Dehler 46

di Mauro Giuffré

Vero purosangue tedesco, il fast cruiser stupisce a vela sia per le prestazioni sia per la sicurezza in ogni condizione

Prendendo in prestito un'espressione del mondo dell'automobilismo, di recente usata da un noto marchio, per fotografare la nostra esperienza a bordo del nuovo Dehler 46 basterebbe dire "E' una tedesca". La nuova ammiraglia del marchio appartenente ad Hanse Group è una vera crossover boat, dentro tipicamente da crociera ma con una costruzione, le appendici e un piano velico da barca performante. Il concetto di performance-cruiser, come raramente ci è capitato di constatare, questa volta sembra veramente compiuto.

Non è quindi un caso che il Dehler 46 sia tra le finaliste dell'European Yacht of the Year nella categoria "Performancecruiser" e ci sembra che la barca sia stata pensata bene per soddisfare appieno un determinato tipo di pubblico. Centrare perfettamente un per-

formancecruiser non è facile: le barche che si ispirano a questo concept a volte finiscono per essere sbilanciate o troppo verso la crociera o eccessivamente verso le prestazioni, finendo inevitabilmente per sacrificare una delle due caratteristiche.
Il Dehler 46 accontenta chi cerca volumi interni importanti, qualità delle finiture sopra la media, ma soddisfa anche chi vuole avere un mezzo che ti consenta veramente di navigare a vela. Le varie opzioni di piano velico e di appendici a disposizione possono tarare le caratteristiche tecniche della barca su misura.

Sopra:

Il Dehler 46 in navigazione sotto gennaker con vento leggero

In breve

progetto	Judel/Vrolijk
cantiere	Hanse Group
lunghezza	14,40 m
larghezza	4,35 m
prezzo	229.900 € + IVA

Secondo noi: un mezzo perfetto per chi non vuole compromessi sulla qualità. Ideale per i crocieristi ma anche per chi vuole fare della buona vela in tutte le condizioni

Santa Margherita Ligure ci accoglie con una giornata grigia e un forte Sudest tra i 22 e i 30 nodi con un'onda che frequentemente tocca i 3 metri. Condizioni maschie, in cui il 46 piedi tedesco si è dimostrato perfettamente a suo agio, mostrando un passaggio sull'onda perfetto: non apre mai i frangenti, ma sale sulla cresta e ridiscende dolcemente senza obbligare il timoniere a un lavoro sfiancante sulla ruota che resta morbida anche sotto raffica. Il modello che abbiamo provato era la versione competion, dotata di albero e boma in carbonio, piano velico maggiorato e chiglia con profilo e immersione differente dalla versione standard e da quella a pescaggio ridotto.

Abbiamo testato la barca manovrando però non come farebbe un equipaggio in regata, ma come farebbe una coppia in navigazione: due mani alla randa e fiocco al 106% a prua, manovre eseguite in due per verificare che l'impronta crocieristica della barca sia effettiva. Con 25-30 nodi in questa configurazione il Dehler 46, di bolina, viaggia sopra gli 8 nodi con punte oltre i 9 nodi a circa 45 gradi al vento. Scendendo a 120 gradi si va sopra i 10,5 nodi senza issare vele da portanti, con la barca sempre molto docile anche quando l'onda la alza da poppa.
Il nostro modello aveva in dotazione 6 winch, quattro elettrici, i due sulla tuga e quelli della randa, più i due per il fiocco. I winch randa sono molto arretrati, a ridosso della posizione del timoniere che può gestire comodamente la vela. All'occorrenza, da questa postazione si può bloccare lo stopper della scotta e issare una vela direttamente dal winch di poppa, allineato per questo utilizzo con gli stopper delle drizze. Il carrello randa è incassato a terra, in linea con i winch della tedesca, molto vicino alle due colonnine dei timoni: per questo motivo se si stramba da soli o in equipaggio ridotto è opportuno ricordarsi di recuperare molta scotta per evitare che nel cambio di mura l'imbando si impigli alla consolle.

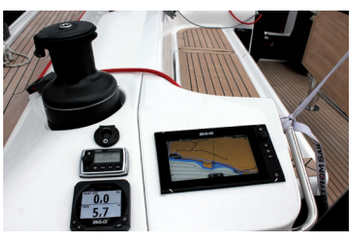
La prima cosa che notiamo a poppa del Dehler 46, non appena siamo in banchina è la comoda spiaggetta, con apertura idraulica, che facilita non poco la salita a bordo senza equilibrismi. Un piccolo comfort che immaginiamo utile in crociera.

Sopra:

In bolina mure a sinistra, dalla posizione del timoniere è possibile controllare comodamente il winch randa

« Dolce il passaggio sull'onda nonostante le dure condizioni grazie anche all'intelligente organizzazione delle manovre

Nel pozzetto spicca il tavolo, facilmente smontabile, con le sedute lunghe 189 cm, che può accogliere numerosi commensali durante una cena in rada. Camminando verso prua constatiamo quanto sia comodo il passaggio tra le sartie, lande in falchetta e la tuga. Quest'ultima è dotata di una finestratura laterale continua, gradevole esteticamente, più una doppia sulla dinette. Il circuito della tedesca e la rotaia del fiocco sono posizionati a filo della tuga, una soluzione utile sia da un punto di vista tecnico sia



1 **Dalla postazione del timoniere si può controllare la barca, ottimizzare la rotta e regolare le vele**

per garantire spazi puliti in crociera. Le drizze sono a scomparsa e liberano una zona prendisole anche sotto il boma.
Osservando la barca dall'estrema prua si nota il leggero scalino della tuga, il cui disegno non appesantisce la barca, e il baglio massimo arretrato. L'estetica complessiva è gradevole, le murate sono alte quanto basta per offrire il giusto senso di sicurezza. Ottimi gli spazi esterni di stivaggio, i due gavoni in pozzetto e il grande vano di poppa. Il vano di prua è diviso in due ambienti separati, uno per la catena dell'ancora e l'altro sfruttabile come calavele.

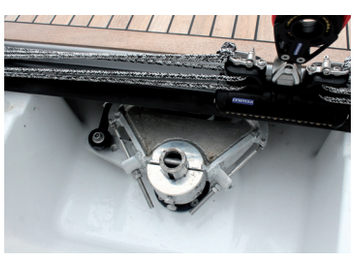
Sopra:

Il particolare della spiaggetta a poppa, utilissima in crociera

2 **Il tavolo in pozzetto è un optional, fondamentale in crociera, facilmente smontabile in regata**

3 **La doppia finestra sulla dinette migliora con la sua luce la vivibilità interna**

4 **Il particolare del salpancora a prua e del rullafioccorecessato d'obbligo su una sportiva**



5 **L'attacco per la barra di rispetto è facilmente accessibile davanti al carrello della randa**

6 **I gavoni in pozzetto ampi per stivare attrezzatura di ogni genere in crociera**

7 **Da prua si nota come il design della tuga non appesantisce la barca e risulta anzi gradevole**

A destra in senso orario:

L'ampio quadrato dal gusto classico, intenso il calore dei legni mogano

Scendiamo i gradini che ci portano all'interno del Dehler 46 e la sensazione entrando in dinette è di grande calore: lo stile mogano dá un aspetto accogliente ed elegante agli interni: sobrietà sì ma con un certo gusto e uno studio degli spazi che sembra dare volumi ideali a chi vuole vivere la barca al 100%.

Gli interni sono una delle qualità indiscusse del nuovo 46. Il design è classico, così come la disposizione, non va a ricercare grandi sperimentazioni ma risulta comunque dal grande impatto estetico. La qualità delle rifiniture è decisamente sopra la media, i dettagli del mobilio sono curati minuziosamente. Un particolare che ci sembra importante per chi vuole vivere lunghe navigazioni sentendosi come a casa.

Fondamentali in questo senso diventano gli spazi di stivaggio, che abbiamo constatato essere

Da sopra:

Non ci sono innovazioni negli interni, ma l'effetto complessivo è di grande impatto;

La dinette può ospitare comodamente numerosi ospiti a cena

« Il livello delle finiture, così come la cura dei particolari, è eccellente e rappresenta la vera arma in più degli interni di questo 46 piedi

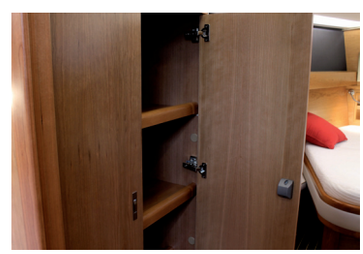
importanti e studiati con razionalità e nella giusta posizione. Il volume generale degli interni amplifica la sensazione di comfort e i numeri che abbiamo rilevato vanno in questo senso: 203 cm l'altezza in dinette e nel bagno di poppa, poco inferiore quella nel bagno di prua, le cabine di poppa hanno invece un'altezza massima di 184 cm, mentre quella di prua 193. Non male per una barca che è anche sportiva.
La disposizione prevede la cucina immediatamente a dritta, due cabine doppie a poppa entrambe dotate di un piccolo armadio (si può scegliere anche il layout con una doppia e una singola), un bagno adiacente alla cabina di poppa di sinistra, con zona doccia separata dal wc. Tavolo da carteggio con comoda seduta dedicata, dinette con doppio divano. Secondo bagno a prua, sempre con zona doccia e wc separate, un grande armadio nella cabina di prua. Manca una zona dedicata soltanto alle cerate. Nel nostro test abbiamo utilizzato la zona doccia nel bagno.

Sopra

L'ampia armatoriale è elegante, vivibile grazie alla sua altezza di 193 cm

Razionali gli spazi di stivaggio, fondamentali per vivere la crociera al meglio, si è puntato più sul numero che sull'ampiezza dei volumi

La zona cucina, con tre bruciatori a gas e forno, è dotata di un ampio spazio di lavoro e darà il piacere di cucinare comodamente anche in barca



L'armadio a prua, più grande di quelli a poppa, ci è sembrato adatto come dimensioni per un uso crocieristco

1 **Le cabine di poppa gemelle. In alternativa si può scegliere una singola con maggiori spazi di stivaggio e una doppia hanno altezza massima superiore ai 180 cm**

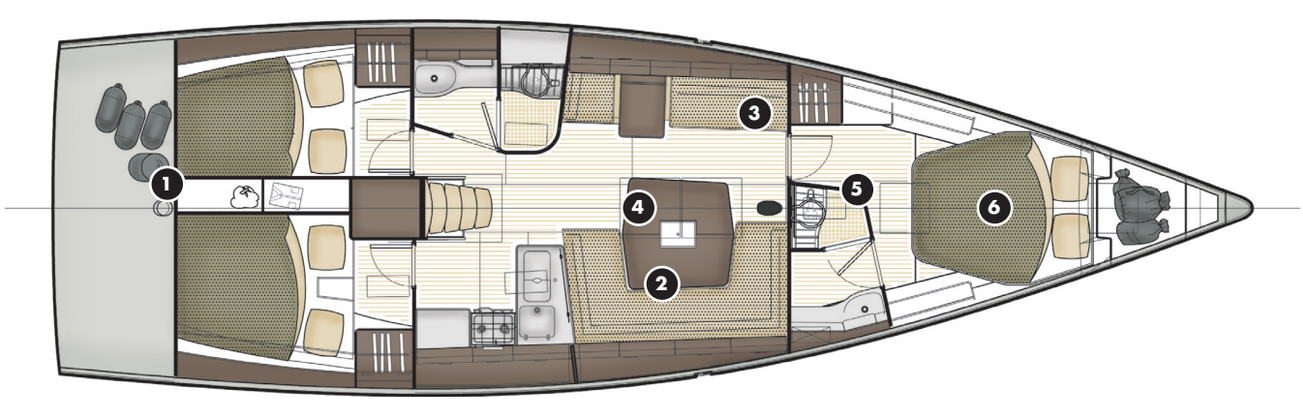
2 **La dinette è uno dei pezzi forti degli interni, il grande divano a dritta si distingue per comodità e grandezza, perfetto per cene con ospiti**

3 **Il divano sulla sinistra è stato ricavato grazie alla larghezza pronunciata della barca, un particolare che aggiunge comfort in più su un insieme già perfettamente adetto alla crociera**

4 **Sul tavolo in dinette non si è risparmiato sugli spessori, solidissimo, e soprattutto tutto il mobilio presenta una qualità delle finiture che rasenta la perfezione, un dato che distingue tutti gli interni**

5 **Funzionale la soluzione per il bagno: sia quello a prua sia quello a poppa hanno due vani separati, uno per il wc e uno per la doccia**

6 **Il letto armatoriale ha una lunghezza superiore ai 2 metri, esce al centro della cabina con un buon esito estetico, oltre al comfort dei volumi che ci è sembrato ottimo per una barca sportiva**



Dall'alto:

La visuale dalla posizione del timoniere, con winch randa a portata di mano; di bolina il Dehler 46 si è ben comportato con onda formata, risultando sempre facile da governare;

Al lasco mure a sinistra, nonostante qualche onda particolarmente ripida la barca non scappa mai anche quando viene alzata da poppa, basta un tocco sul timone per riprenderla

Abbiamo navigato con grande piacere a bordo del Dehler 46: prima di tutto ci è piaciuta la sensazione di sicurezza che dá il mezzo in condizioni dure come quelle incontrate. Gran passaggio sull'onda, barca tutto sommato poco bagnata, buona tenuta della tela, ottima rigidità strutturale apprezzabile con onda formata. Gli ingredienti per fare grandi navigazioni ci sono tutti, ma nella versione competition ci sono anche le carte in regola per fare la vela come si deve e vedere dei buoni numeri.
Tra i tre tipi di chiglia a disposizione, competition con siluro, standard con siluro o ridotta con scarpone, la prima andrebbe preferita non solo per le performance ma anche per la stabilità che può dare in navigazione o all'ancora diminuendo il rollio, il beccheggio e migliorando il passaggio sull'onda.

Il dimensionamento dell'attrezzatura e la sua disposizione consentono una conduzione comoda e semplice anche in equipaggio ridotto, con 25-30 nodi non abbiamo avuto alcuna difficoltà a condurla in doppio.
La qualità degli interni è indiscussa, nessuna innovazione, pochi fronzoli, ma c'è tutto il sapore per le cose fatte bene.

« Il dimensionamento dell'attrezzatura e la sua disposizione consentono una conduzione comoda e semplice in equipaggio ridotto anche quando il vento tocca i 30 nodi

A sinistra:

Il Dehler 46 all'ormeggio, la spiaggetta a poppa consente un facile accesso anche dalla banchina più scomoda, un comfort fondamentale

Scheda tecnica

Lunghezza	14,40 m
Lunghezza gall.	12,90 m
Larghezza	4,35 m
Immersione	2,25 m
Dislocamento	10.816 kg
Superficie velica	114,10 mq
Randa	64,40 mq
Fiocco	49,70 mq
Gennaker	160 mq
Serbatoio acqua	approx. 450 l
Serbatoio gasolio	approx. 210 l
Motore	Volvo D2-55 (53 HP)
Prezzo	229.900 euro+IVA

Dotazioni standard

Motore Volvo D2-55 (53 HP) std; frigorifero 12V capienza 130 l; fucina a 3 fornelli con forno; interni in compensato marino satinato stile mogano; 2 winch self-tailing 50 Lewar Race per le drizze; 2 winch self-tailing Lewmar 55 Race per il fiocco; 2 winches self-tailing Lewmar 50 Race per la scotta randa; 10 stopper drizze; salpa ancora elettrico; 1 batteria motore: 12V / 90Ah, AGM; 1 batteria di servizio: 12V / 165Ah, AGM; albero in alluminio, due ordini di crocette acquartierate; boma in alluminio; rullafiocco incassato; Sartiame in spiroidale; paterazzo idraulico; randa full batten Elvstrom FCL; fiocco 106% Elvstrom FCL.

Prezzo Optional

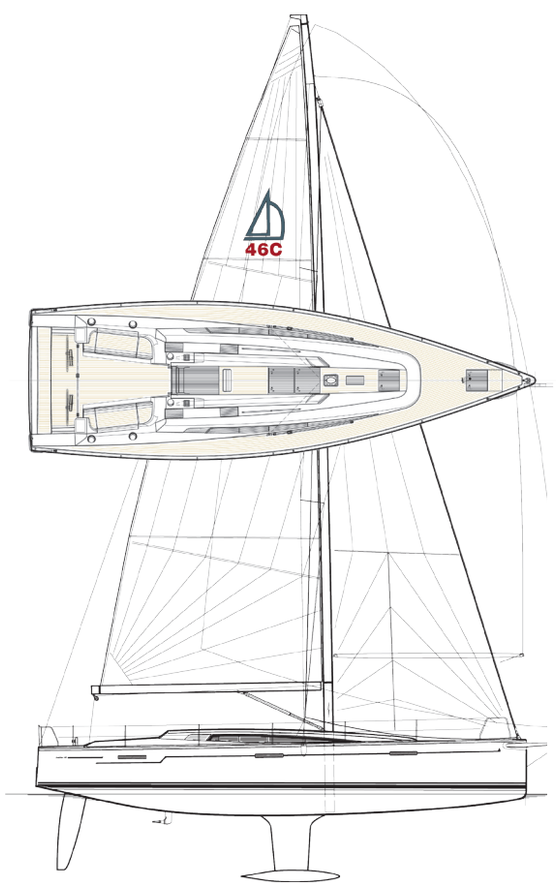
Chiglia 1,85 m con scarpone	2.550
Chiglia competition con siluro	9.960
Strumentazione B&G basic	11.800
Strum. B&G cruising	12.600
Strum. B&G competition	16.500
Finiture in stile teak	5.400
Albero e boma in carbonio con sartiame in tondino, paterazzo regolabile	48.900
Sprayhood	2.250
Randa e fiocco Elvstrom HPM	11.970
Gennaker	4.890
Spinnaker	5.420
Attrezzatura spinnaker	3.590
Antenna VHF, GM, AIS	290
Volvo 72 hp	3.000
Bowthruster	7.900 €

Prezzi in euro, Iva esclusa, f.co cantiere

La costruzione

Lo scafo è in sandwich lavorato con resina sottovuoto vinilestere. Le paratie sono laminate allo scafo: quella principale con scafo e coperta, con rinforzi in carbonio. Anche l'attacco delle sartie insiste direttamente sulla struttura dello scafo al fine di distribuire al meglio i carichi e migliorare la rigidità. La coperta è realizzata in sandwich con anima in balsa. Il siluro della chiglia nella versione competition è un misto ghisa-piombo con un'immersione di 2,50 m.

Nella versione standard è solo in ghisa con immersione di 2,25m-1,80m per quella con scarpone. Tre differenti dislocamenti a seconda della chiglia scelta: per la competition la barca peserà 10.466 kg, 10.816 kg con la chiglia standard, 11.156 kg quella a pescaggio ridotto. La prima scelta se unita ad albero e boma in carbonio porta un risparmio di peso sensibile.



Nautigamma Trade

Via Monte Ortigara, 3 – Marina Punta Faro – 33054 Lignano (UD)

Tel. +39 0431720500 – Fax +39 043173442

www.nautigamma.it – info@nautigamma.it

Linea estetica: linea nel complesso sportiva, l'anima crocieristica è evidenziata dall'altezza della murata che non intaccata un'estetica molto gradevole

Piano velico: il classico delle sportive, randa importante e fiocco a bassa sovrapposizione, ampia scelta sulle versioni in base alle esigenze più o meno sportive

Coperta: organizzazione ottimale delle manovre, ampie zone prendisole, design della tuga accurato

Pozzetto: tipicamente da crociera data la presenza del tavolo, sportivo nelle dimensioni complessive

Spazi di stivaggio: eccellenti e razionali sia internamente sia all'esternamente

Cabine: veramente spaziosa quella armatoriale, comunque comode quelle a poppa data l'altezza della barca

Cucina: spazio di lavoro ottimo, buono il design, non farà troppo rimpiangere quella di casa

Carteggio: con comoda seduta dedicata, ampio tavolo di lavoro

Finiture: si va verso la ricerca della perfezione

Prezzo: cambia di molto in base all'attrezzatura che si sceglie e alla versione della barca. È comunque in linea con la qualità del mezzo

A vela: barca a suo agio con vento forte e onda ma con il piano velico competition che potrebbe tenere anche con aria medio-leggera

A motore: con il 55 si manovra già bene anche con vento all'ormeggio