

9,40-Meter-Kielyacht aus GFK

Duetta 94

Zu Dehlers neuer Palette sportlicher Fahrtenyachten gehört auch die Duetta 94, die wegen ihrer Preiswürdigkeit auf den Ausstellungen der vergangenen Saison für Furore sorgte. Inzwischen konnten wir uns davon überzeugen, daß preiswerte Herstellung nicht gleichbedeutend mit Billigbauweise sein muß.

Testkommentar:
Herbert Pielbaum

Dehlers Abkehr von den „werftseitig vorgereiften“, sprich untertakelten Familienschiffen und die Propagierung sportlicher Einheiten hat zunächst einmal für viel Wirbel in der Branche gesorgt. Insbesondere seine Preisgestaltung war mit diskreten Hinweisen aus den Reihen der Konkurrenz verbunden, dies alles könne nicht mit rechten Dingen zugehen, denn irgendwo sei an Material oder Ausrüstung gespart worden. Nun, wir haben daraufhin ein Gespräch mit der Werfleitung geführt und uns den Bau der neuen Schiffe angesehen (YACHT 8/85). Ergebnis: Billigbauweise war nicht zu entdecken, dafür aber intensive Rationalisierung.

Inzwischen hatten wir auch Gelegenheit, eine der ersten Duettas der neuen Baureihe gründlich zu erproben. Dabei zeigte sich, daß letzte Bedenken hinsichtlich der Solidität unangebracht waren, denn trotz Windstärke 5 bis 6, in Böen wehte es auch mal mit 7, und eines zuweilen recht ruppigen

Seegangs waren im Innern des Bootes auf Am-Wind-Kursen keine Verwindungserscheinungen zu beobachten. Die Aussteifungen, die in der Hauptsache aus anlamierten Einbauteilen bestehen, reichen also in Verbindung mit der Formgebung von Rumpf und Deck aus, um dem insgesamt doch recht leichten Schiff ausreichende Festigkeit zu verleihen.

Dabei zeigte sich freilich auch, daß dies neue Konzept, die Schiffe mit reichlich Segelfläche auszurüsten – das Segelflächen-/Verdrängungs-Verhältnis beträgt immerhin 4,92, reicht also an den Wert reiner Regattaschiffe nahe heran –, zu häufiger Inanspruchnahme der Reffleinrichtung führt. Dies ist indes kein großes Problem, denn alle hierfür erforderlichen Handgriffe lassen sich von der Pflicht aus erledigen.

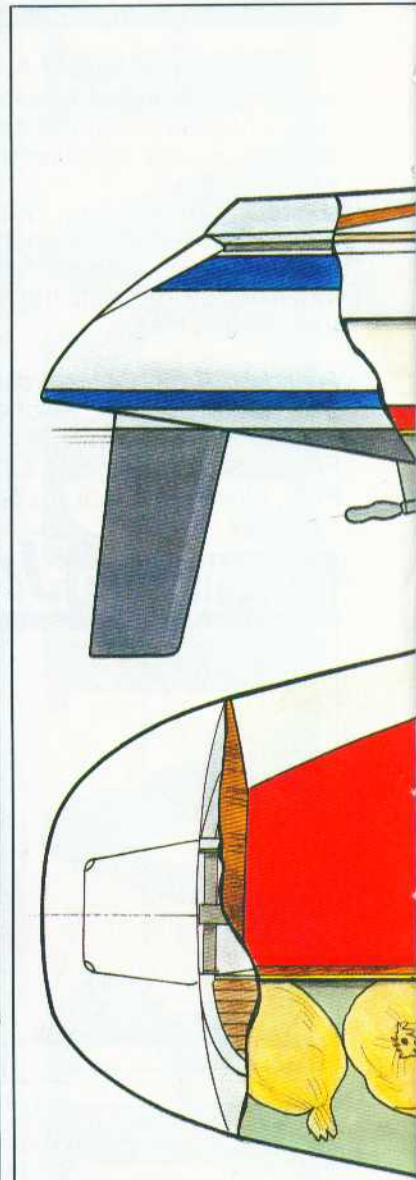
Wir begannen unsere Testfahrt zunächst mit einem Reff in der Genua und ungerefftem Groß. Doch zeigte sich bald, daß das Schiff bei den böigen Windverhältnissen nur schwer zu beherrschen war. Also wurde auch das Groß gerefft, und nun

Werftangaben

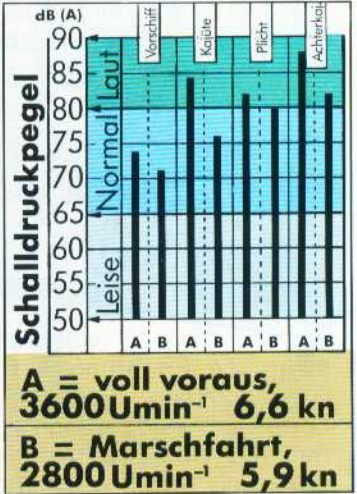
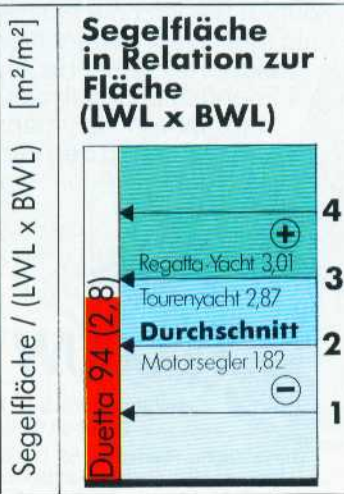
Lüa: 9,40 m; LWL: 7,40 m; Breite: 3,05 m; Wasserlinienbreite: 2,58 m; Tiefgang: Normalkiel 1,45 m; Tiefgang: Langkiel 1,10 m; Verdrängung: 3,3 t; Ballast: (Gußbeisen) 1,4 t; Ballastanteil: 42,4 %; Ballast: außen; Großsegel: 26,2 m²; Genua: 27,5 m²; 7/8-Takelung; Masthöhe über Wasser: 13,80 m. Rumpfbauweise: Massiv-GFK, Handauflegeverfahren; Deckbauweise: Sandwich, Handauflegeverfahren. Maschinentyp: Yanmar-Diesel, Typ 2GM20, 13,2/18 kW/PS bei 3600 UpM; Niro-Dieseltank: 62,5 l; Gori-Faltpropeller: Durchmesser 419 mm, Steigung 279 mm; Frischwassertank: (Polyäthylen) 120 l; Anzahl der festen Kojen: 6; Standardpreis einschließlich Mehrwertsteuer: 66 930 Mark; Preis mit Grundausrüstung einschließlich Mehrwertsteuer: ca. 74 000 Mark. Werft: Dehler Yachtbau GmbH, Im Langel, Postfach 3209, 5778 Meschede-Freienohl.

Testdaten

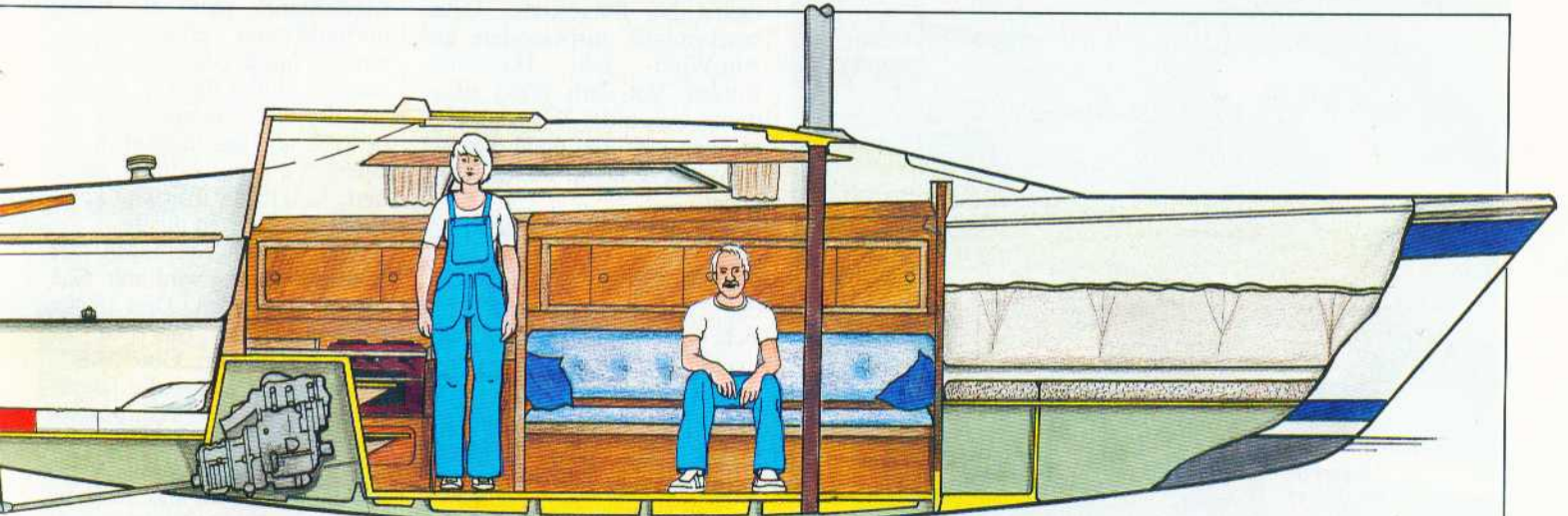
Stoppzeit 14 Sekunden; Stoppweg ca. zwei Schiffslängen; 360-Grad-Drehung unter Maschine 14 Sekunden, unter Segeln 16 Sekunden; Drehkreisdurchmesser etwa anderthalb Schiffslängen.



Zeichnungen: R. Das



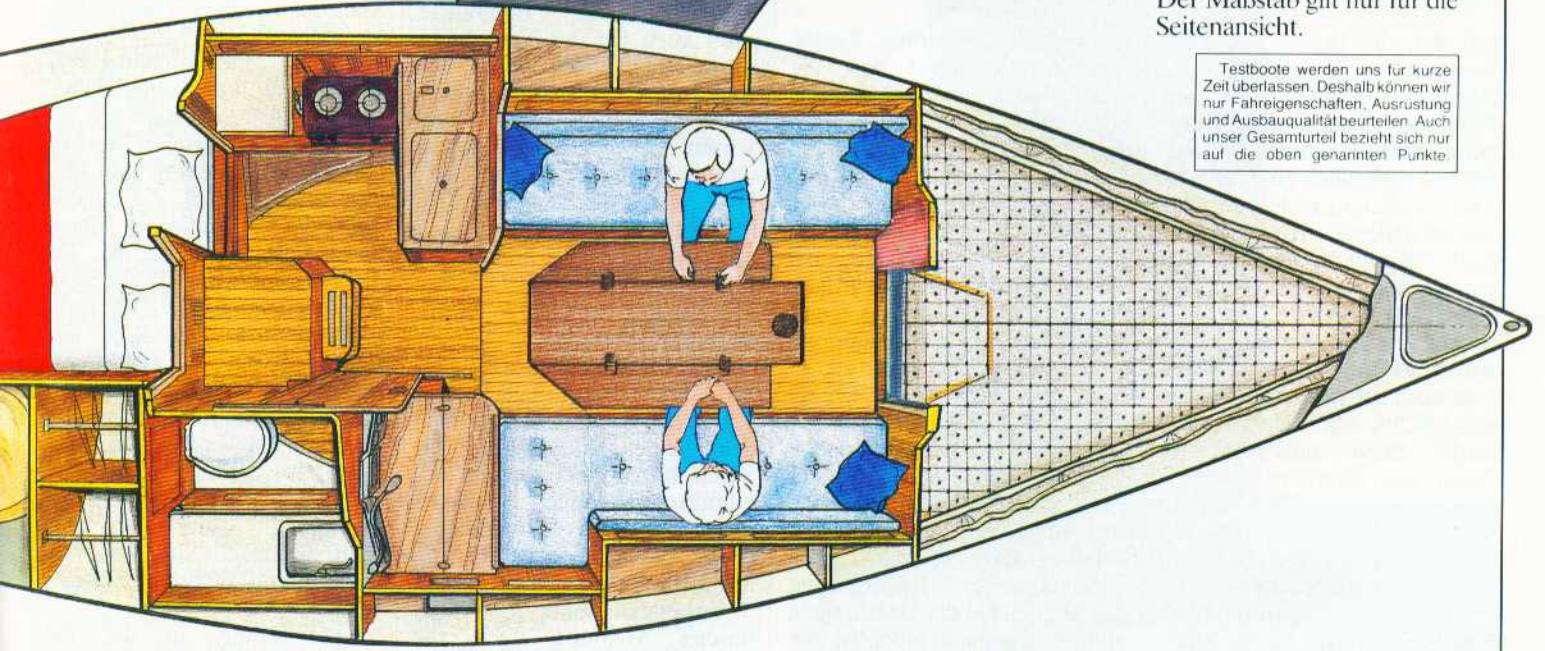
YACHT TEST



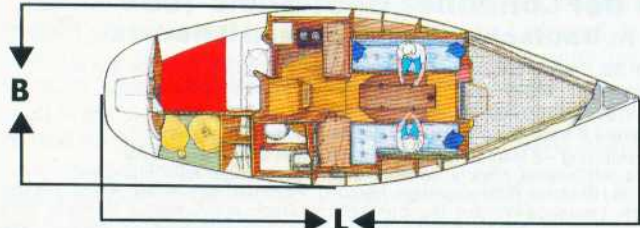
0 50 100 200 cm

Der Maßstab gilt nur für die Seitenansicht.

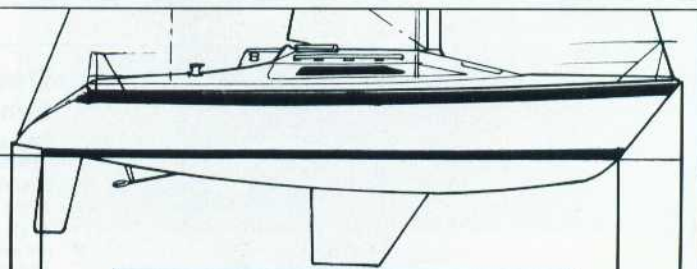
Testboote werden uns für kurze Zeit überlassen. Deshalb können wir nur Fahreigenschaften, Ausrüstung und Ausbaugüte beurteilen. Auch unser Gesamturteil bezieht sich nur auf die oben genannten Punkte.



Längen-/Breitenverhältnis: $L/B = 3,08$



	Breit	Normal	Schlank
Duetta 94 (3,08)			
L/B	1	2	2,5 3 3,5 4 5



Gesamtlänge 9,40 m
 Rumpflänge (Lüa) 9,40 m
 Wasserlinienlänge 7,40 m

$(2,43 \times \sqrt{LWL})$

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit 6,6 kn