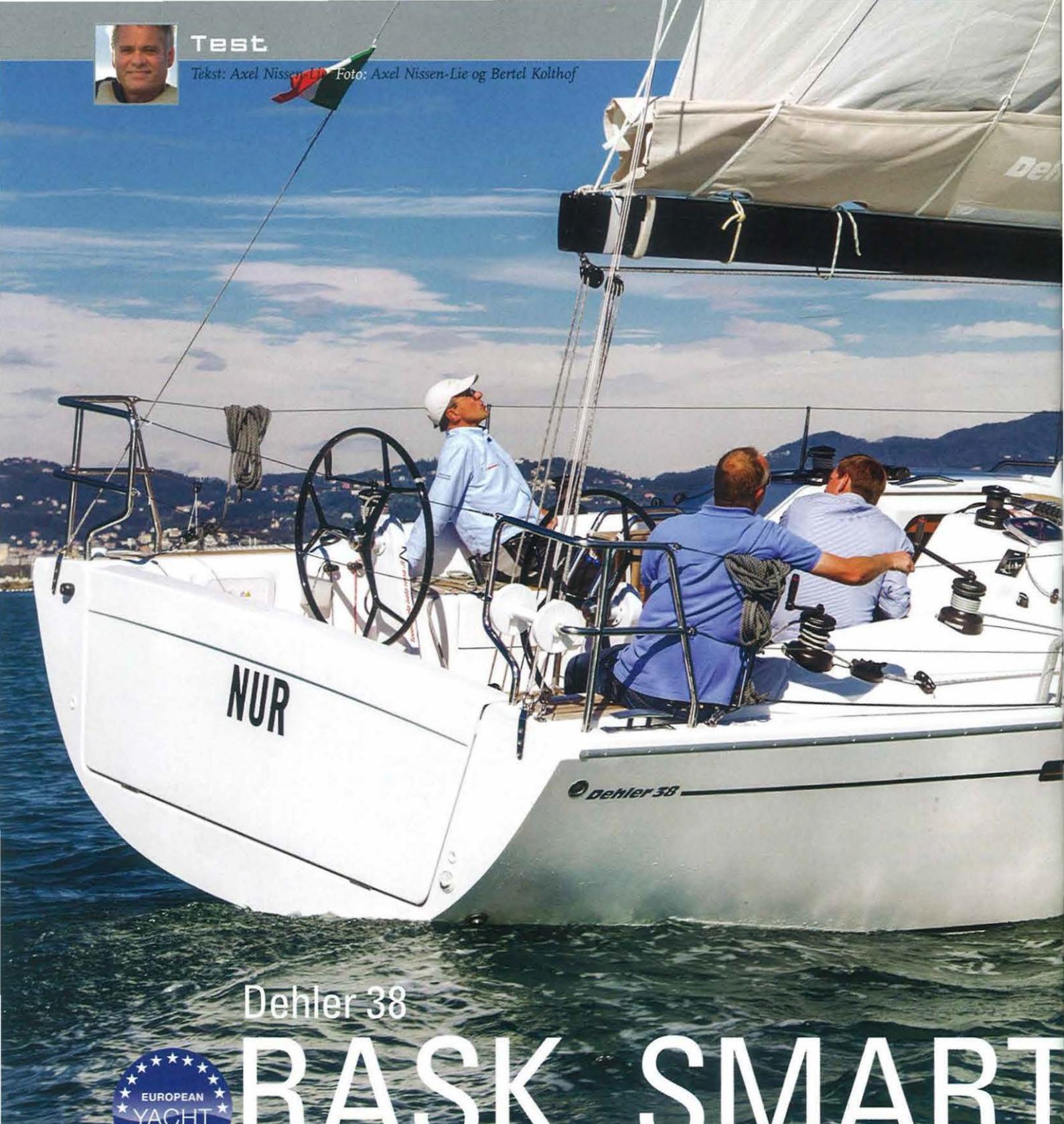
BOATS OF THE YEAR

Dehler 38 • Saphire 27 • Contest 42cs • Oceanis 38



Test

Tekst: Axel Nissen-Lie Foto: Axel Nissen-Lie og Bertel Kolthof



Dehler 38



2014

Dehler 38 er verken banebrytende eller oppsiktsvekkende. Båten er bare en god blanding fra to verdener; tur og regatta.

Dehler 38 er andre modell etter at Hanse overtok Dehler-verftet og den første etter at produksjonen ble flyttet østover i Tyskland til Hanses fabrikk. Dehler 38 er imidlertid en ekte Dehler. Båten er et

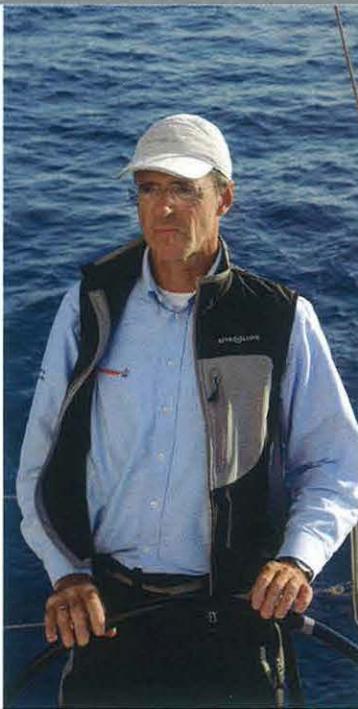
hjertebarn av Karl Dehler (bildet). Karl Dehler er sønnen av verftets gründer, men også en god seiler som har vunnet VM i 470.

Karl Dehler har vært prosjektleder for Dehler 38, som også er en båt som han har utviklet for å tilfredsstille sine egne behov. I sommer har Karl Dehler både seilt regatta, og turseilas i sin 38-fotter. I Kieler Woche ble han nummer to i ORCi 2, bare slått av en Xp 38. Karl Dehler var også med på prøveseilingen av båten ut fra

Portovenere i Italia. Båten er blitt godt mottatt i markedet. Under prøveseilingen i oktober var det solgt 40 båter. Foruten Årets Båt-pris i Europa, fikk båten også en pris i USA rett før jul. Dehler 38 er definisjonen av en performance cruiser; en rask turseiler.

Lette forhold

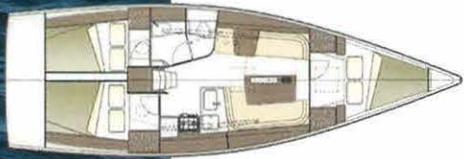
Testbåten hadde hatt lynnedslag, så instrumentene fungerte ikke, men jeg antar det blåste 3–4 meter i



BABY: Dehler 38 er Karl Dehlers hjertebarne.

Dehler 38

LOA 11,30 m
Bredde 3,75 m
Dybde 2,00 m
Vekt 7100 kg
Ballast 2250 kg
Motor Volvo D1-20
Vann 300 l
Diesel 160 l
Mastehøyde 17,82 m
Storseil 43,7 kvm
Forseil 35,6 kvm
Design Judel/Vrolijk



- + • Pen og velseilende
• Bra plassutnyttelse
• Bra pris
- • Mindre smart med to lugarer
• Litt tung

OG ELEGANT

sekundet under prøveseilingen. Testbåten var heftig oppgradert og gled lett. Vi gikk 5–5,5 knop på kryss. Testbåten var utstyrt med karbonfibermast, som er høyere enn standardmasten. Dehler har hatt et særlig kunstig tilbud på denne masten, og ca. halvparten av de solgte båtene er blitt levert med karbonfibermast.

Mer seil gir bedre lettvindsegenskaper. Dehler 38 har en bred rigg med vantene plassert helt ut i rekka.

Det betyr at man på kryss ikke kan benytte en overlappende genua, men en fokk fungerer nesten like effektivt som en genua, bortsett fra i helt lett vind på kryss. En 109 prosent fokk blir imidlertid litt snaut på rommere vinkler, også for turseiling. Med gennaker økte farten på slør og GPS-målt toppfart var på 7 knop. Trackingen fra prøveseilingen viser ingen super høyde, men det er nok ikke båtens feil. I følge ORC-brevet til Karl Dehler skal båten seile 43,7

grader på kryss i 3 m/sek med en fart på 5 knop. Vi holdt nesten farten, men ikke helt høyden. I 8 m/sek skal båten gå 7 knop med en kryssvinkel på 38 grader.

Dehler 38 har en moderat skrogform. Dette er ikke båten for ellevill med vindseiling. Til det er den i tyngste laget. Standard båt veier 7,1 tonn. Men blåser det frisk, er den ingen sinke. Båten skal seile over 9,5 knop på slør i 10 m/sek ifølge målebrevet.



HVILE: Salongen er praktisk, men nakkestettene faller ikke i min smak. Skrogvinduene blir også nærmest borte.

Det ble en del matcher mot Elan 400 under prøveseilasene, og i lett vind var Dehler-en litt raskere.

Lav inngangspris

Det var en stor opptur å komme om bord i Dehler 38. Båten byr på mye seigglede, uten å være komplisert eller kostbar. Men det koster nesten en halv million for å få en standardbåt opp på nivået til testbåten. Standard Dehler er en sporty turseiler. Både innredning og cockpit er også egnet for turseiling. Med fast cockpitbord er faktisk cockpitbenen perfekt for tur. Bordet øker sikkerheten, og uten ville cockpitbenen bli for

bred. De som ønsker å seile regatta med fullt mannskap, kan sku det av.

Det er grunne stuerom under cockpitbenene, men to store rom under cockpitdørken akter.

Cockpitkarmene er favorittstedet å sitte for mange, men mange båtprodusenter tar ikke hensyn til dette. Det har Dehler alltid gjort. En kant på cockpitbenken gir et bra fraspark om man sitter på karmen.

Styringen er perfekt og det er også behagelig både å stå og sitte å styre. Løggangen er plassert rett forut for styringen og er nedsenket i dørken. Rormannen kan enkelt justere stor-seilet gjennom tyskerskjøt. Testbåten

har også dobbel akterstag-justering ført frem til rormannen, eventuelt storseilstrimmer. Båten har også oppgraderte vinsjer. Prisen starter på 1,3 millioner kroner, men testbåten var utstyrt med både cruising-pakke med komfortutstyr til kr 60 000, samt en regattapakke til samme pris.

Cruising-pakken inneholder teak i cockpitdørken, samt en badeplattform som kan vippes ut fra hekken, ekstra kryssholtt, samt elektrisk ankerspill og anker.

Jeg fikk ikke beskuet testbåten under vannlinjen, men jeg så byggenummer 1 på båtmessen i Düsseldorf. Da ble jeg ikke helt

Nominerte: Performance Cruiser

Nominerte: Performance Cruiser

Nominerte: Performance Cruiser



Elan 400 Det slovenske Elan-verftet har ligget i tet når det gjelder å ta i bruk moderne løsninger. Elan 350 ble kåret til Årets Båt for tre år siden. Elan 400 har også knekkspant og doble ror, men båten er ikke like ekstrem og har litt bedre kryssegengskaper enn forgjengeren. Planløsningen under dekk er funksjonell, men badet tar mye av volumet. Finish og kvalitet er enkel. I den lette vinden i Italia fikk ikke båten vist sitt potensiale. Testbåten var også unødig lasset ned av all verdens komfortutstyr.

Pogo 30 er typisk fransk; svært lett og bred. Den planer tidlig og kan seiles med høy fart under full kontroll. Pogo 30 er utviklet til en rask turseiler, ikke regattabåt. Den passer ikke inn under måleregler. Pogo 30 er lagd for å være enkel å håndtere for et begrenset mannskap. Den store bredden gir mye volum under dekk. Også cockpitbenen er særlig stor for kun 30 fot. Båten tar begrenset høyde på kryss og vil sannsynligvis slite med å hevde seg i regattasammenheng. Innredningen er enkel og vel spartansk.



LYS: Lugaren forut er imponerende med lys inn gjennom skrogvinduet. Skuffer under køya kunne løftet lugaren enda et hakk.

STOR: Byssa er funksjonell. Her finner du en stor kjøleboks med tilgang fra side og topp.



DELT: Akterlugarene er greie. Delt madrass gjør den mulig å skille køyene med lebrett.

LUFT: vinduene slår ut, noe som er en fordel når det regner, men kan bli ødelagt av for eksempel et skjøt.



SMART: Badet er todelt med dør til WC. Det gir gjennomgang til akterlugar uten forstyrrelser.

imponert over finishen på kjølen. Det skal en del sparkel og sliping til før den får en akseptabel regatta-finish. Båten kan imidlertid leveres med både racing-kjøl og racing-ror som jeg tror vil løse problemet. Racing-kjølen har en bulb i bly, og det metallet har en høy pris om dagen. Racingkjølen koster 80 000 kroner ekstra.

Turvennlig innredning

Raske seilbåter har gjerne en skrogform som gir mindre volum under dekk, og de har ofte også en lengre cockpit som også spiser av plassen. En regattabåt på 38 fot har derfor

alltid vært trangere enn en turseiler på samme lengde.

Dehler har funnet en bra balanse mellom skrogform, cockpit og innredning.

Sammenlignet med Hanse 385 er Dehler 38 noen cm kortere og smalere, men planløsningen under dekk er temmelig lik. Lugaren forut er like lang, men litt smalere i Dehler-en på grunn av et smalere forskip. Salongen er også nærmest identisk i lengde, men smalere. Benkene er trukket innover, noe som gir mer stueplass.

Byssene i Hanse og Dehler er også sammenlignbare.

Akterlugarene i Hanse er plassert lenger akter. De er også litt større. Den største forskjellen er i badromsløsningen. Dehler 38 har et større bad enn Hanse 385, men for å få det til, må man gjennom badet for å komme til babord akterlugar. Dehler har et todelt bad med egen dør inn til WC. Det gjør ulykken ved å måtte gå via badet for å komme til akterlugaren langt mindre.

Dehler 38 leveres med enten to eller tre lugarer. Utgavene er nærmest identiske. Forskjellen er at køya mangler i lugaren akter i versjonen med to lugarer. Den tredje lugaren koster 15 000 kroner

Nominerte: Performance Cruiser



Premier 45 er bygd i Dubai av samme verft som Landmark 43. Båten har lånt skroglinjer fra TP 52, og er lett. Den er en frys å seile, og som kjøper får du glede av en avanset bygd båt til en lav timekostnad. Arkitektkontoret Snøhetta har designet interiøret som er lyst og moderne. Båten er påkostet og er full av smarte løsninger, men verftet er ikke helt i mål. Det er detaljer som må løses, som for eksempel lufting på badet.

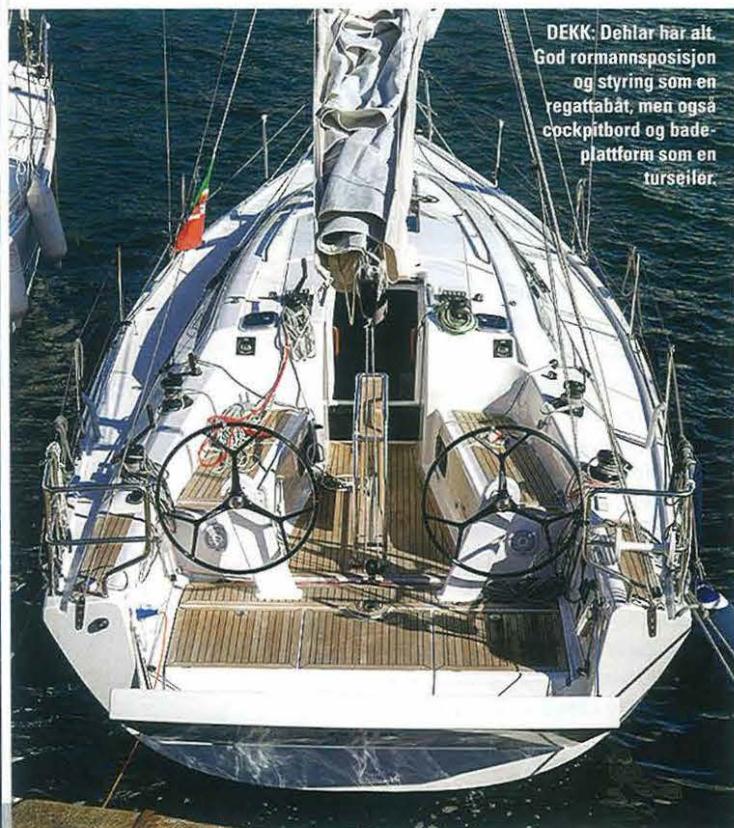


Xp 33 er X-Yachts' minste modell i dag og eneste med rorkult. Cockpitene er stor og funksjonell. Båten er bygd for regattaseiling. Den har en tung kjøl som gir gode kryssegenskaper, men båten kan også plane på slor. Cockpitene fungerer både med fullt mannskap og for shorthandseiling. Innredningen er enkel, men helt grei for enkel turseiling. Xp 33 er enkel og morsom å seile, og størrelsen gjør den også egnet for shorthanded-seiling. Xp 33 er mer en regattabåt enn en performance cruiser.

ekstra. For meg fremstår planlosningen på båten som en trelugars båt, hvor valgmuligheten egentlig kun er en måte å få økt salgsprisen. En skikkelig to-lugars-versjon burde etter min mening ha hatt flyttet badet lengre akter, og fått plass til et skikkelig kartbord. Nå er det kun mulig med et skyvbart kartbord.

Hanse-verftet har forsøkt å skape et større skille mellom Dehler og Hanse-båtene. Selv om stilken er forskjellig, er mye av det tekniske identisk.

DEKK: Dehler har alt. God rormannsposisjon og styring som en regattabåt, men også cockpitbord og badeplattform som en turseiler.



Meninger fra juryen



Til tross for sterke motstandere, kom Dehler 38 ut som vinneren i kategorien. Båten har alt høstet priser i Frankrike og USA og er en rask båt uten svake punkter. Dehler 38 har et aggressivt uttrykk, er smart og har moderne innredning. Den seiler bra også. Båten har det meste, noe som gjør den til et logisk valg til Årets Båt i Europa.

Xp 33 var litt for mye racing, Pogo 30 fikk ikke vist sine styrker i den lette vinden i Southampton, Premier 45 var for mye en one off og Elan 400 var vel mye en turseiler.

Loic Madeline, Voile Magazine



Dehler-verftet feirer 50 år med en ny 38-foter som har bevist sitt potensialet på regattabanen med Karl Dehler selv bak rattet. Smarte interiørløsninger i tillegg til en båt som er helt fri for irriterende feil, gjør båten til en svært gjennomtenkt seilbåt.

Joakim Hermansson, Segling

I salongen er det store, avrundete skap som dominerer. De er litt for høye for at man skal få glede av skroginduene i salongen. Skapene rommer mye og er praktiske, men vel dominerende. På skapene er det nakkestøtter. Heldigvis er disse avtagbare, for økt komfort gir de ikke. Nakkestøttene er en gimmik.

Innredningen er godt utnyttet. Det er smarte skuffer under salongbenken og gode skuffer i byssa. I salongbordet er det plass til både sigarer og vinflasker. I forkant av byssa er det en glasskant som hindrer sprut fra vasken til salongen. Ventilasjonen er også bra. Induene i hytta slår utover. Det er fordel når det regner. Også i akterlungen er luftingen bra, med luke under sprayhooden.

Dehler 38 har gjennomgående mast. Gjennomgående mast koster mer og skal gi bedre støtte for masten, men det er også ofte en kilde til lekkasje. Dehler har pakket inn masten i kunstig skinn. Løsningen kunne kanskje vært mer elegant.

Dehler 38 har samme type LED-belysning som Hanse.

Litt av alt

Å skape en perfekt båt er en härfin balanse mellom seileres ulike ønsker og behov, men også smak. Dehler har funnet en god balanse med Dehler 38. Båten er ingen revolusjon, men er en super turseiler som også bør fungere bra i regattaer i Norge. Om ambisjonene er høyere, vil det kreve investeringer, særlig i dekkutsstyr, men også i kjøl og ror.

Innredningen er godt unyttet og vil dekke de fleste behov for en vanlig familie. Båtens størrelse er også ideell. Stor nok for komfortabel seilas, men ikke større enn at krefter blir håndterbare.

Båten er godt bygd med balsa i sandwich-konstruksjonen. Det gir et stift skrog. Ytre laminat er i vinylester, som har tettere molekyler enn polyester og som gir bedre beskyttelse mot vann. Det reduserer også risikoen for plastpest.

axel@seilas.no

KARBONFIBER: Testbåten hadde en høyere og lettere mast enn standard.



Dehler 38. På veien for å skape neste generasjon performance cruiser har Dehler ignorert trender som knekkspant, doble ror, og uttrekkbart baugspryd, men adoptert rett baug, og en bred utfallende hekk.

Dehler 38 er en av designerne Judel/Vrolijk mest velformede skapelsjer. Båten er utviklet for turseiermarkedet, men ut fra båtens cockpit, og spesifikasjoner, så er dette en opplagt båt for ORC og IRC regattaseiling.

Båten er også egnet for shorthandseiling, men muligheter for rormannen å trimme seilene. Sammen med en rekke valgmuligheter av kjøler og ulike rigger, gjør båten svært tilpasningsdyktig i markedet.

Matthew Sheahan Yachting World



Dehler 38 er selve definisjonen av en Performance Cruiser. Den ser bra ut, har en perfekt dekkslayout, flott interior, og seiler raskt under alle forhold. Prisen gjør båten også svært attraktiv.

Roland Duller, YachtRevu

