

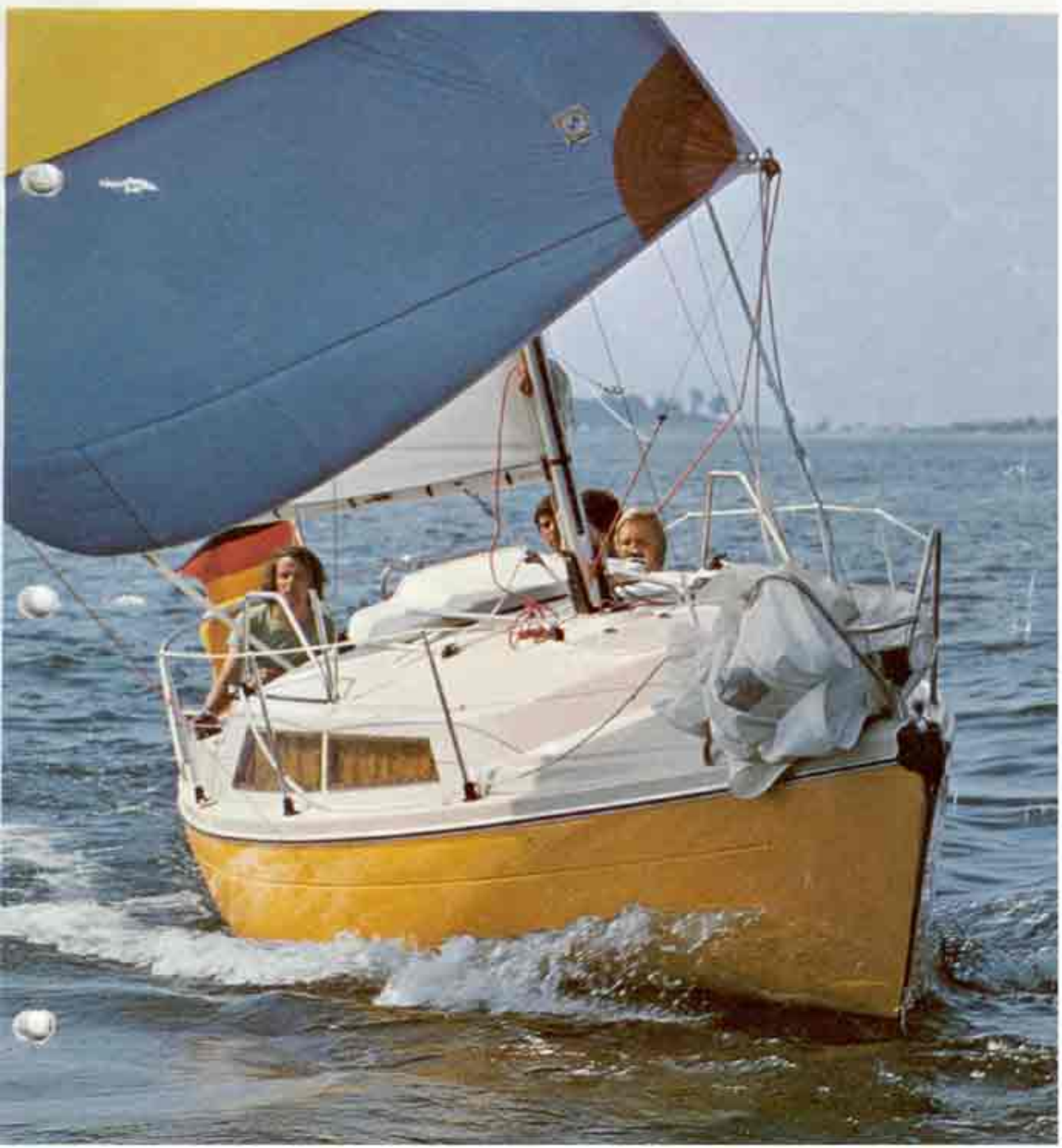
DELANTA

Dahler Freionell

02903 - 4400, 23'5"

H. Lorenz

75





Der Segler:

Delanta 75 Die Yacht für Leute von heute



Die Delanta 75 ist sportlich. Denn Delanta-Eigner haben, ob binnen oder buten, schon viele Regatten mit dieser Konstruktion gewonnen. Seit Jahren hält sie sich (als Glatdeck-Version) sogar in der Weltmeisterschafts-Spitze der Vierteltöner-Yachten.



Die Delanta 75 ist sparsam. Denn sie ist, zum Beispiel, für einen Außenbordmotor (im Schacht mit Hubmechanik) ausgelegt, den Sie vielleicht schon haben. Oder sich erst anzuschaffen brauchen, wenn Sie ihn brauchen. Das sind schon ein paar Tausender weniger.



Die Delanta 75 ist Spitze. Denn die Delanta ist mit Abstand (und mit Recht) der meistverkaufte Familienkreuzer Deutschlands. Tag für Tag verläßt eine neue Delanta 75 die Taktstraße in unserem Stammwerk Freiwald. Diese Broschüre sagt Ihnen, wie und warum.

Der Konstrukteur:

Die Delanta segle ich selbst

E. G. „Rikus“ van de Stadt, 65, Konstrukteur der Delanta, weiß nicht, wieviel Yachten er in seinem Leben schon konstruiert hat. Gewiß, die Delanta hat die Konstruktions-No. 238. Doch mit der Numerierung seiner Entwürfe begann van de Stadt, Europas bekanntester und erfolgreichster Yacht-konstrukteur, erst Anfang der sechziger Jahre. Waren es fünfzig, waren es achtzig Boote und Yachten, die er in den drei Jahrzehnten davor schon zu Papier gebracht hat?

Für van de Stadt, der am Stadtrand von Amsterdam, in Zaandam, mehr auf als am Wasser groß geworden ist – für ihn ist das ziemlich belanglos. Wichtiger ist, daß er nach den rund zwanzig Schiffen, die er für sich selbst gezeichnet und gebaut hat, jetzt selbst eine Delanta segelt. Und zwar die zuerst herausgekommene, etwas längere Achterkajuten-Version Delanta 80. Van de Stadts Delanta heißt „De Leste“. Das ist gute holländische Mundart und bedeutet auf deutsch „Die Letzte“.

„Aber nicht die Allerletzte“, sagte ihr Eigner dazu und zwinkerte mit den Augen. Doch er läßt wenig Zweifel daran, daß er mit seiner Letzten glücklich und zufrieden ist und nicht mehr viel zu wechseln gedenkt.

„Das Schiff hat gute Segeleigenschaften. Am Wochenende segle ich es mit meiner Frau allein, zu viert segeln wir es auf Regatten – was will man mehr. Die Delanta ist ein ausgewogenes und für ihre Länge verhältnismäßig schnelles Schiff. Das allerdings ist wichtig, denn in einem langsamen Boot halte ich es nicht lange aus.“ In der Tat ist die Delanta ein außerordentlich erfolgreiches Serlenschiff. Sie war nie als ausgesprochenes Regattaboot konzipiert. Doch wo immer Delantas an den Start gehen, erweisen sie sich als schnell.

Als Glatdeck-Regattaversion wurde die Delanta „Timschal“ sogar hintereinander zweimal Dritte und einmal Siebte auf der Weltmeisterschaft der Vierteltonner-Yachten. Und jedesmal waren es weniger das Schiff oder die Besatzung, die dem Gewinn des Titels im Wege standen, sondern eher das launische Regattagluck. „Erfolg“, so van de Stadt, „setzt allerdings nicht nur einen guten Riß voraus. Auf Regatten erfolgreich kann eine Serien-

Konstruktion nur werden, wenn die Boote auf einer guten Werft gut gebaut werden, und wenn dabei wie im Falle der Delanta, eine ausgesprochene Regatta-Version abfällt. Diese drei Voraussetzungen kommen leider nicht immer zusammen. Deshalb arbeiten wir auch nicht für viele Serien-Werften. So manches Mal sagen wir lieber nein.“

Die Delanta war eine schwierige Aufgabe für Rikus van de Stadt und seine Mitarbeiter. Cees van Tongeren, 33, der das Projekt Delanta in van de Stadts Büro betreute und heute mit weiteren seiner damaligen Kollegen van de Stadts Partner ist: „Wir haben nicht einfach den Rumpf um eine vorgegebene Einrichtung herumgezeichnet, sondern bemühten uns zunächst, in der vorgegebenen Größenordnung den optimalen Rumpf zu entwickeln.“

„Haben Sie dabei auch Schlepptank-Versuche gemacht?“

Hier fühlte sich Senior van de Stadt wieder angesprochen: „Damit muß man sehr vorsichtig sein. Schon 1949, als dies in Europa noch gar nicht üblich war, habe ich Schlepptank-Versuche gemacht. Seither weiß ich, wie leicht man am Tank zum Beispiel den Seegangs-Widerstand vergißt. Aber die Grundlagen-Erkenntnisse, die man mit Hilfe des Schlepptanks gewinnt, sind wichtig. Und die sind auch in die Konstruktion der Delanta eingegangen.“

Als die Linien der Delanta festlagen, wurden allein für die Aufbauten sieben oder gar acht verschiedene Entwürfe gezeichnet. Van de Stadt: „So ein doch verhältnismäßig kleines Boot gut aussehen zu lassen, das ist gar nicht so leicht.“

„Wer hat denn mehr zum Styling der eher klassisch eleganten Delanta beigetragen, Sie oder die Werft?“

„Das weiß ich nicht mehr. Man sitzt um einen Tisch herum und redet, und was am Ende von wem kommt, das kann man nachher gar nicht mehr so genau sagen. Ich weiß nur eins: Was Dehier in solche Diskussionen einbringt, ist sehr wichtig. Es gibt nicht viele Werften, die soviel zu einem Schiff beitragen wie Dehier.“

Van Tongeren weiß, warum: „Die Dehiers segeln ihre Boote nicht nur selbst, sie stehen auch selbst auf den Ausstellungen und kennen die Vorstellungen und Wünsche der Segler ganz genau. Da lohnt es sich, immer wieder miteinander zu reden, was in unserer Organisation mit mehreren Partnern ohnehin üblicher ist als anderswo. Man regt sich dadurch einfach gegenseitig an.“

Es ist nicht nur ein anregendes, sondern sogar ein aufregendes Schiff dabei herausgekommen.

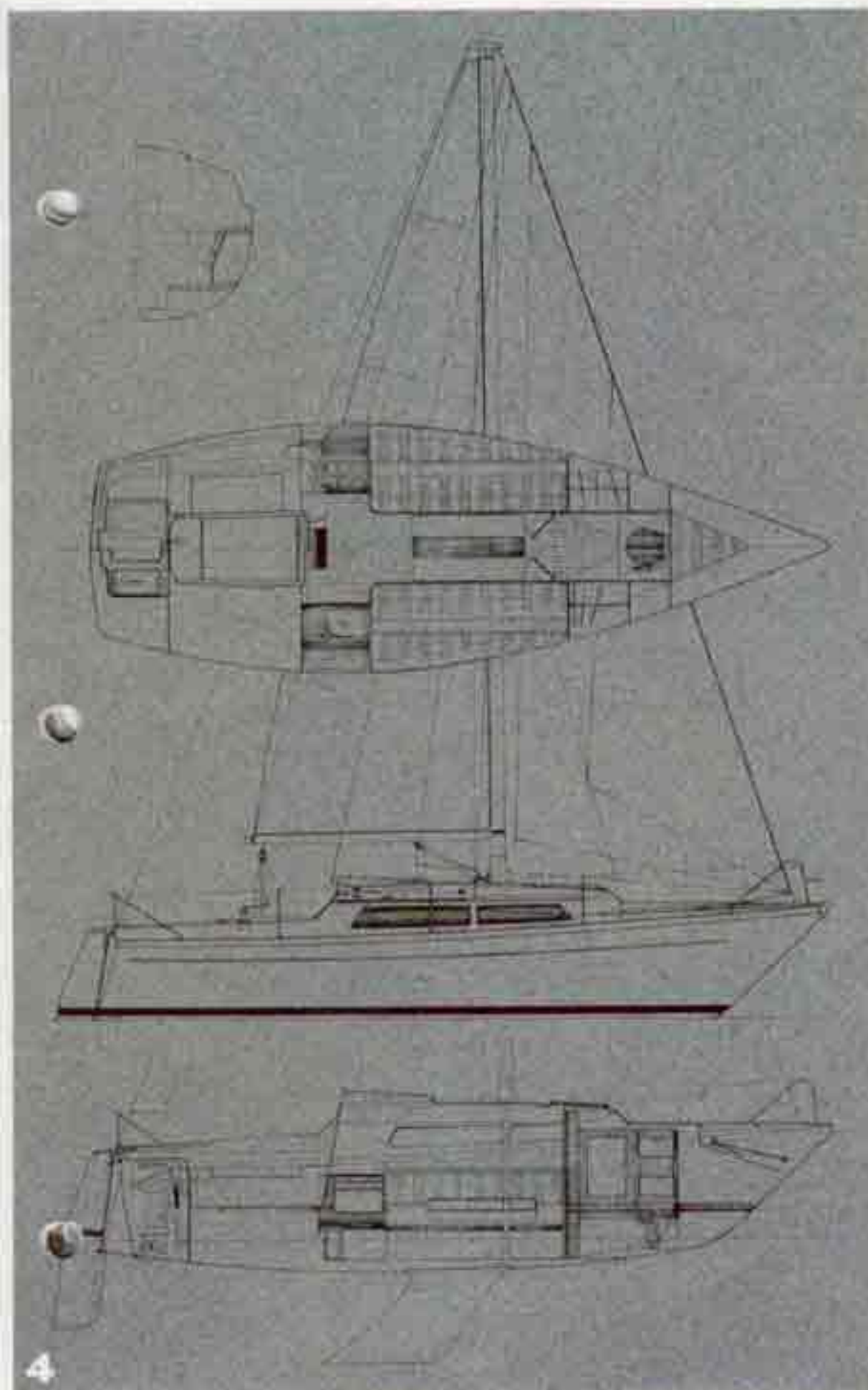


- 1) Die Vater der Delanta, E. G. van de Stadt (links) und Cees van Tongeren, einer der Junior-Partner van de Stadt.
- 2) Sorgfältige Reißbrett-Arbeit gehört zu den Voraussetzungen für ein erfolgreiches Serienschiff.
- 3) Die Delanta 75 ist kein ausgesprochenes Regattaschiff. Ein Gewinner ist sie trotzdem.
- 4) Der Ballastanteil von rund 40% macht die Delanta 75 sicher. Aus dem gleichen Grund hat das Schiff auch einen verhältnismäßig hohen Freibord. Dann kommt kein grünes Wasser an Deck, auch nicht, wenn das Schiff in einer Bö hart überliegt. Konstrukteur van de Stadt hat eine

Abneigung gegen extreme Schiffe. Sein Ziel ist vielmehr stets das gute Allround-Schiff, mit Rumpflinien, die das Schiff im Seegang weich einsetzen lassen, und mit einem Verhältnis von Verdrängung zur Segelfläche, das dem Schiff unter allen Bedingungen ausgeglichene Segeleigenschaften gibt. Hätte der Konstrukteur mit der Delanta dieses Ziel nicht auf besonders vollkommene Weise erreicht, würde er heute wohl nicht selbst eine Delanta segeln.

5) „The Stanford Quarter Ton Trophy“, der Preis für den schnellsten Serien-Vierteltonner der Welt, gewonnen von der Delanta „Timschal“.

6) Täglich verläßt eine neue Delanta die Taktstraße in unserem Stammwerk Freienichl.



Länge	750 cm
Länge in der Wasserlinie	610 cm
Breite	248 cm
Tiefgang Kielboot	125 cm
Tiefgang Kielschwert-Version	80/155 cm
Gewicht ca.	1500 kg
Ballastanteil	600 kg
Segelfläche insgesamt	30,1 m ²
Großsegel	10,9 m ²
Genua I VL 8,12, A2 7,4 U 4,2	19,2 m ²
Genua II Profil 8,3	14,4 m ²
Fock	9,6 m ²
Sturmfock	4,4 m ²
Spinnaker (Allround)	40,3 m ²

Der Lebensraum:

Die Delanta 75 läßt Fünfe gerade sein

Und zwar unterm Deck wie in den Kojen: Das Delanta-Hebeluk bringt die Stehhöhe im Kajützentrum auf volle 1,90 m. Und damit man sich auch in den fünf Kojen nicht krumm machen muß, sondern im Gegenteil noch Luft und Lust zum Räkeln hat, messen die Delanta-Kojen volle 1,95 m und keinen Deut weniger.

Wir sprechen von Fünfen: Vier auf den Ober- und Unterkojen in der Hauptkajüte (tagsüber werden die beiden Oberkojen als Sofa-Rücklehnen heruntergeklappt), und einer vorn im Vorschiff – und zwar in der Mitte, wo man nicht plötzlich mit dem Kopf tiefer liegt als mit den Füßen, wie es einem in den normalerweise dort eingebauten Doppelkojen in V-Anordnung ergeht, sobald man unter Segeln in Lee zu liegen kommt. Natürlich wäre eine Koje mehr im Vorschiff nach landläufiger Meinung sicher auch ein Argument mehr für die Delanta 75 gewesen. Aber eben nur nach landläufiger Meinung: Ein Schiff, das vor lauter Kojen keine Schränke mehr hat, ist kein Schiff mehr, sondern ein Zustand (wobei „Zustand“ hier in seiner Eigenschaft als seemannischer Fachausdruck gebraucht wird – der Begriff beschreibt den höchsten Grad von Durcheinander an Bord).

So hat die Delanta 75 also nur eine Koje im Vorschiff, und dafür an den Seiten je einen großen Kleiderschrank und darüber hinaus individuellen Schrankraum für jeden an Bord. Weiteren Stauraum, für Proviant oder noch mehr Wäsche beziehungsweise Kleidung, gibt es unter den Sofabänken. Der Platz dort ist nicht vom Kojenzeug blockiert. Denn dafür gibt es hinter den Sofa-Rücklehnen Stauraum genug.

Voraussetzung für einen so reichlich nutzbaren Innenraum ist die in voller Höhe durchgehende Innenbreite der Delanta 75. Eine so konsequente Raumaussnutzung setzt wiederum ein geschicktes Styling voraus, soll das Schiff nicht von außen plump wie ein Wohnwagen wirken. Schauen Sie sich die Delanta 75 daraufhin von außen ruhig noch einmal etwas kritischer an. Sie ist und bleibt ein elegantes Schiff der klassischen Form.

Schiffe dieser Größe erfordern konsequentes Denken. Da ist zum Beispiel die Toilette. Wir meinen, eine Toilette muß nicht nur einfach da, sie muß auch benutzbar sein. Deshalb steht die Toilette der Delanta 75 dort, wo das Vorschiff am meisten Platz bietet, und sie ist abgetrennt durch eine

Falttür, die auch dann noch den nötigen Platz läßt, wenn sie geschlossen ist. Licht und Luft kommen von oben, durch das mattgeschliffene Paraglas-Vorluk. Weil man zum Waschen mehr Platz braucht als eine Nische für ein winziges Handwaschbecken, und weil die Delanta 75 ein Schiff ohne Kompromisse ist, bietet sie auch hierfür ausreichend Raum: in der großen Pantry. Hier hat man die Bewegungsfreiheit, das Doppelbecken und die Wassermenge, die man braucht, wenn man von Körperpflege spricht.

Die Delanta 75 könnte nicht nur sechs, sondern sieben oder acht statt ihrer fünf Kojen haben – man könnte ihr ja auch noch an jeder Seite eine Hundekoje verpassen und dann von einem Raumwunder sprechen. Doch was vorn gegen zuviel Kojen spricht, spricht auch achtern dagegen. Die Delanta 75 hat stattdessen reichlich Stauraum in den Backskisten für die seemannische Abteilung und ausgesprochen viel Platz für die Abteilung Essen und Trinken. Weil kein Zugang zu einer Hundekoje freibleiben mußte, verteilt die Pantry sich auf beide Seiten vom Niedergang. Und weil es reichlich Stauraum gibt, gab es in den Backskisten gleich hinter dem Kajütschott auch Platz für eine 16-l-Kühlbox an Backbord und für eine von außen verstaubare und von innen zugängliche maßgeschneiderte Flaschenkiste an Steuerbord. (Das Dosenbier kommt in die Bilge. Die ist passend gearbeitet). Das alles in einer Kajüte, die wie aus dem Ei gepellt erscheint, weil alle sichtbaren Kunststoff-Wandungen unter Deck spiegelglatte, saubere Innenschalen sind, welche die Rückseiten des tragenden Rumpfbeziehungsweise Decks laminats unsichtbar machen.

Pflegeleicht wie diese Innenwandungen ist auch die Inneneinrichtung aus echtem Mahagoni. Denn die Delanta hat nun eine Einrichtung aus wertvollem Echtholz bekommen: Feines, gleichmäßig gemasertes Sapel-Mahagoni geschützt durch eine sehr strapazierfähige Oberflächenbehandlung. Die ebenfalls aus echtem Mahagoni gearbeiteten Handläufe sind aus vollem Holz massiv gemacht. Das ist echte Wertarbeit.

Eine weitere schätzenswerte Eigenschaft der Delanta 75 ist unsichtbar: Hartschaum-Einlagen im Kajütsdach sorgen nicht nur für eine zusätzliche Festigkeit, sondern vor allem für eine gute Isolierung. Sie verhindern die Bildung von Schweißwasser unter Deck. Ein serienmäßig eingebauter Lüfter vervollständigt das gute Klima an Bord der Delanta 75.

1) Unter Deck sieht die Delanta 75 mehr noch als von außen wie ein Klassiker aus. Teak und eine Kajütsdecke wie aus althergebrachten Holzleisten bestimmen das Bild. Der Tisch (110 mal 60 cm, Seiten wegklappbar) kann aus dem Wege gedreht werden. Oder als „Stehpult“ für den Navigator oben geschoben werden. Über dem Tisch das Echolot, Sony-Grenzwellenempfänger und Philips-Kassettenrekorder (auf den nächsten Wetterbericht einstellbar), Chronometer und Barometer hängen am Vorschiff. Die beiden Oberkojen sind als Sofa-Rücklehnen heruntergeklappt.

2) Zwei der vier vollwertigen, 1,95 m langen



Kojen in der Hauptkajüte, und die fünfte ist im Vorschiff untergebracht.

3) Die Oberkojen können zum Krängungsausgleich in zwei verschiedenen Positionen arretiert werden. Zusätzlich sichert ein schräg abziehbares Kojenbrett vor dem Hin- und Herwippen.

4) In Kunststoff sauber tiefgezogene, muldenförmige Unterkojen mit viel trockenem Stauraum darunter. Im Bild das Extralack für den serienmäßigen Werkzeugsatz und weiteres Zubehör.

5) Der Gutnacht-Schluck. An Backbord ist die Oberkoje noch als Sofa-Rücklehne heruntergeklappt.

6) Die Tür im Vorschott kann aufgefaltet werden. Vorn das klassische Pump-WC, große Schränke, das lichtdurchlässige Vortluk.

7) Unter dem Niedergangstritt (hier bei selbeschoben) ein ganz schnuckeliger Ofen, der vorgepackte Holzkohle schluckt, nie versagt, weder zu hören noch zu riechen ist und die gemüthlichste Wärme abstrahlt, die es gibt: gute alte Ofenwärme.

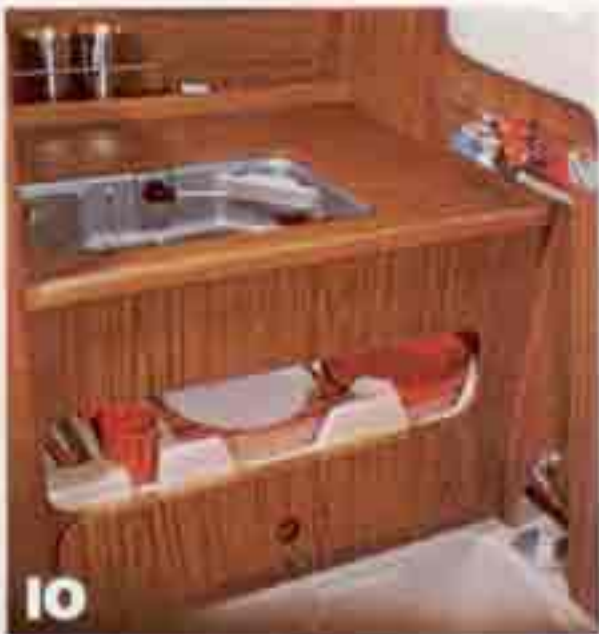
8) Dazu an Deck „Charlie Nobel“, der traditionelle Schiffsschornstein.

9) Das Delanta-Hebeluk bietet volle Stehföhe im Pantry-Bereich. Das Luk lässt sich mit Gasfedern mühelos anheben und in jeder Stellung arretieren.

10) An Steuerbord vom Niedergang die Spüle (inzwischen eine noch größere Doppelspüle), mit einer Arbeitsplatte abdeckbar. Im Bild rechts daneben der E-Hauptschalter und die Fußpumpe für die Frischwasserförderung aus dem 70-l-Tank im Vorschiff.

11) Gegenüber an Backbord der Spiritus-Schwingkocher, emailliert (sauber und pflegeleicht), darunter die Besteckschublade und der Stauraum für Töpfe und Pfannen.

12) So sieht die Pantry nach dem Aufklaren aus.

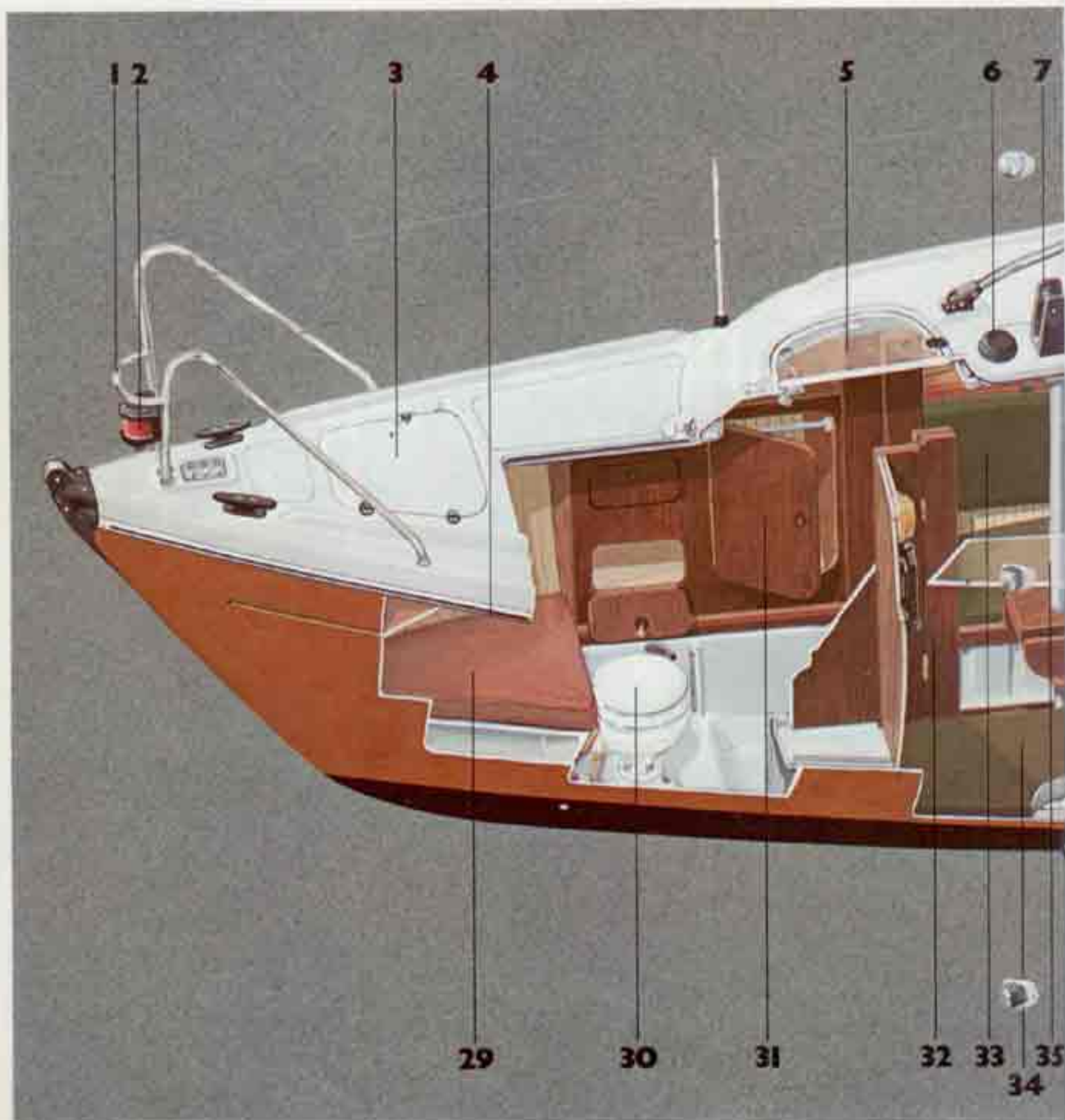


Der Einblick:

In der Delanta 75 steckt viel drin

An Deck

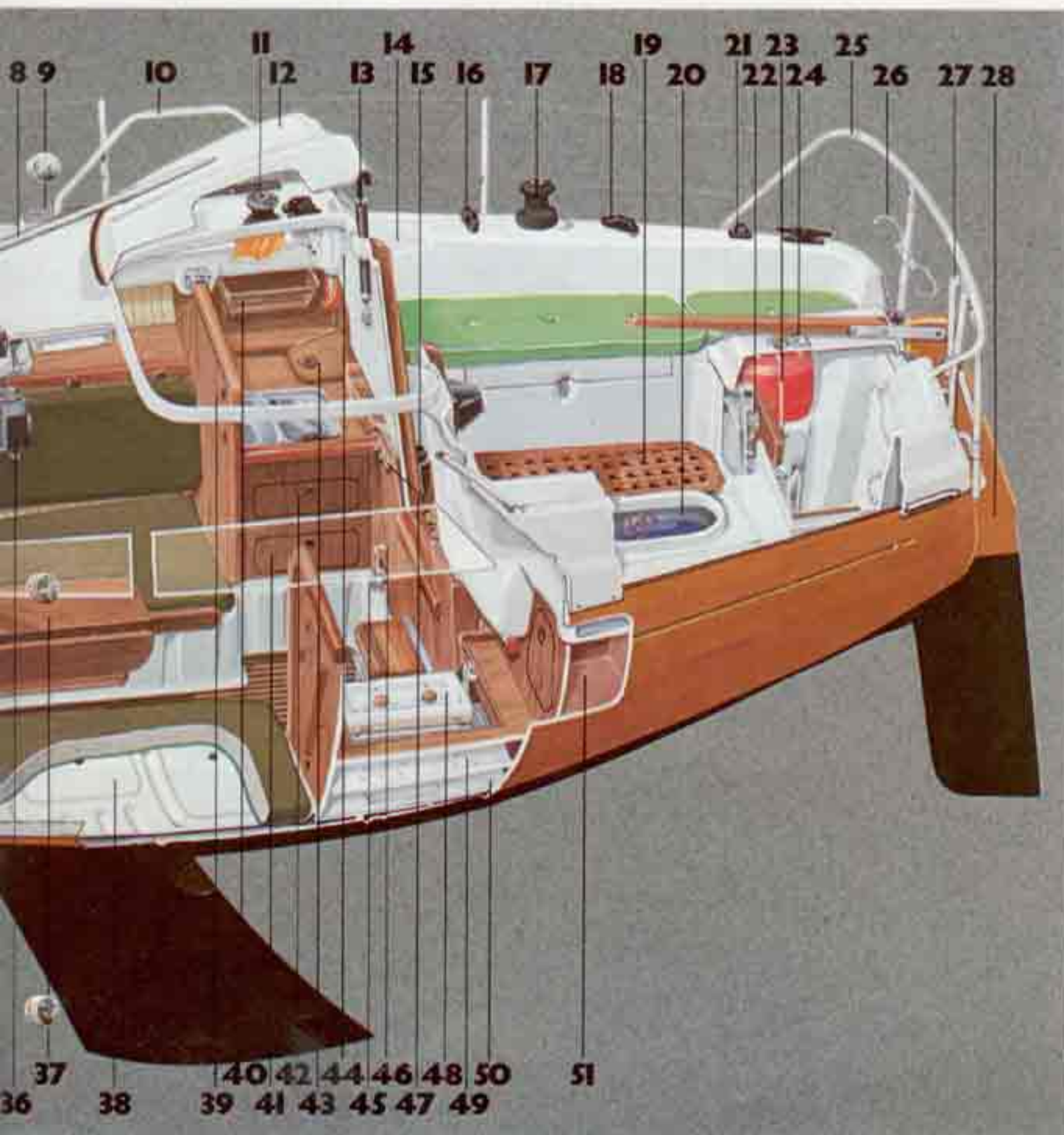
- 1) Bugkorb, nichtrostend, mit Quersteg
- 2) Positionslampe zweifarbig rot/grün
- 3) Vorpiek für Anker und Vorsegel, lenzend
- 4) Gummibewehrte, verstärkte Wallschleife
- 5) Aufstellbares Vorluk aus Paraglas
- 6) Lüfter
- 7) Klappmast-Backen
- 8) Hebelukführung, nichtrostend, langarmig ausgebildet als Handlauf
- 9) Wantenpütting
- 10) Sicherheitsbügel, nichtrostend
- 11) Fall- und Streckerwischen
- 12) Delanta-Hebeluk
- 13) Hebeluk-Gasfeder



- 14) Eingeformter Fußtritt im Süll
- 15) Winschkurbel-Halterung
- 16) Fockschot-Leitöse
- 17) Lewmar-Fockschotwansch
- 18) Kamm-Schotklemme, angewinkelt
- 19) Würfelgrating in Teak, darunter wasser-dicht Stauraum für Rettungsinsel, Klappfahrrad o. ä.
- 20) Wasserdichte Backskisten
- 21) Spinnakerschot-Holepunkt
- 22) Außenborder-Hubmechanik (ohne Motor dargestellt)
- 23) Treibstofftank im Motorschacht
- 24) Stufenlose Pinnenarretierung
- 25) Heckkorb, nichtrostendes Stahlrohr

- 26) Rettungskragen-Halterung
- 27) Bade- und Rettungsleiter aus nicht-rostendem Stahlrohr
- 28) Ruder, GFK, ausgeschäumt
- Unter Deck**
- 29) Mittelkoje im Vorschiff
- 30) Pump-WC in Vorschiffsmitte
- 31) Kleiderschrank (an beiden Seiten)
- 32) Falttür im Vorschott
- 33) Oberkoje, als Sofarücklehne heruntergeklappt
- 34) Unterkojen-Schaumstoffmatratze
- 35) Mast-Unterzug
- 36) Echolot
- 37) Drehbarer, höhenverstellbarer Tisch

- 38) Muldenförmige Unterkoje, Stauffächer
- 39) Oberkojen-Einrastpositionen
- 40) Eine der vier transparenten Kleinteil-Ablagen (Schwalbennester)
- 41) Stauraum für Dosenproviant
- 42) Schrank für Fünfpersonen-Service
- 43) Geöffnete Getränkebox-Klappe
- 44) E-Verteilung, Sicherungen
- 45) Frischwasser-Fußpumpe
- 46) E-Hauptschalter
- 47) Drei der sechs Tuchhaken
- 48) Kocher, halbkardanisch
- 49) Besteck-Schublade
- 50) Stauraum für „Pött und Pann“
- 51) 16-L-Eisbox



Das Schiff:

Auf der Delanta 75 haben alle gut lachen

Rikus van de Stadt war beruhigt. Soeben hatte er Post aus London bekommen:

„Mijnher, Sie sind übertrieben vorsichtig. Die von Ihnen vorgesehenen Laminatstärken sind viel zu dick. Sie können ruhig dünner bauen; gez. Lloyd's Register of Shipping.“

Die Nachricht erreichte den holländischen Konstrukteur und Werftbesitzer im Jahre 1959. Gegenstand des gutgemeinten Ratschlags aus der Metropole des Schiffssachverständigen war die erste Kunststoff-Serienyacht Europas, van de Stadts Pionier, neun Meter lang.

Mijnher blieb stark: „Ich dachte nicht dran, ich blieb bei meinen Materialstärken. Auch wenn Lloyd's anderer Meinung war.“

Heute erinnert sich der Konstrukteur schmunzelnd an diese Korrespondenz. Und auch daran: „Das war zu der Zeit, als die Leute noch nachts im Hafen gegen den Rumpf des Schiffes klopfen und sagten, sieh mal, Kunststoff!“

Vom Pionier wurden damals 250 Boote gebaut. Wäre van de Stadt in jenen Pionierjahren des Kunststoffs dem weltberühmten Sachverständigen von Lloyd's gefolgt, wären es vielleicht nicht so viele geworden.

In puncto Sicherheit (und nicht nur da) hat Rikus van de Stadt bis heute seinen eigenen Kopf behalten. Das ist einer der Gründe für die besonders gute Zusammenarbeit zwischen Dehler und van de Stadt. Denn auch bei Dehler liebt man es, auf Nummer Sicher zu gehen.

Seither haben sich Lloyd's Register und die anderen Klassifikationsgesellschaften an den inzwischen reichhaltig vorliegenden Erfahrungen aus der Kunststoff-Praxis orientiert. Die Normen, die sie aufgestellt haben, gelten heute unter allen seriösen Werften als verbindlich. Auch die Delanta 75 wird, wie alle anderen Dehler-Yachten, nach den Vorschriften von Lloyd's Register gebaut.

Die Delanta 75 entspricht damit drei international anerkannten Spitzenmaßstäben für Qualität und Sicherheit im Yachtbau: Den Normen von Europas erfahrenstem Kunststoff-Serienyachtbau, den Normen der weltbekannten Lloyd's-Sachverständigen in London und den Normen einer der führenden Yachtwerften Europas, nämlich Dehler. Deshalb gibt es auf den Delanta-Rumpf wie auf alle anderen Dehler-Rümpfe fünf Jahre Garantie. (Zum Vergleich: Die Automobil-Industrie hat gerade erst ihre Garantie von einem halben auf ein Jahr ausgedehnt.)

Was das alles bedeutet, merken Sie bereits, bevor die Delanta 75 überhaupt im Wasser schwimmt. Bei Booten anderer Werften können Sie das Heißgeschirr entweder nur direkt am Kiel oder überhaupt nicht anschlagen und müssen dann mit rutschigen Gurten arbeiten. Die Delanta 75 hingegen können Sie seelenruhig an vier Decksaugen, die hierfür eigens verstärkt sind, vom Hänger heben und ins Wasser setzen. Ein gutes Schiff muß das, und nicht nur das, abkönnen. Die Delanta ist ein gutes Schiff. Das Rumpflaminat der Delanta 75, hergestellt im aufwendigen, aber überlegenen Handauflege-Verfahren, besteht aus dem erstklassigen Polyesterharz Setarol 189 und einander abwechselnden Glasmatten und Glasgeweben bester Qualität. Das Laminat ist über Wasser 7 mm stark und verstärkt sich zum Kiel hin bis auf 18 mm.

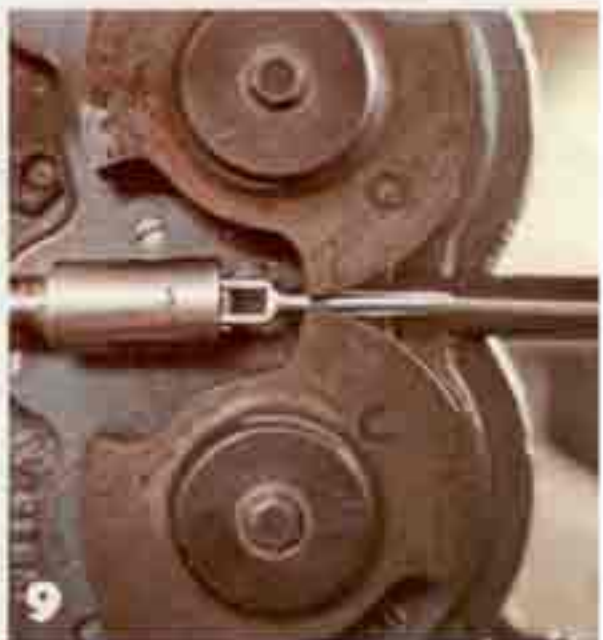
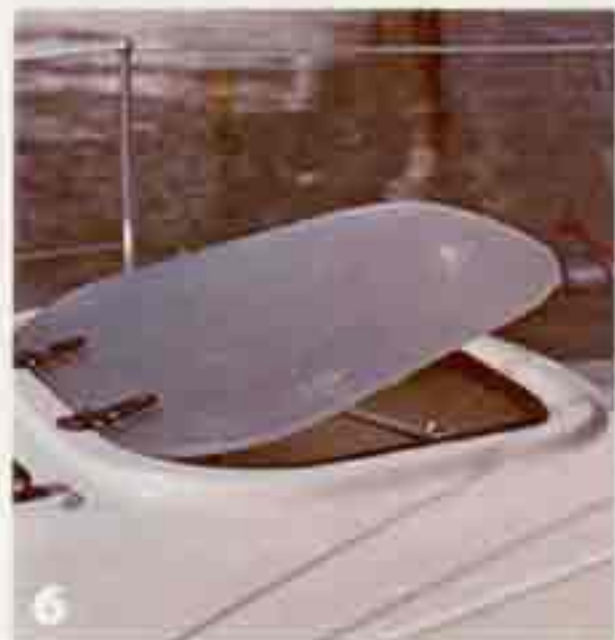
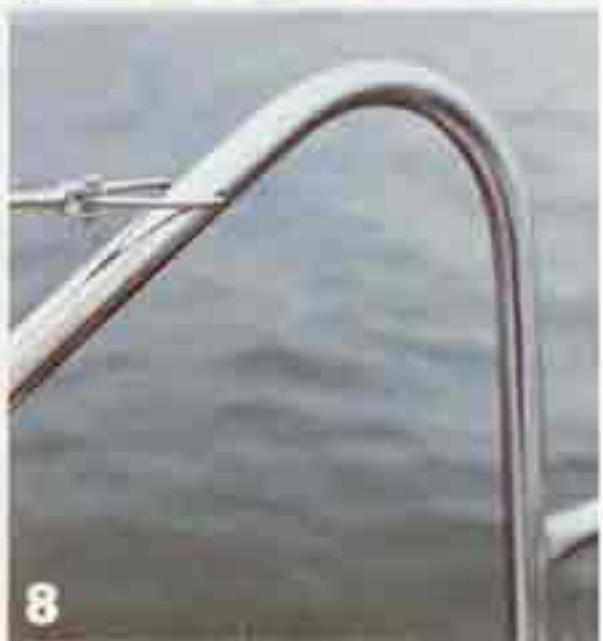
Im Kielbereich selbst erreicht das Laminat eine Stärke von rund 25 mm. Doch das allein genügt den Sicherheitsvorstellungen in Zaandam, London und Freienohl noch nicht. Zur zusätzlichen Aussteifung des Rumpfes im Kielbereich wird in die Bilge noch eine solide Rahmen-Konstruktion einlaminert. Denn mit den Kräften, die vom Mast, von Wanten und vom Kielfiansch ausgehen und alle im Kielbereich auf den Rumpf wirken, ist nicht zu spaßen. Vor allem nicht bei extremen Wetterbedingungen, in die auch der vorsichtigste Skipper geraten kann, oder bei einer rumpelnden Grundberührung, über die man, mit Verlaub, auch nur lacht, bis es einen selber erwischt. Dann weiß man schlagartig eine „übertriebene Festigkeit“ zu schätzen.



1) Mit der Delanta 75 auf Familienurlaub.
 2) Das Delanta-Laminat, hier im Kielbereich bis zu zweieinhalb Zentimeter dick. Die Vertiefung (hier von innen als Erhöhung sichtbar) nimmt den Kleiflansch auf. Der Höcker ist die serienmäßig eingearbeitete Führung der Kiel-schiff-Talje. So kann eine Delanta 75 auch nachträglich noch zum flachergehenden Kielschwerter umgerüstet werden.
 3) Die beiden Polyester-Ruderblattbacken vor dem Entformen. Sie werden anschließend mit Polyester zusammengefügt und dann ausgeschäumt. Mit Hilfe genau gearbeiteter Längshölzer wird auch in Blattmitte eine solide Polyester-Verbindung hergestellt. Hartschaum-Streifen an den Rändern verhindern ein Wegsickern des Polyesters aus der Randtuge ins Blattinnere.

4) Die Deckel der geräumigen Backskisten sind so geformt und ausgesteift, daß kein Wasser eindringen kann. Das Cockpitsüll ist als bequeme Rückenlehne ausgebildet.
 5) Unter Segeln ist der Motorschacht unten automatisch verschlossen. Vom Motor ist auch oben nichts zu sehen.
 6) Das Paraglas-Vorluk ist mattgeschliffen und so eingelassen, daß keine scharfen Kanten zu Stolperfallen werden.
 7) Die selbstlenzende Segel- und Anker-Vorpiek.
 8) Die Relingsdurchzüge können an Bug- und Heckkorb frei dem jeweiligen Zug folgen. Das macht sie sicherer.
 9) Die Delanta-Masten werden von der Werft selbst ausgerüstet. Sämtliche Terminals sind von Experten gewalzt.

Dehler-Yachten entsprechen in ihrer serienmäßigen Bauausführung bereits hohen Sicherheitsanforderungen. In der Export-Ausführung werden Dehler-Yachter bereits ab Werft nach den IOR-Sicherheitsbestimmungen ausgerüstet. Das ist ein weiterer Dehler-Beitrag zu noch mehr Sicherheit auf See. Deshalb gehören Lenzpumpe, Feuerlöscher, Rettungsring, Nebelhorn, Radar-Reflektor, Notsignale, Signallampe, Bordapotheke usw. mit zum serienmäßigen Lieferumfang.



5

6

9

8

Der Delanta-Mast steht an Deck, weil er sich dann leichter legen lässt und Lockagen durch einen Mastkragen ausgeschlossen bleiben. Zu dieser Auslegung gehört jedoch ein solcher Unterzug: ein Pfosten zur Abstützung zwischen dem Kajütdach mit dem Mast darauf und dem Kiel. Nur so, und nicht durch irgendeine brückenähnliche Rahmenkonstruktion, lässt sich in Dehler und van de Stadts Augen ein solides Schiff bauen. Der Johnson-Außenborder der Delanta 75 (6 oder 10 PS) ist immer sofort da: Er ist fest an einem vertikal fahrenden Schlitzen im Schacht montiert und mit einem einzigen Handgriff ohne Kraftanstrengung ausgefahren. Dabei öffnet sich automatisch die Klappe, die den Schacht unten glatt mit dem Unterwasserschiff abschließt, wenn der Motor nicht in Gebrauch ist.

Ganz gleich, ob Sie sich für einen Elektrostarter und Fernbedienung oder für den traditionellen Seilzug und den Gasschiffgriff am Steuerknüppel entscheiden, auf der Delanta 75 können Sie sich auf Ihren Motor verlassen. Denn Außenborder haben heute einen hohen technischen Stand erreicht. Sie sind zuverlässig, wirtschaftlich und servicefreundlich und für Segelyachten dieser Größenordnung durchaus zu empfehlen. Sie lassen sich außerdem ohne Umstände von einem alten auf ein neues Boot mitnehmen, wenn das Schiff mal gewechselt wird, oder sind mit Hilfe einer Kleinanzelge verhältnismäßig leicht gegen ein passendes Exemplar einzutauschen. Gebrauchte Außenborder sind heute durchaus im Angebot.

Links und rechts neben der Hubmechanik bietet der Motorschacht der Delanta 75 Platz für zwei tragbare Außenborder-Benzintanks der Zwanzigliter-Standardgröße. Sollte einmal etwas Benzin vorbeitröpfeln oder der Motor selbst sich einmal überfliegend bemerkbar machen, so bleibt das im Schacht und dringt nicht in die Kajüte. Die Delanta 75 ist ein Stauraum-Wunder. Das hängt mit ihrer Inneneinrichtung zusammen, die einen Verzicht auf Hundekojen ermöglichte. Leinen, Fender, Eimer, Feudel, Reinigungsmittel und dergleichen mehr haben in den beiden geräumigen Backskajüten unter den Cockpit-Sitzbänken reichlich Platz. Und im Boden des selbstverstärkten Cockpits lässt sich, unter einem sorgfältig wasserdicht gearbeiteten Bodenlук, eine Rettungsinsel oder sogar ein Klappfahrrad stauen.

Die Vorsegel haben ihren eigenen Stauraum, und zwar dort, wo er hingehört, nämlich im Vorschiff. Und dort wiederum so, wie nur

Dehler ein Problem löst: nämlich direkt von Deck aus zugänglich, in einer separaten, selbstlenzenden Segel-Vorliek, in der auch der Anker Platz hat.

Das Großsegel braucht nicht jedesmal abgenommen zu werden, sondern wird einfach am Großbaum aufgetucht. Eine Segelpersenning wird serienmäßig mitgeliefert. Weil man bei Dehler auch in Kleinigkeiten etwas weiter denkt als woanders, geht das Auftuchen auf der Delanta 75 besonders schnell und einfach. An der Backbord-Seite des Großbaums hängt ein Gummistropf, durch Leitlösen am Baum entlanggeführt. Die Gummischlaufen zwischen den einzelnen Ösen werden einfach über das aufgetuchte Segel gehoben und auf der anderen Baumseite eingehakt – schon ist das Segel auf dem Baum gesichert, viel schneller und einfacher als mit den althergebrachten Zeisigen. (Man sieht, Nostalgie gibt's bei Dehler nur, wenn's praktischer ist.) Die Haken auf der anderen Baumseite haben einen doppelten Sinn: In sie wird auch die Reffleine eingehakt. Denn die Delanta 75 wird nach dem System van de Stadt gerefft: Das erste und zweite Reff besteht aus je einer waagerechten Reihe von Kauschen im Segel, von denen die im Vorliek am Großbaum eingehakt und die im Achterliek von einer Perlonleine, dem sogenannten Smeertreep, auf den Großbaum geholt wird. Die Reffleine, die am Baum eingehakt wird, läuft lose durch die Kauschen dazwischen. Nach diesem System werden heute selbst Admiral's-Cupper gerefft. Das Reff ist schnell, einfach, sicher und garantiert den besten Segelstand.

Auch ungerafft sind die Segel der Delanta 75 optimal trimmbar. Das Großsegel-Vorliek wird über den Großbaum getrimmt, der in der Segelrut gleitet und vom Cockpit aus an einem Strecker gefahren wird. Über die Großbaumnock wird ein Großsegel-Unterliekstrecker geführt, und damit das Großsegel sich auch raumschots beziehungsweise vor dem Wind nicht verwindet, kann der Baum mit dem zur Serienausstattung gehörenden Großbaum-Niederholer am Steigen gehindert werden.

Alle Fallen werden wie der Großsegel-Vorliekstrecker und der Spinnakerbaum auf der Delanta 75 vom Cockpit aus gefahren. Das ist sicherer und bequemer, vor allem, wenn man mit ganz kleiner Mannschaft segelt. Ja, man kann die Delanta 75 sogar mit Mini-Mannschaft segeln, nämlich ganz allein: Dank einer neuen, narrensicheren Pinnonarretierung kann der Rudergänger jederzeit das Ruder loslassen und sich mit Schoten oder Fallen beschäftigen – es ist ja alles im Cockpit zur Hand.

10) Eingeformte Stufen und praxiserichte Handläufe aus nichtrostendem Stahl dienen der Sicherheit an Deck. Die aufgeschossenen Fallen können an Haken in ausgesparten Kajütsschott-Nischen aufgeträgt werden. Die Instrumente sind in maßgefertigten Kunststoff-Gehäusen servicefreundlich untergebracht.

11) Das Cockpit, geräumig und praktisch. Am Spiegel ein großer Heckkorb und eine Badeleiter, auch für die Sicherheit: Sollte doch jemand über Bord fallen, kommt er über die Leiter leichter wieder an Deck.

12) Zum perfekten Segeltrimm gehört auch ein Großbaum-Niederholer. Die Fallen und



Strecker werden umgelenkt
 13) und sind vom Cockpit aus bedienbar.
 14) Der tulpenförmige Bugkorb erleichtert den Einstieg vom Steg aus. In die Stevenkappe eingearbeitet eine Nylon-Ankerrolle.
 15) Die neue, stufenlose Pinnenarretierung: Auf einem hochklappbaren Stahlrohr läuft ein strammstzender Tufbolting mit einem Stahlzapfen, der in eine Führung an der Unterseite der Pinne paßt.
 16) Beim Reffen wird die vordere Reffkausch in einen Haken am Großbaum gehängt. Die Führungsrohre für das Hebeluk geben auch im Sitzen Halt.
 17) Ein langer Gummistropp am Baum, durch

Leitösen geführt, erleichtert das Auftuchen und Sichern des Großsegels.
 18) Zur Spinnaker-Ausrüstung gehört ein Gleitbeschlag an der Mast-Vorderkante, für den Spinnakerbaum.
 19) Die Delanta 75 wird serienmäßig mit den weltbekannten Lewmar-Winschen ausgerüstet.
 20) Die Verteilung der zwei getrennten Stromkreise (Positionalichter; Schiffsbeleuchtung): Verschiedenfarbige Kabel und Steckverbindungen erleichtern Service und Fehlersuche.



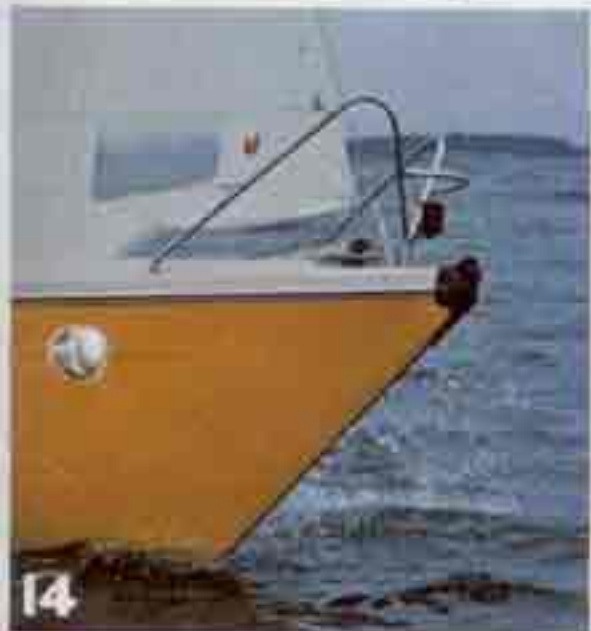
13



16



19



14



17



20



15



18

Die Urlaubsreise:

Delanta 75 – ein prima Straßenkreuzer

Wie gut sind Sie darin, ihr Urlaubsziel, ihre Urlaubszeit und die Erholungswünsche Ihrer Miturlauber unter einen Hut zu bringen? – So gut Sie in dieser Urlaubs-Arithmetik auch immer sein mögen, mit der Delanta 75 werden Sie darin auf jeden Fall noch besser. Die Delanta 75 ist trailerbar. Eben dies behaupten allerdings viele Werften von Schiffen dieser Größenordnung, freilich ohne sich darüber weiter den Kopf zu zerbrechen. Dehler hat sich den Kopf zerbrochen. Denn das Gewicht solcher Schiffe liegt nun einmal, je nach Ausrüstung, sehr an der oberen Grenze dessen, was ein Pkw noch ziehen darf.

Um von dieser Grenze gut freizukommen, hat Dehler für die Delanta den Glockenkiel entwickelt: 200 kg Ballast kann in sieben Blei-Segmenten aus der unten offenen Kielschale herausgenommen und Segment für Segment im Zugwagen verstaut werden. Die Segmente sind mit nur drei Stahlbolzen so in sich und im Kiel verankert, daß keiner der Bolzenköpfe übersteht und die Kielschale unten durch die Segmente glatt verschlossen wird.

Um den Ballast herauszunehmen, setzt man das im Kran hängende Boot mit der Kielschale auf den Boden, löst die beiden Querbolzen und hebt das Schiff wieder an. Die vom Längsbolzen noch zusammengehaltenen Segmente bleiben auf dem Boden liegen und können einzeln im Wageninnern verstaut werden, am besten zwischen den Achsen.

Diese zum Patent angemeldete Dehler-Entwicklung ermöglicht es, die Delanta mit einem entsprechenden Zugwagen zu trailern. Genaue Auskünfte erhalten Sie von der Automobilindustrie oder von Ihrem Kfz-Händler.

Und wenn man den Kiel demontiert, dann ist die Delanta auch schon mit einem PKW der gehobenen Mittelklasse trailerbar. Mit leerem Glockenkiel beträgt das Trailergewicht der Delanta 75 einschließlich Anhänger nur etwa 1700 kg.

An den Hänger für eine Yacht von der Größe der Delanta 75 müssen die gleichen Qualitätsmaßstäbe angelegt werden wie an den Zugwagen selbst. Denn hinten sind Belastung und Geschwindigkeit nicht anders als vorn – eine Binsenweisheit, die wie alle Binsenweisheiten immer wieder in den Wind geschlagen wird.

Der Delanta-Spezialhänger wurde von Dehler selbst entwickelt und wird von Dehler (wie alle Hänger für Dehler-Yachten) selbst gebaut. Und zwar ebenfalls in Großserie.

Die richtige Position der Delanta 75 auf dem Hänger ergibt sich automatisch durch die vorgeformte Kiel-Auflage. Eine Umrüstung des Hängers von Kiel – auf Kielschwert-Version ist ohne weiteres möglich. Es brauchen nur die Bootsstützen ausgetauscht zu werden.



Durch seine Doppelachse ist er wirklich leicht zu fahren und sehr kursstabil. Er bietet trotz Leichtbauweise ein Höchstmaß an Sicherheit. Verstellbare Auflagestützen und der verstellbare Kielanschlag ermöglichen besten Gewichtstrimm. Der Hänger ist feuerverzinkt und damit pflegearm. Er ist weder steuer- noch versicherungspflichtig. Bei der Lieferung ist er bereits vom TÜV abgenommen. Er braucht nicht wie andere Fahrzeuge alle zwei Jahre neu vorgeführt zu werden.

Einziges Papier des Anhängers ist das Gutachten über die TÜV-Abnahme. Ihr zuständiges Straßenverkehrsamt erteilt dann

ohne weitere Formalitäten die Betriebslaubnis, die ständig mitgeführt werden muß. Eine eigene Zulassung ist nicht nötig. Der Hänger fährt mit der Nummer des jeweils ziehenden Fahrzeugs.

Weil die Delanta 75 auf Wunsch vier Heißaugen im Deck einlaminiert hat, läßt sie sich risikoloser und einfacher vom Hänger heben als beispielsweise mit den sonst meist verwendeten Gurten, aus denen immer mal eine Yacht herausrutscht, mit unterschiedlich schweren Folgen.

Weil man bei Dehler über den Tag hinausdenkt, ist auch der Mast der Delanta ohne Schwierigkeiten für den Hängertransport sicher zu stauen: In den Mastbacken und auf der Querstrebe des Bugkorbs, von der man gemeinhin annimmt, sie sei nur dazu da, vom Steg aus leichter an Bord zu kommen. Die Querstrebe im Bugkorb und der Mastbolzen in den Mastbacken sind gerade so angebracht, daß der auf ihnen liegende Mast weiter achtern gut vom Kajüt-Hebeluk freikommt, selbst wenn er ganz achtern kräftig auf den Heckkorb gelascht wird, um eine leichte Spannung zu haben und auf dem Hänger nicht hin- und herzufedern. Und weil der Mast ja irgendwann wieder aufgestellt werden muß, gibt es auch dafür eine Hilfe. Der Spinnakerbaum ist so ausgerüstet, daß er als sogenannter Jüttbaum eingesetzt werden kann. Der liegende Mast wird zurückgeschoben und in den Mastbacken festgebolt, zwischen das Vorstag und den Vorstag-Beschlag wird die Großschot geschoren, der Spinnakerbaum wird so auf den Mastfuß gesetzt, daß er als „Saling“ die Vorstag- und Großschot-Verbindung ausspreizt, dann wird er mit (dem hierfür passend gearbeiteten) Toppnant und Niederholer an den Püttings verstagt, und wenn man jetzt die Großschot dichtet, kommt der Mast langsam hoch. So einfach ist das, und ohne zusätzliches Krangel, Kräne, mit deren Hilfe sich das Boot ins Wasser setzen läßt, finden sich heute an allen Revieren – auch an jenen, die man sonst im Urlaub auf eigenem Kiel nie erreichen würde, weil sie auf dem Wasserwege zu weit weg sind. Mit der Delanta 75, dem Straßenkreuzer, stehen Ihnen die Urlaubsreviere von der Ostsee bis zum Mittelmeer offen.

Gute Reise!