



DELPHIA ESCAPE 1080 SOLEY Geräumiges Fahrtenboot

Die „Escape 1080 Soley“ ist das jüngste der acht Motorboot-Modelle aus der Baureihe der Delphia-Werft. Ein Boot, das nicht mit übertriebenem Firlefanz punkten will, sondern praxisorientierten Anforderungen gerecht wird. Allein aufgrund der Motorisierungspalette von 30 bis 180 PS wird deutlich, dass dessen Einsatzmöglichkeiten breit gefächert sind. Von der privaten „Gentleman-Yacht“ bis hin zum zweckmäßigen Charterboot. Wir haben einer der moderat motorisierten Wasserwandervarianten auf den Kiel gefühlt.

Von Claus Breitenfeld



Ein Boot zum Wasserwandern mit 55 kW (75 PS), ideal für die vier- bis sechsköpfige Crew. Fotos: Breitenfeld

Die Entwicklung der polnischen Delphia-Werft verlief ähnlich spannend, wie dies für viele andere Unternehmen gleicher Gattung bei unseren östlichen Nachbarn gilt – nämlich vom kleinen Familienbetrieb hin zur internationalen Elite. Zwar in Deutschland „noch“ nicht die „große Yachtie-Nummer“, dennoch, bei einem Blick auf Delphias Homepage – www.delphiayachts.eu – wird schnell klar, welchen globalen Stellenwert dieser Bootsbauer seit Gründung vor einem Vierteljahrhundert für sich reklamiert und dies völlig zu Recht.

Dafür steht nicht nur deren immerhin sieben-sprachiger Internet-Auftritt, von Deutsch über Englisch, Polnisch, Französisch, Russisch, Türkisch

und sogar Chinesisch, auch das Spektrum der Modellpalette überzeugt. Mit ein Grund, weshalb sich das Konstanzer BootCenter, weit über die Grenzen Süddeutschlands hinaus bekannt für hervorragenden After-Sales-Service, Yachten dieses Herstellers „an Land gezogen“ hat.

Schnelles Wachstum

1990 starten die Brüder Piotr und Wojciech Kot die Produktion von Segelbooten. Den über die Jahre hinweg erworbenen fachlich-technischen Erfahrungsschatz weiter nutzbringend anzuwenden, folgte 2005 der logische Schritt, auch in die Fertigung von Motorbooten einzusteigen. >>>

Maße:

Lüa 10,80 m, Breite 3,45 m

Gewicht:

ca. 5300 kg

Motorisierung:

22 bis 132 kW

Preis:

ab 108 513 Euro

Sie werden im Fließbandmodus auf Kiel gelegt und überzeugen daher mit höchster Fertigungspräzision. Derzeit im Programm acht Motoryachten von 8,00 bis 13,50 Meter Länge und neun Exponate der segelnden Fraktion bis 14,50 Meter über alles.

Inzwischen mauserte sich „Delphia Yachts“ zu einem Global-Player, unter anderem mit exklusiven Produktionsrechten von Brunswick Marine für die Marken Quicksilver und Uttern. Jahr für Jahr fertigt Delphia ca. 240 Segelyachten und 1400 Motorboote, wovon 95 Prozent in den Export bis nach Australien geliefert werden.

Fahreigenschaften

Probeschlaggewicht annähernd sechs Tonnen, verteilt auf knapp elf Meter Bootslänge. Das ist einerseits nicht übermäßig viel an Masse, allerdings in Relation gesetzt zur Test-Motorisierung von gerade mal 55 kW (75 PS) doch ein ganz schöner Brocken, den der vierzylindrige Volvo Penta-Diesel D2-75 zu bewältigen hat. So gesehen relativieren sich auch die ermittelten Fahrwerte, die unter diesen Vorzeichen auf der absoluten Positiv-Seite zu verbuchen sind.

Dass wir es hier nicht mit einer „Rennziege“ zu tun haben, wird schon beim ersten Betrachten des Rumpfes deutlich. Ein schneller Verdränger oder Halbgleiter, je nach Motorisierung, dem werftseitig bei 132 kW (180 PS) allemal der

powermäßige Riegel vorgeschoben wird. Doch dies nicht deshalb, weil das Unterwasserschiff mit höheren PS-Leistungen überfordert wäre. Die Priorität der Konstruktions-Physiognomie ist ausgerichtet auf einen möglichst breiten Einsatzbereich. Wirft man dann noch als Messlatte die Formel „Rumpfgeschwindigkeit“ in den Ring – Wurzel aus Wasserlinienlänge mal Faktor 4,5 – dann kann dem Testprobanden auch in diesem Punkt nur löblich aufs Schanndeck geklopft werden. Denn mit 15,8 km/h (8,5 kn) unter Volllast bei 2900 U/min, liegt diese Delphia trotz gemäßigter Volvo-Power um 1,6 km/h über ihrem Sollwert.

Interessant wäre in diesem Zusammenhang der Check, wie sich die knapp zweieinhalbfache Motorkraft – 180 PS – der Realität stellt. Schief läge sicherlich jener, der sich davon eine proportionale Steigerung der Geschwindigkeit erwartet. Realistisch dagegen die ideale Motorisierung in Fließgewässern. Für unser Testrevier, das „Schwäbische Meer“, mehr oder weniger bedeutungslos, ausgenommen in Richtung Schaffhausen.

Sieben Sekunden sind es aus ruhender Position, bis die Escape mit 10,6 km/h (5,7 kn) bei 1800 U/min durchs Wasser pflügt. Dabei presst die Einspritzpumpe gerade mal läppi-sche 3,8 l Diesel pro Stunde durch den D2-75. Einen Liter mehr fordert die durchschnittliche



Komfortabler Frontbereich für Fahrer und Co.



UNTER DECK

Modern, hell und freundlich empfängt den Betrachter der gepflegte Kirschholz-Ausbau unter Deck. Im Vorschiff ein nach Steuerbord ausgerichtetes Doppelbett der Interieur-Variante „B“ – optional auch zentral nach „A“ möglich. Backbords ein kleines Sofa, Schränke mit Innenbeleuchtung, Stauraum satt (gilt für alle Bereiche des Schiffes), div. Bodenluken mit Zugang zu Pumpen und Absperrhähnen, Decken-Einbauspots, Toilettenzugang und Fluchtluk, so präsentiert sich das kleine, aber feine Reich des Eigners.

Backbords im Salon die Pantryzeile mit zweiflämmigem Gaskocher, Doppelspüle, Kühlschrank, Technikpaneel, gegenüber an Steuerbord die Dinette mit absenkbarem Tisch, bei Bedarf als Liege nutzbar. Nach achtern, sich unter den Steuerhausboden erstreckend, eine weitere Doppelkabine, gegenüber die Dusche mit Zugang zum Technikraum (Generator, Hei-

zung etc.) und dazwischen der Niedergang Richtung Steuerstand, hinter dem sich der Motorraum verbirgt. Schiebeluk und Steckschapp verschließen das Unterdecks-Areal.

Auf Schalensitzen mit bestem Seitenhalt und Offshorefunktion nehmen Fahrer und Copilot im klar nach ergonomischen Gesichtspunkten gegliederten Steuerstandbereich Platz, ausgestattet mit Bedien- und Anzeige-Elementen für Bug- und Heckschraube, Lowrance-Elite 4, Drehzahl, Kraftstoffvorrat, Scheibenwischer, elektrischer Ankerwinch und steuerbordseitigem Schiebefenster. Zum abgeschlossenen Ruderhaus wird diese Sektion durch eine schwere Glastür mit zwei Schiebeelementen.

Unter dem mit Teak belegten Cockpitboden ein riesiger Stauraum, eingerahmt von drei Backskisten und an Steuerbord der bequeme Durchgang auf die großflächige Badeplattform, ebenfalls im Teakdesign. Breite Gang-

bords führen schließlich aufs Vorschiff. Dort ins GfK eingeformt eine Vertiefung für die üppige Sonnenliege, der gut zugängliche Ankerkasten samt elektrischem Ankerspill mit Fußbedienung und davor der Relingsdurchbruch mit vorgelagerter Bug-Badeleiter-Konstruktion.



Steuerbordseitige Pantry mit zweiflämmigem Kocher, Doppelspüle und Kühlschrank.



Aufgeräumt: das Steuerstand-Design.



Guter Seitenhalt und offshorefunktionenfähig.



Geräumige Salon-Pantry-Kombination.



Toilette mit elektrischem WC und Dusche.

DATEN

Länge über alles	10,80 m
Länge Wasserlinie	9,95 m
Breite	3,45 m
Höhe	3,10 m
Gewicht leer	5300 kg
Testgewicht	5750 kg
Tiefgang	0,55 m
Kabinenhöhe	1,90 m
Kojen	4
Kabinen	2
Personen	8
Zuladung	1150 kg
Motorisierung	22 bis 132 kW
Tank	300 l
Motor	Einbaudiesel
Antrieb	Welle

Testmotorisierung

Volvo Penta-Diesel D2-75, 55 (75) kW (PS)

U/min	km/h	dB(A)	l/h
800	5,7	55	1,1
1000	6,7	59	1,5
1500	8,5	63	2,3
1800	10,6	65	3,8
2000	11,9	70	4,8
2500	13,6	73	8,8
2900	15,8	76	16,5

Preis ab:

108 513 Euro

Preis Testboot

179 800 Euro

Vertrieb:

BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG,
Reichenaustraße 53, D-78467 Konstanz,
Tel. +49 (0) 75 31 / 89 33 22,
www.bootcenter.com

Integra Yachting GmbH,
CH-8590 Romanshorn,
Tel. +41 (0) 71 / 4 60 02 22,
www.integra-yachting.ch

Hersteller: Delphia Yachts

Stärken und Schwächen

- + Raumangebot
- + Preis/Leistung
- + Fahreigenschaften
- + gutes Wander- und Reiseboot
- + Motorenauswahl



Schwere, zweiflügelige Schiebetür trennt Ruderhaus und Cockpit.



Hinter der Nasszelle an Steuerbord läuft der Generator.



Teakbelegte Stufen auf die Seitendecks.



Ankerkasten mit versenkter, fußbedienbarer E-Winch.



Stauraumzugang unter dem Cockpitboden.



Backkisten-Innenleben.



Vorschiff mit integrierter Sonnenliege-Mulde.

Kanalgeschwindigkeit von knapp 12 km/h bei 2000 U/min. Werte, die auch kostenbewusste Eigner nicht schrecken können. Doch wer es denn unbedingt wissen will, nach etwa 19 sec liegt Vmax an, 2900 U/min, 15,8 km/h (8,5 kn), allerdings nun „im Clinch“ mit der Ökonomie, denn um die 16 Liter pro Stunde rauschen dann doch durch. Ob das das Mehr an Speed von rund fünf km/h wert ist, das muss jeder für sich entscheiden. Doch wenn schon Volllast, dann auch richtig. Gelassen nickend teilt dabei der Rumpf dwars auslaufende Heckwellen der Fahrgastschiffahrt, sanft rollend sie in spitzem Winkel querend. Das Ruder hart gelegt unter diesen Vorzeichen, erfreulich direkt mit lediglich 4% Umdrehungen von Seite zu Seite, beschreibt der Rumpf einen Vollkreis von etwa zwei Bootslängen bei vernachlässigbarer Krängung. Unproblematisch das Umsteuern in Gegenrichtung mit dem griffigen Holzruder bei bester Rundumsicht vom ergonomisch gestalteten Steuerstand. Dies gilt auch fürs Manövrieren bei niedrigster Drehzahl, zumal dabei die Unterstützung von Bug- und Heckquerstrahlruder schon fast die Annehmlichkeiten eines IPS-Antriebes bieten.

Angenehmer Geräuschpegel

Auch in Sachen Geräuschentwicklung braucht sich die Delphia nicht zu verstecken, verrichtet doch der 75er-Selbstzünder seinen Dienst bestens isoliert und gedämmt unter dem Cockpitboden. Flüsternde 55 dB(A) dringen dabei im Leerlauf an des Rudergängers Ohr. Bei Reisegeschwindigkeit steigert sich die Phonzahl auf gerade einmal 65 Einheiten und wenn die Escape alles gibt, dann sind es deren erträgliche 76, wobei Wind und Wasser ein erklecklicher Anteil zuzuschreiben ist. Resümee dieses Kapitels: Ideales Boot für kostenbewusste Eigner.

UNSER FAZIT

Für Wasserwanderer – und solche, die es werden wollen – ist die polnische Delphia Escape 1080 Soley der perfekte Reisebegleiter. Ein geräumiges, dennoch kompaktes Fahrtenschiff für kostenbewusste Eigner, besonders mit moderater Motorisierung auf dafür geeigneten Gewässern. Und wem – revierbedingt – der Sinn nach mehr Power steht, dank flexibler Motorisierungspalette eine der leichtesten Übungen der Werft. Großzügig ist das Platzangebot unter und an Deck. ■

LÄNGENEINSTELLUNG MIT LEINE



Der Telescoping Velocity™ Whisker Pole von Forespar, einem kalifornischen Hersteller, ist ein zweiteiliger Teleskop-Kohlefaser-Spibaum. Entwickelt, um Vorwindsegel einfach und effektiv optimal einzustellen, kann man den Velocity-Baum mit einem simplen Leinenzug auf die gewünschte Länge verstellen. Dieses leichtgängige System ermöglicht das sichere Aus- und Einfahren des Baumes. Bei geringem Platzbedarf lässt sich der vollständig eingefahrene Spibaum einfach an oder unter Deck verstauen. Mit den geeigneten Forespar-Schienen und dem Spibaumwagen oder einem festen Auge ist eine Lagerung auch an der Vorkante des Mastes möglich. Die Velocity™ Serie ist aus hochbelastbaren Kohlefaserrohren gebaut und ermöglicht es, nahezu jede Schothornposition der Fock, Genua oder eines asymmetrischen Vorsegels einzustellen. Die Bäume sind außerdem mit den hoch belast-

baren Forespar® Marelon UXP Endbeschlägen ausgestattet und werden mit einem matten Oberflächenfinish geliefert. Auf Wunsch ist auch ein Hochglanzfinish möglich.

www.sailtec.de

Technische Daten:

Velocity™ 12-22 für Boote von 30 bis 36 Fuß

eingefahrene Länge: 3,66 Meter | **ausgefahrene Länge:** 6,70 Meter |

Gewicht: ca. 5 kg | **UVP:** 2850 Euro

Velocity™ 13-24 für Boote von 37 bis 44 Fuß

eingefahrene Länge: 3,96 Meter | **ausgefahrene Länge:** 7,30 Meter |

Gewicht: ca. 6 kg | **VP:** 3475 Euro.

NIMBUS MIT HYBRID-ANTRIEB

Torqeedo und Nimbus Boats Sweden entwickeln gemeinsam Fahrtensmotoryachten mit rein elektrischem und seriellem Hybridantrieb. Die Boote sollen sich für geschützte Gewässer eignen. Dafür wurde eine Nimbus 365 Coupé an Torqeedo ausgeliefert. Im bayerischen Gilching wurde der elf Meter lange Coupé-Cruiser als Demo-Boot für den Einsatz auf dem für Verbrennungsmotoren stark eingeschränkten Starnberger See vorbereitet.

Das Herz des Systems bilden zwei Bootsmotoren des Typs Deep Blue Hybrid mit je 80 PS Leistung. Lithium-Batteriebänke bringen nicht nur das 6,5 Tonnen schwere Boot in Fahrt, sondern versorgen mit mehr als 50 kWh Kapazität auch alle anderen Verbraucher an Bord. Bis zu 20 Seemeilen Reichweite sollen so ohne Generatoreinsatz möglich sein.

Anzeige

Die **VARI**-Familie







VARIPROP
DREHFLÜGELPROPELLER



VARIPROFILE
Drehflügelpropeller



VARIFOLD
FALTPROPELLER

PROPELLERTECHNIK auf höchstem Niveau

Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Perfektion. Drei Attribute, die fest mit dem Segeln verknüpft sind.

Und die drei besten Gründe für einen Propeller aus der **VARI**-Familie.

VARIPROP

VARIPROFILE

VARIFOLD

Produkte der



SAIL PROPELLER- UND WELLENBAU

Westkaj 58, 27572 Bremerhaven
 Telefon +49 (0)471 / 7 70 47
 Telefax +49 (0)471 / 7 74 44
 info@spw-gmbh.de, www.spw-gmbh.de