Segler-Zeitung
2 Februar 2015 · 34. Jahrgang
€ 4,00
CHF 4,90
DKK 22,50
C 11354
4 198669 104002 02

Segler-Zeitung

www.segler-zeitung.de

BAUHAUS NAUTIC®

- Segelausrüstung
- Farben und Reparaturmittel
- Decksbeschläge und Schrauben
- Bordelektrik und Elektronik
- Anker und Festmacher
- Alles für die Bootspflege
- Motor- und Antriebstechnik
- Boote u.v.m.

Pegazus 460 'Ready to go'

Das BAUHAUS Boot – viel Spaß für wenig Geld. Vollausstattung: Hafenpersenning, inkl. 45 l Alutank, Badeleiter, Wasserskizugvorrichtung, Sonnendeck mit Polsterung, Radio/CD mit 2 Lautsprechern, BSH Beleuchtung, 50 PS Tohatsu (MFS50 A ETL), Bilgenpumpe, Batterie, Länge 4,60 m, Breite 2 m, Gewicht 455 kg.

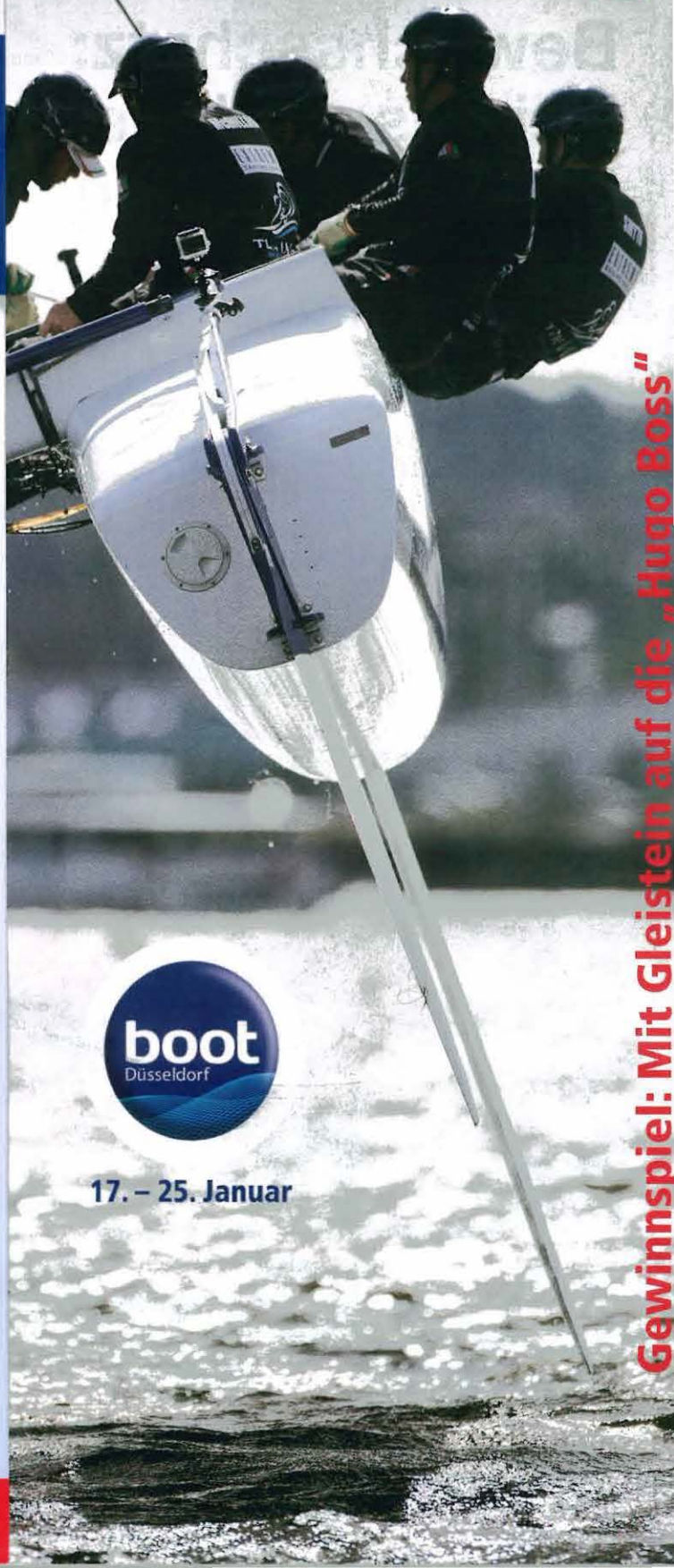
Bestellprodukt

Boot + Motor
14.850,-!

Pegazus 460 im Test

Boot mit 50 PS-Motor
Jetzt auch Probefahrt möglich.
Anfrage über: nautic@bauhaus.info

www.bauhaus.info



17. – 25. Januar

Gewinnspiel: Mit Gleistein auf die „Hugo Boss"

Die große Hoffnung: Dehler 46

Die Dehler 46 ist das bisher größte Serienschiff der deutschen Traditionswerft. Neben ihrer Performance könnte der konkurrenzfähige Einstiegspreis bei einem erfolgreichen Marktstart helfen. Claus Reissig war in Italien an Bord.

Fotos: Claus Reissig, Hersteller

Der Wurf in die Upperclass ist gelungen: Das Flaggschiff Deh

Unter dem neuen Eigentümer Hanseyachts AG wurde bei Dehler mit einer Tradition gebrochen: die Produktion wurde vom wachstumshemmenden Traditionsstandort Freienohl im bergigen Sauerland ins mecklenburg-vorpommerische Greifswald verlegt. Das schafft Platz für den Bau und auch Transport größerer Schiffe wie die neue Dehler 46. Sie entsteht komplett an der Ostsee in Greifswald. Was bleibt ist der Name – Dehler hat trotz einer recht bewegten Geschichte und mehrerer Eigentümerwechsel einen guten Ruf in Nordeuropa, die Schiffe gelten als sauber verarbeitet und wertstabil. Auf den Regattafeldern muss sich die neue Dehler 46 dagegen ihre Meriten erst noch erwerben. Hier hat X-Yachts beispielsweise einen Ruf wie Donnerhall. Und mit einem Produktionsstandort an der dänischen Küste unterlag man dort bisher auch keiner Größenbeschränkung. Die deutsche Yacht hingegen ist der Rookie im Feld der großen Yachten, das ist Neuland für die deutsche Werft. Zwar gibt es eine sportliche Serie von 29 bis 41, früher die 33 selig und auch die legendäre Sprinta Sport konnte rennen, aber eben diese Größe gab es noch nicht. Wenn wir die Dehler 60 einmal vernachlässigen, von der lediglich ein Schiff produziert wurde.

Unter Segel

Nun liegt sie also am Steg, in (optional) modernem braun-metallic, dass heutzutage sogar wie in den Achtzigern auf 911er lackiert wird. Im Yachtbau ist das erst seit wenigen Jahren üblich. Sonst ist der Auftritt eher zurückhaltend, eine Dehler auf den ersten Blick, keine Frage. Aber sie ist weit entfernt von einem polarisierenden Äußeren, das einen Aufbruch in eine neue Zeit herauf beschwören könnte. Das soll sie wohl auch nicht und das hat durchaus auch Vorteile: Zu moderne Designs werden schnell auch wieder unmodern, was sich nach wenigen Jahren auf den Gebrauchtpreis niederschlagen würde. Damit sucht man auch Kimmkanten zum Glück vergebens, auch wenn die (vor allem bei Allroundyachten) gerade hoch im Kurs stehen. Aber die Konstrukteure von Judel/Vrolijk haben eben kein Schiff konstruiert, was vor dem Wind losschießt wie verrückt und dann an der Kreuz eine etwas unglückliche Figur abgeben würde, ganz im Gegenteil. Eine Rennyacht für alle Regattabahnen der Welt braucht eine dafür geeignete Form – und da ist ein zu breites Heck (nebst Kimmkanten) nun einmal fehl am Platz. Von der Eignung zum Familiensegeln einmal ganz abgesehen.

Unter Segeln ist das Schiff beim Test im Mittelmeer südlich von Genua über jeden Zweifel erhaben. Vier Beaufort kombiniert mit Elvström EPEX-Segeln bedeuten heute mit 7,6 Knoten zu kreuzen, etwas abgefallen auf gut neun Knoten zu beschleunigen und halbwinds die Zehn-Knoten-Marke zu knacken. Und wir reden über ein Schiff, das zwar mit einem Kohlefaserrigg bestückt ist, aber auch eine dutzende Kilogramm schweres Teakdeck und etliche Komfortfeatures mit sich herum fährt. Ein Trend bei den Käufern übrigens, wie uns von den Dehler-Marketing-Verantwortlichen versichert wird. Da geht's bei Porsche wahrscheinlich

ebenso zu: Der Hersteller spart Kilo um Kilo in der Kernkonstruktion, aber auf Ledersitze mit Heizung und die Klimaanlage soll nicht verzichtet werden. Warum auch? Es macht ja Spaß, und das ist schließlich die Hauptsache.

Diese Kombination schlägt sich natürlich auf den eigentlich verträglichen Einstiegspreis von gut 270.000 Euro nieder. Allein das Karbonrigg des ungarischen Herstellers Pauger schlägt mit knapp 60.000 Euro zu Buche, der Competition Kiel mit 2,50 Tiefgang kostet noch einmal fast 12.000 Euro extra. Damit geht es jedoch 42 Grad an den Wind. Die 46 ist ein Schiff für Segler, die das Potential eines auf Performance ausgelegten Schiffes zu schätzen wissen. Der Rudergänger steht bequem an den weit außen stehenden Steuerständen und hat die Yacht perfekt im Griff, die bei Test vermissten Fußstützen auf dem Cockpitboden werden erst bei Auslieferung montiert, um die Größe des Rudergängers zu berücksichtigen. Schick sind die extra entworfenen frei stehenden Steuersäulen, die für künftige Schiffe jedoch noch einer Überarbeitung unterzogen werden sollen, um das Verhaken der Großschot zu vermeiden.

Die Instrumente und großen Displays von B&G (Navigationspaket Cruising 14.994 Euro) sind elegant in die flachen Sülls integriert. Fraglos will Dehler mit der 46 zeigen, dass man sich von Konzernmutter Hanse abgrenzen möchte. Wer will, kann den auf Rennen getrimmten Cruiser hinten offen bekommen oder statt Teakdeck mit schlichtem GfK ordern; durch viel Weglassen käme die Wettkampfversion Competition dann mit 10,4 Tonnen aus. So kann es auf den Regattabahnen durchaus etwas werden. Zum Vergleich: Die über einen halben Meter kürzere XP 44 wiegt 8,6 Tonnen. In der Cruising-Ausstattung kommen die zusätzlichen 400 Kilogramm zum Beispiel durch die klappbare Badeplattform, den Cockpittisch, sowie den Anker oder zusätzliche Batteriekapazität dazu. Alles zusammen genommen kostet im so genannten Cruising Package Plus neben einigem andren knapp 12.000 Euro.

Unter Deck

Verglichen mit dem Wettbewerb ist die Dehler ein gutes Angebot, was sich bestätigt, wenn man einen Blick unter Deck wirft. Das Interieur ist einfallsreich und einladend zugleich, nichts ist mit kargem Weiß, was vielleicht eine Partnerin von der Zustimmung abhalten könnte. Ausgebaut ist das Testschiff in lebendigem American Cherry (6.426,- Euro), als stilbildendes Element sind die oberen Schränkchen mit

Auch das Rigg vom Feinsten: Karbon statt schweres Alu.

ihren gewölbten Deckeln sorgfältig auf die anderen Möbel gestapelt und nicht einfach unter die Decke gehängt. Die runden Deckel schlucken sogar sämtliche Instrumente am Kartentisch. Das ist ungewöhnlich und witzig und sieht cool und aufgeräumt auf, ebenso wie die angehängten Kopfstützen.

Regelrecht detailverliebt gibt man sich beispielsweise auch bei den geschwungenen Badezimmerschränken oder der Badezimmertür mit doppelten Nutzen: sie schließt wahlweise entweder das komplette Bad oder die Duschkabine. Warum ist darauf niemand vorher gekommen? Das hat man sich aber schon bei früheren Dehler-Innovationen gefragt, insofern tritt Hanseyachts das Erbe würdig an. Mit Recht stolz ist man in Greifswald auf die unsichtbaren Leistungsmerkmale: Statt aus massivem Sperrholz wurde zum Beispiel das Hauptschott in Kompositbauweise gefertigt und anschließend mit Furnier überzogen um mehr Steifigkeit und weniger Gewicht zu realisieren. Ebenfalls unsichtbar ist die mit einem Kohlefasergerippe verstärkte Bodenstruktur, quasi das Rückgrat der Yacht. Auch alle

Der Rudergänger steht bequem und hat die Yacht perfekt im Griff.

Wer die Wahl hat, hat die Qual: ein schweres Teakdeck oder nicht?

Türen bestehen in ihrem Inneren aus Hartschaum, was man nur merkt, wenn man ganz vorsichtig mit den Fingernägeln darauf klopft. Sonst wird viel aus der Großserie übernommen, was sich vielfach nicht auf den ersten Blick erkennen lässt. Nicht recht zum detailreichen Interieur passen will, dass unter den Polstern das unschönste (wenn auch genauso stabile) Sperrholz als Abdeckung der Stauräume zum Einsatz kommen muss. Eine Einsparung, die sich im Preis niederschlägt – klar; aber hier sollte man vielleicht die wenigen Euro zugunsten des stimmigen Gesamtbilds investieren.

Jetzt müssen die Verkäufe zeigen, ob sich die Investition in eine große Linie zum Fahrten- und Regattasegeln gelohnt hat, statt auf zwei getrennten Gleisen zu fahren. Gerade was den Hauptkonkurrenten X angeht könnte sich das eventuell sogar als Vorteil erweisen: Hier muss man sich zwischen jeweils radikaleren Cruisern oder Racern entscheiden.

Das Interieur ist einfallsreich und einladend zugleich.

Fahrleistungen unter Segeln (Windgeschwindigkeit: ca. 15 Knoten)

42°	7,6 Knoten
60°	9,3 Knoten
90°	10 Knoten
120°	9,4 Knoten
180°	8,4 Knoten

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit:
8,7 Knoten

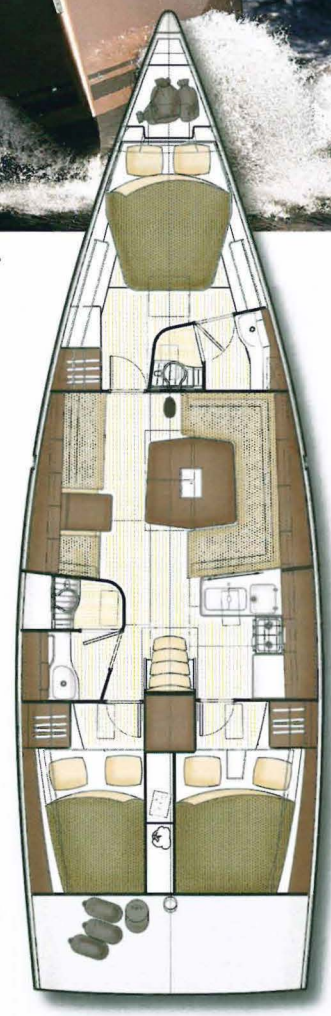
Fahrleistungen unter Maschine

Drehz. 1/min	Speed Knoten	db/A Cockpit	Achtern	Salon	Vorschiff
800	2,6	58	63	56	51
1000	3,0	60	64	59	53
1200	3,5	63	65	61	52
1500	5,3	65	67	64	56
1800	6,1	66	70	67	58
2000	6,6	65	72	68	60
2200	7,1	68	72	69	60
2500	7,9	70	75	63	62
2700	8,6	68	77	73	63
3000	8,9	72	81	75	64

Runde Deckel schlucken sämtliche Instrumente am Kartentisch.

Eignerkammer in modernem Style.

Die Dehler 46 bringt alles mit, was es für einen Toppseller braucht.



Technische Daten:

Länge:	13,95 m
LWL:	12,90 m
Breite:	4,35 m
Tiefgang:	2,25 m (Option: 2,25 o. 1,85 m)
Verdrängung:	10,8 t
Ballast:	3,5 t
Ballastanteil:	32 %
Großsegel:	64,4 qm
106%-Genua:	50 qm
Gennaker:	160 qm
Wasser:	450 l
Diesel:	210 l
Maschine:	Volvo Penta Diesel D2-55, 53 PS / 39 kW, Saildrive mit dreiflügligem Faltpropeller
Konstrukteur:	Judel/Vrolijk & co
CE-Kategorie	A (Hochsee)
Preis:	ab 273.581,- Euro

Serienausstattung u.a.:
verdeckte Vorsegelrollanlage, Großsegel/ Genua (Elvström FCL), 6 Winschen (Lewmar Race), Teak auf den Cockpitsitzen/ dem Kajütdach, Kompass (Plastimo), Doppelsteueranlage, Faltpropeller, Landstromanschluss mit Ladegerät (30 A), elektrische Ankerwinde, LED Positionsleuchten.

Werft:
Hanseyachts AG, Ladebower Chaussee 11 , 17489 Greifswald
www.dehler.com

Stehhöhe	
Vorschiff	1,90 m
Nasszelle	1,92 m
Salon	1,98 m
Niedergang	1,97 m
Achtern	1,98 m

Kojen	
Vorschiff	2,05 x 1,70 m
Salon	2,32 x 0,66 m
Achtern	2,04 x 1,20 m (2x)