



Eine Freude nicht nur fürs Auge: Die Dehler 39 SQ bietet gerade hoch am Wind sehr gute Segelleistungen

Dauer-Renner

Speed & Quality – das ist Dehlers Formel für Modellpflege, umgesetzt an der 39 SQ. Schafft der Performance-Cruiser damit den Anschluss an die Spitzenklasse?

Die Frage drängt sich auf: Was soll die Modellpflege der bestehenden 39er? Weshalb nicht gleich mit einem ganz neuen Boot und unter neuer Bezeichnung auf den Markt gehen und sich damit als starke, innovative Werft behaupten? Dehlers neuer Inhaber Wilan van den Berg begründet das SQ-Konzept insbesondere vor dem wirtschaftlichen Hintergrund: „Es ist in unserer derzeitigen Situation vernünftiger, keine neue Yacht zu präsentieren, sondern ein bestehendes, gut gehendes Boot den aktuellen Entwicklungen anzupassen.“

Während andere Werften innerhalb weniger Jahre ganze Serien austauschen, setzt der Betrieb in Meschede-Freienohl auf Konstanz. Freilich: „Die bekannten Mängel mussten behoben werden“, sagt van den Berg, „damit wir ein noch besseres Boot anbieten können.“ Die 39er ist immerhin schon im sechsten Produktionsjahr. Zeit für eine nicht bloß kosmetische Anpassung also.

Dies umso mehr, als die Sauerländer seit der Präsentation der Dehler 47 im Frühling 2003 kein neues Schiff mehr aufgelegt haben und dies auch 2005 nicht tun werden. Erst für die Saison 2006 will die deutsche Traditionswerft mit frischem Management und gestrafften Strukturen wieder eine echte Neuheit vorstellen. Viel deutet auf eine 43er hin, doch das Projekt ist noch Verschlussache. Da muss die SQ die Zeit überbrücken helfen.

Wertbezogenes Konzept

Mit dem neuen Kürzel besinnt sich die Firma verstärkt auf ebenjene Werte, die das Unternehmen schon unter der Leitung von Willi Dehler groß und stark gemacht haben: gute und schnelle Schiffe bauen, hohe Qualität zu einem vernünftigen Preis anbieten.

SQ bedeutet im Fall der Dehler 39 mehr Speed, höhere Leistungen, verbesserter Komfort, gefälligere Optik, weni-



Klare Linien: Der gestreckte Rumpf und das scharfe Vorschiff weisen die SQ als Performance-Cruiser aus. Die Wasserlinie wuchs gegenüber der alten 39er um 17 Zentimeter

ger Gewicht und ganz allgemein mehr Freude am Boot und am Segeln.

Dem Konstruktorsbüro Judel/Vrolijk ist es bei der Überarbeitung der Pläne gelungen, mit relativ wenig Aufwand viel herauszuholen. Wesentlichster Punkt: Die bestehende Bauform für die Schale wurde um immerhin 17 Zentimeter verlängert. Das heißt: mehr effektive Wasserlinienlänge unter Segeln, damit mehr Performance und mehr Stabilität.

Hohes Segelpotenzial

Die neue Ausrichtung hin zu mehr Sportlichkeit verlangte auch im Bereich des Riggs nach Anpassung. So überragt der Mast der neuen SQ das Rohr der alten 39er um 1,70 Meter und trägt insgesamt rund neun Quadratmeter mehr Segelfläche. Unter Berücksichtigung der Gewichtsersparnis von rund 200 Kilogramm auf das segelfertige Schiff – Dehler hat an allen Ecken und Enden Gramm für Gramm herausgekitzelt – ergibt sich eine

nicht unerhebliche Aufwertung der Segeltragezahl von 5,01 auf nun 5,12. Das ist relativ viel für eine nicht ausschließlich fürs Regattasegeln konzipierte Yacht sowie ein Hinweis auf ausgezeichnete Segelwerte. Wem dies noch nicht genügt, der kann die 39 SQ auch als ausgewiesene Racing-Version ordern, mit einem abermals 30 Zentimeter höheren Carbon-Mast und einem schlanken Kiel (2,35 statt 1,98 Meter Tiefgang).

In dieser Ausführung wird die SQ im IMS-Ausgleichssystem mit einem GPH-Wert von 598,6 geführt (Standardversion mit Alu-Rigg: GPH 610,0). So passt sie ziemlich genau ins Umfeld der direkten Konkurrenz ähnlicher Ausrichtung und Ausstattung. In der Klasse IMS 600 segelt sie gegen starke Konkurrentinnen wie IMX-40, First 40.7 oder Grand Soleil 40.

Tückische Testbedingungen

Die YACHT mochte die ersten Regatta-Resultate aber nicht abwarten ▷

DEHLER 39 SQ

TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur Judel/Vrolijk
CE-Entwurfskategorie ... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) 11,99 m
Gesamtlänge 11,99 m
LWL (Wasserlinienlänge) ... 10,70 m
Breite 3,85 m
Tiefgang 1,65/1,98/2,35 m
Theor. Rumpfgeschw. 7,95 kn
Gewicht 7,9/7,6/7,0 t
Ballast 3,3/3,0/2,3 t
Ballastanteil 41/39/33 %
Masthöhe über WL 18,7/19,1 m
Großsegel 50,2/52,0 m²
Rollgenau 51,0 m²
Segeltragezahl¹ 5,12
Maschine Yanmar Saild., 22 kW/30 PS
Kraftstofftank Edelstahl, 110 l
Frischwassertank Edelstahl, 230 l
Fäkalientank Edelstahl, 50 l

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf: GFK-Handauflegeverfahren, innen mit Topcoat versiegelt. Deck: Sandwich mit Balsaholz-Kern. Längs- und Querverstärkungen werden als vorgefertigtes Gerüst einlaminert. Tragende Schotten sind fest mit Rumpf und Deck verklebt. Rumpf und Deck werden vor dem Entformen zu einer homogenen Einheit verbunden

MESSWERTE (INNEN)

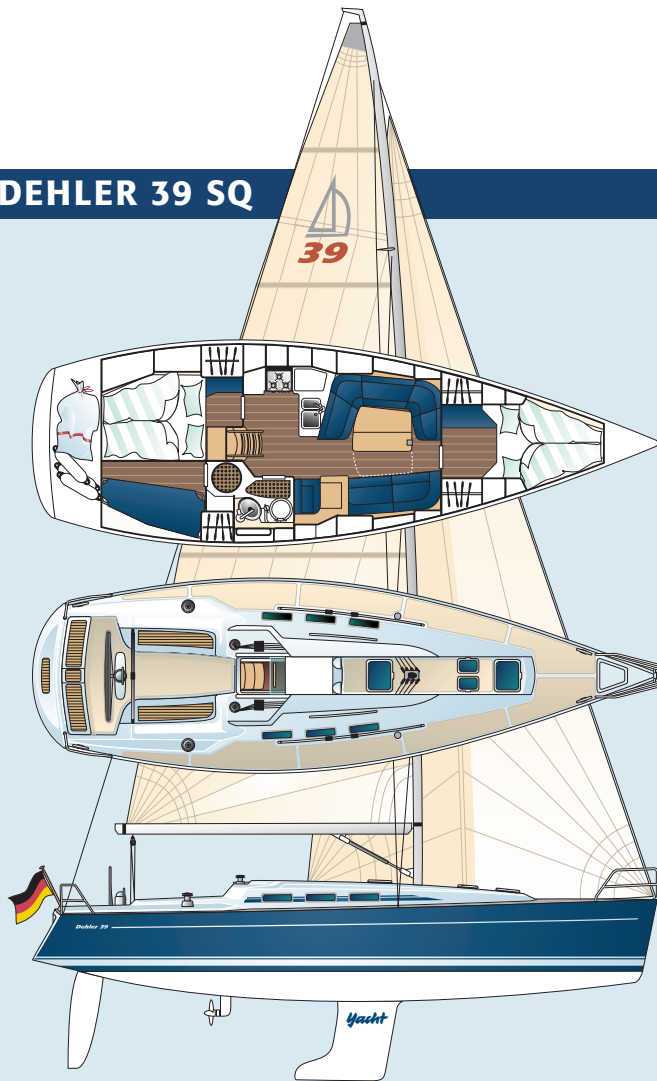
Kojen (2) achtern ... 2,00 x 1,50/0,93 m
Koje Vorschiff 2,10 x 1,70/0,50 m
Stauraum Achterkammer 1 ... ca. 570 l
Stauraum Achterkammer 2 ... ca. 460 l
Stauraum Vorschiff ca. 360 l
Stauraum Salon ca. 190 l
Stauraum Navigation ca. 90 l
Stauraum Pantry ca. 280 l
Stauraum Backskisten ca. 2100 l
Höhe Salon 1,93 m
Höhe Achterkammern 1,94 m
Höhe Vorschiff 1,86 m
Höhe Nasszelle 1,87 m

SEGELLEISTUNGEN GEMÄSS POLARDIAGRAMM (TRUE WIND)

Am Wind (ca. 40 Grad) 7,0 kn
60 Grad Windeinfall 8,0 kn
90 Grad Windeinfall 8,8 kn
130 Grad Windeinfall 9,7 kn
180 Grad Windeinfall 8,3 kn

Bedingungen

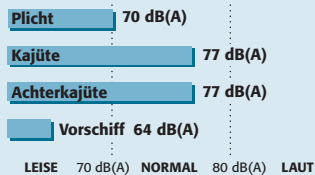
Windgeschwindigkeit 20 kn (5 Bft.),
 Wellenhöhe ca. 0,5 m



Veränderungen im Detail: Dehler hat die Wasserlinie der 39 SQ verlängert und das Rigg deutlich gestreckt. Das bringt spürbar mehr Leistung

SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 7,0 kn, 2600 min⁻¹



Der 30-PS-Yanmar-Motor mit Saildrive ist gut schallisoliert. 2-Flügel-Faltpropeller als Standard. Die Erreichbarkeit für Wartung und Reparatur ist akzeptabel



Umständlich: Niedergang und Abdeckhaube sind zu demontieren

AUSSTATTUNG UND PREISE INKLUSIVE MWST.

Grundpreis ab Werft ... 199 800 Euro
Standardausrüstung²: Motor, Groß- und Vorsegel, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Anker/Kette, Fender, Festmacher, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung, Antifouling-Anstrich, Zuwasserlassen/segelklare Übergabe inkl.
Segelkleid 760 Euro
Anker mit Kette 670 Euro

Preis segelfertig 201 230 Euro

Aufpreis für Komfort-Ausstattung², gültig für Seeschiffe ab 10 Meter Länge:
Leinenverstellb. Holepunkte ... inkl.
Traveller mit Leinenführung ... inkl.
Elektrische Ankerwinsch ... 3310 Euro
Rohrkicker 690 Euro
Achterstagspanner hydr. ... 1190 Euro
Springklampen inkl.
Sprayhood 1710 Euro
Teak im Cockpit inkl.
UKW-Funkgerät 450 Euro
Logge und Echolot 1000 Euro
Windmessanlage 1880 Euro
Autopilot 4760 Euro
Ladegerät inkl.
Landanschluss m. FI-Schalter ... inkl.
230-Volt-Steckdose inkl.
12-Volt-Steckd. in der Navi inkl.
Heizung 2950 Euro
Druckwassersystem inkl.
Warmwasser-Boiler (20 l) inkl.
Dusche WC-Raum inkl.
Cockpitdusche warm/kalt ... 450 Euro

Komfortpreis (inklusive YACHT-Komfort-Paket oben) 219 620 Euro

Darüber hinaus im Preis enthalten TBS-Antirutschbelag auf dem Laufdeck, Schiebelukgarage mit integrierter Instrumentenkonsole, Schnellreff-System für Großsegel, Fallen aus Dyneema, Wanten und Stage aus Dyform, Dehler-Patentschott aus Acrylglas als Niedergangverschluss

Generelle Garantie 2 Jahre
Garantie gegen Osmose 5 Jahre

Werft Dehler Deutschland GmbH, 59872 Meschede-Freienohl, Tel. 02903/44 00, Fax 44 02 12, www.dehler.com

Vertrieb Händlernetz

YACHT - BEWERTUNG

Die 39 SQ ist ein Beleg dafür, dass eine Yacht nicht neu sein muss, um heutigen Ansprüchen zu genügen. Sie bietet sehr gute Segelleistungen

Konstruktion und Konzept

- + Aufwändiges Bauverfahren
- + Einwandfreie Verarbeitung
- + Klare (Performance-) Ausrichtung

Segelleistung und Trimm

- + Ansprechendes Segelverhalten
- + Vorbildliche Wendigkeit
- + Sehr direkte Steuerung

Wohnen und Ausbauqualität

- + Viel Platz im großen Salon
- + Eher nüchterne Ausgestaltung
- Recht knappe Eignerzimmer

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Beschlagsausrüstung
- + Durchdachte Deckskonzeption
- + Äußerst griffiger Decksbelag

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $2\sqrt{S/3}\sqrt{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

und wollte sich schon vor Beginn der neuen Saison vom Potenzial der „getunten“ 39er überzeugen. Allerdings: Die Bedingungen zum Test-Termin vor der spanischen Küste bei Altea als „unkonstant“ zu bezeichnen wäre noch geschmeichelt. Der ablandige Nordwind brachte plötzliche Dreher bis 90 Grad und Böen bis 25 Knoten. Verlässliche Messungen bezüglich Speed und Höhe waren unter diesen Umständen kaum zu realisieren.

Die wenigen per GPS erfassten Daten stimmen dennoch recht gut mit den Polardiagrammen des Geschwindigkeits-Vorhersageprogramms (VPP) überein: Danach macht die 39 SQ bei 20 Knoten Wind und 45 Grad wahren Windeinfall knapp 7,5 Knoten Fahrt. Mit den eher flach geschnittenen Racing-Segeln des Testbootes konnte ein minimaler Wendewinkel von 80 Grad ermittelt werden. Bei halbem Wind (90 Grad wahrer Windeinfall) schnellte das Log auf knapp neun Knoten, bei 130 Grad bis auf fast zehn Knoten hoch. Diese Angaben beziehen sich auf die Besegelung mit Groß und Genua; Spinnaker oder Gennaker standen leider nicht zur Verfügung. Angesichts der guten Werte sollte es nicht allzu schwer fallen, der Konkurrenz auf der Regattabahn Paroli zu bieten.

Beeindruckende Wendigkeit

So wenig willkommen die äußerst unkonstanten Windbedingungen zur Ermittlung von Leistungsdaten waren: Gerade bei diesen schwierigen Voraussetzungen offenbarte sich der Charakter des Bootes in Bezug auf Agilität und Segelverhalten. Hier überzeugte die 39 SQ einmal mehr: Sie nimmt selbst die härtesten Böen mit Bravour und lässt sich dank der sehr direkten Radsteuerung (nur eine Umdrehung von Anschlag bis Anschlag) sauber und mühelos durch die Dreher lenken. Allerdings erfordert dies eine ebenso ruhige wie routinierte Hand. Denn die Dehler reagiert so unmittelbar auf Kurskorrekturen, dass ungeübte Steuerleute damit leicht überfordert sein werden. Will man die 39er bei solchen Bedingungen hart an der Windkante segeln, bedarf dies der vollen Konzentration des Rudergängers. Außerdem ist dafür eine eingespielte Crew an Genua- und Großschot gefragt.

Die Mannschaft findet auf der 39 SQ dafür alle nötigen Einrichtungen für das



Schön gemacht: Die Steuersäule ist jetzt als ganzes Element fest mit dem Cockpitboden verbunden, das gibt Stabilität. Der Bewegungsspielraum von Crew und Skipper ist größer



Gut durchdacht: solide Handgriffe, eingearbeitete Fußstützen am Backskistendeckel

saubere Trimmen von Mast und Segeln. Die Beschläge von Harken und Lewmar garantieren Leichtgängigkeit und sind allesamt genau am richtigen Ort montiert. Eine neue Travellerschiene führt jetzt über die gesamte Breite des Cockpits. Das erleichtert die Arbeit des Großschottrimmers enorm. Schade nur, dass ein Automatik-Traveller von Harken nicht schon in der Standardversion vorgesehen ist; so muss beim Wenden die Klemme in Lee stets von Hand geöffnet werden.

Modifiziertes Cockpit

Das Plus an Rumpflänge erlaubte es den Konstrukteuren, den gesamten achterlichen Bereich der 39 SQ neu zu konzipieren. Gegenüber dem Vorgängermodell verfügt das Boot nun über etwas mehr Platz rund um die große Radsteuerung. Neu ist auch, dass die Steuersäule nicht



Voll verdeckt: Die Fallen und Strecker verschwinden auf dem Weg zu den Stoppern

mehr einfach auf den Cockpitboden geschraubt, sondern als ganzes Element fest und auf breiter Basis verbunden ist – eine gut gelöste Alternative zur herkömmlichen, oft nur ungenügend verankerten Konsole.

Der Steuermann freut sich außerdem über die neu gestaltete, doppelt geschwungene Sitzbank am Heck für mehr Halt und Komfort beim Segeln. Darunter verbirgt sich übrigens eine ungeahnt geräumige Backskiste, die über die gesamte Bootsbreite reicht und 1700 Liter Staugut schluckt. Der große und flächige Spiegel des Vorgängermodells erhielt nun eine kleine Plattform mit abklappbarer Badeleiter und Steigsprosse ins Cockpit. Das neue Boot ist so im Heckbereich optisch deutlich gefälliger geworden und wirkt dort gegenüber der Vorgängerin insgesamt weniger klobig. ▶



Klassisches Ambiente: Der Innenausbau erfolgt jetzt in Kirsche, das sorgt für etwas mehr Wärme. Der Salontisch bietet viel Platz, steuerbords behindert er aber den Durchgang



Üblicher Standard: Nasszelle und Vorschiff entsprechen dem Klassen-Durchschnitt



Enge Kabine: In der Version mit doppelter Achterkammer wird's zu zweit recht eng



Gelungene Gestaltung: Der Pantry fehlt es an nichts, die Ausstattung ist gehoben



Große Navigation: Vor der Nasszelle und damit recht zentral lässt es sich gut arbeiten



Optische Streckung: Die Schapps sind jetzt mit flachen Ventilationslamellen versehen

Ansonsten wurde das Deckslayout vorrangig von der bewährten 39er übernommen. Typisch für Dehler und sehr praxisgerecht ist der ins Deck eingelassene Gummi-Belag von TBS auf den Laufflächen. Neben der ausgezeichneten Haftung bietet er zudem noch Trittschallschutz nach innen. Ebenso elegant gelöst, aber auch nicht wirklich neu: Die Fallen und Strecker laufen verdeckt, unterhalb einer aufgeschraubten Verkleidung vom Mastfuß bis auf die Fallenstopper seitlich des Niedergangs.

Schwache Motorisierung

Im vorbildlich schallisolierten Motorraum schnurrt standardmäßig ein Drei-Zylinder-Dieselmotor von Yanmar mit 30 PS Leistung. Das ist, gemessen an der Verdrängung von 7,0 bis 7,9 Tonnen (je nach Kielvariante), knapp und eigentlich nur für Regattacrews ausreichend.

Mit Saildrive-Antrieb und einem zwei-flügeligen Faltpropeller machte das Testboot unter Volllast 7,8 Knoten Fahrt, in Marschfahrt noch 7,0 Knoten. Immerhin: Der Diesel arbeitete relativ geräuscharm, und das Manövrieren im Hafen war dank des ausgezeichneten Ansprechverhaltens beim Vorwärts- und Rückwärtsfahren ein Kinderspiel.

Die Maschine ist unter Deck von drei Seiten zugänglich. Allerdings muss dafür zuerst relativ umständlich der gesamte Niedergang demontiert und danach zusätzlich auch noch eine Abdeckhaube entfernt werden. Dies könnte insgesamt besser gelöst werden, zum Beispiel mit einer einzigen zusammengebauten und aufklappbaren Einheit.

Solider Innenausbau

Auf den ersten Blick wirkt die Einrichtung der neuen 39er unter Deck eher

nüchtern funktionell, wenn auch nicht ungemütlich. Die schönen, wohnlichen Elemente sowie die vielen praktischen Details offenbaren sich erst nach einer Weile. Das Interieur der 39 SQ erhielt zwar keine umfassende Erneuerung, aber dennoch eine Vielzahl von Verbesserungen. So sind jetzt alle Schränke und Schapps mit flachen Ventilationslamellen versehen. Die seitlichen Holzwegerungen im Salon und in den Kabinen vermitteln eine insgesamt wohnlichere Atmosphäre. Und für alle Holzarbeiten unter Deck wird neuerdings heimisches Kirschholz verwendet, in der Maserung schön auf die Umgebung abgestimmt.

Eine fast durchgehende Innenschale aus GFK trennt die Rumpf- und Deckskonstruktion sauber von der Inneneinrichtung ab. Dazwischen laufen unsichtbar die Elektrokabel und Versorgungsleitungen von der Schaltzentrale zu den Ver-

brauchergeräten. Wer genauer hinsieht, stellt fest, dass die Innenschale und die Einbauelemente makel- und fugenlos miteinander verbunden sind. Gerade hier zeigt sich die große Erfahrung von Dehler und der hohe Qualitätsanspruch. Die Rümpfe werden erst entformt, nachdem alle Schotts fest verbunden sind und das Deck aufgelegt ist – so aufwändig und akkurat baut heute fast niemand mehr.

Individuelles Kajütlayout

Die Dehler 39 ist in verschiedenen Ausbauplattformen lieferbar: mit einer oder zwei Nasszellen, mit oder ohne zusätzliches Duschabteil, mit einer Achterkammer plus begehbare Backskiste oder Doppelkammer achtern. Die Elemente sind für den Kunden je nach Bedarf individuell kombinierbar.

Das YACHT-Testboot war mit zwei Achterkammern, zwei Nasszellen und einer Eignerkabine im Vorschiff ausgestattet. Diese Variante bietet für bis zu sechs Personen zwar nicht üppig, aber doch ausreichend Platz. Die Koje im Vorschiff

ist dabei mit einem Fußraum von nur 50 Zentimetern etwas knapp bemessen. Viel Platz gibt es dafür im Salon. Hier sitzen die Gäste auf der bequemen Polsterung rund um den mächtigen, solide verankerten und seitlich abklappbaren Tisch. Der geriet allerdings so groß, dass der Durchgang bei der Navigation nur für schlanke Menschen problemlos ist.

Nasszellen, Navi-Ecke und Pantry sind der Größe des Bootes entsprechend gut konzipiert und ausreichend ausgestattet. Das große „Wow“-Erlebnis bleibt in diesen Bereichen allerdings aus. Auch hier dominiert eher nüchterne Funktionalität. Dafür aber funktionieren alle Elemente einwandfrei. Die Küchenecke bietet eine Sicherheits-Gasanlage mit dreiflämigem Herd und Backofen. Die kompressorbetriebene Kühlbox nimmt immerhin 100 Liter Inhalt auf.

Erfolgreiche Erneuerung

Mit der 39 SQ kann Dehler den Beweis antreten, dass ein Boot nicht unbedingt ganz neu sein muss, um für Auf-

sehen zu sorgen. Das Schiff hat das Potenzial, ein Dauerbrenner zu werden – nicht nur als ernst zu nehmende Gegnerin auf der Regattabahn, sondern auch als gefällige, schnelle und dennoch überaus solide Fahrtenyacht. Mit einem Preis von knapp 200 000 Euro für die Standardversion reiht sich die SQ geschmeidig ins Umfeld der vergleichbaren Mitbewerberinnen ein. Es gibt nicht viele Boote in diesem Marktsegment, die derart viel Substanz und Leistungsvermögen bieten. Gute Voraussetzungen also für Erfolg.

Allerdings hat es Dehler nicht gerade leicht. Gerade im Längensegment um 40 Fuß sind die Anbieter im Markt der Cruiser/Racer und Performance-Cruiser heute ebenso zahlreich wie etabliert. Ob sie im knallharten Regattazirkus reüssieren kann, muss die 39 SQ daher noch zeigen. Für schnelle Reisen taugt sie jedenfalls wie wenige andere.

Michael Good



Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test