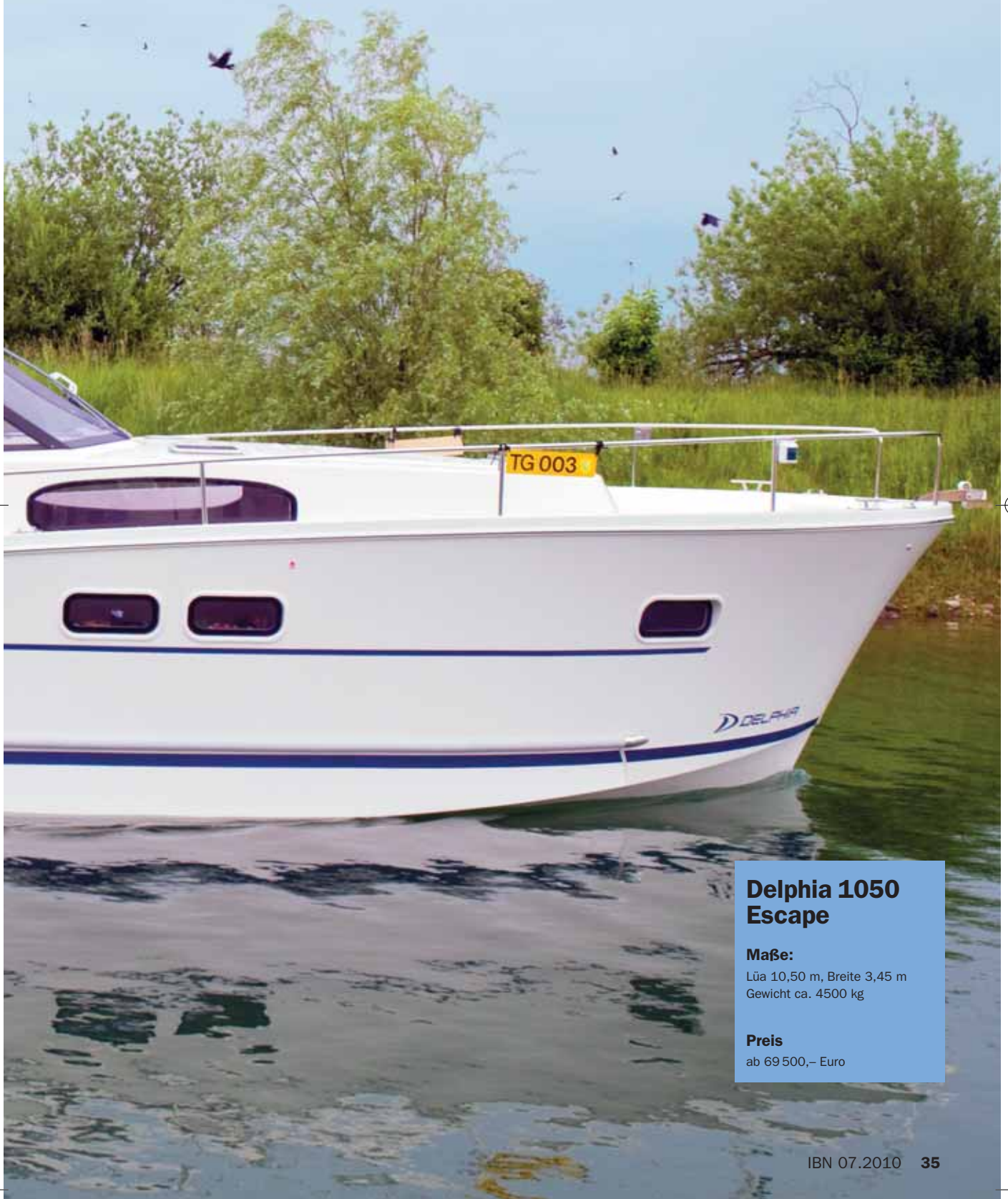


Nur nicht hudeln



Gemütliche Verdränger kommen üblicherweise aus Holland und sind typischerweise aus Stahl gebaut. Nicht so die Delphia 1050 Escape. Der moderne Verdränger stammt aus Polen. Die Werft ist eigentlich als Produzent von Segelyachten bekannt und eher untypisch in GfK gebaut.

Fahrbericht **Delphia 1050 Escape**



**Delphia 1050
Escape**

Maße:

Lüa 10,50 m, Breite 3,45 m
Gewicht ca. 4500 kg

Preis

ab 69 500,- Euro



Gemütlicher und heller Salon. Bei der Zweikabinenversion ist die Pantry an Steuerbord.



Die Dreikabinenversion mit separatem Backofen.



Pantry der Zweikabinenversion.

Von Hans-Dieter Möhlhenrich

Auch die Polen haben erkannt, dass der Altersdurchschnitt bei den Seglern steigt und ihre eigentliche Zielgruppe zwar zunehmend bequemer wird, nicht aber auf das Bootfahren verzichten will. Die logische Konsequenz war ein Verdränger, ein Bootstyp, dem die Segler in den meisten Fällen den Vorzug vor einem schnellen Gleiter geben, wenn sie vom Segelboot auf ein Motorboot umsteigen. Und wer in dem einen Bereich gute Erfahrungen mit einer Werft gemacht hat, so rechnen sich

die Polen aus, bleibt ihr auch bei einem solchen Wechsel treu.

Doch mit der Delphia 1050 erschlägt Delphia Yachts in Olecko noch einen vermutlich viel größeren Markt, nämlich den der Charterer auf den vielen Flüssen und Seen Europas. Eine neue Klientel setzt zunehmend auf Bequemlichkeit und übt eher Verzicht im Umgang mit Schot und Pinne, wenn sie im Urlaub ein Boot steuern wollen.

Ein Einstiegsmodell

Delphia Yachts weicht daher von der sonst üblichen Preisgestaltung anderer Herstel-

ler ab und bietet zunächst ein günstiges Einstiegsmodell der Delphia 1050 Escape an, das mit allem notwendigen und mit nichts Unnötigem ausgestattet ist und in der Grundversion für rund 80 000 Euro (ohne MwSt.) mit Transport und Unterwasseranstrich zu haben ist.

Der Eigner, der mehr Ausstattung wünscht, kann sein Wunschboot mit allem möglichen Komfort aus einer umfangreichen Zubehörliste bestücken und ganz individuell an seinen Geschmack anpassen. Der Preis schnell dann leicht auf gut 90 000 bis 100 000 Euro und mehr

hoch, ist aber immer noch günstiger als viele Stahlverdränger, ohne allerdings auch deren luxuriösen Komfort bieten zu können.

Viel Licht unter Deck

Die Delphia 1050 Escape wirkt modern und markant mit ihren kantigen Linien. Was einem sofort an dem Boot positiv auffällt ist, wie hell und freundlich es überall an Deck wirkt. Zu verdanken ist das den großen Scheiben im offenen Decks- haus und unter Deck.

Überhaupt ist das Decks- haus eine interessante Konstruktion. Es ist nämlich



Reichlich Stauraum in den Schubladen der Vorschiffskabine.



Schrankraum im Salon.



Nasszelle, hier in der Version mit Dusche.



Eigenerkabine mit großer Doppelkoje.

selbsttragend und sitzt nur auf den Scheiben, die mit elastischem Kunststoff mit dem Dach verklebt sind sowie auf zwei Edelstahlstützen. Das Dach besteht aus Außen- und Innenschale, eine gute Isolierung ist damit gewährleistet. Gegen Aufpreis erhält man zusätzliche Belüftung durch ein Front- und zwei Dachluken.

Zwei Grundvarianten

Der Innenausbau der Delphia 1050 sieht zwei Grundvarianten mit zwei oder drei Kabinen vor. Je nachdem hat die Delphia 1050 dann sechs oder acht Kojen, wenn man

jeweils mitzählt, dass das Salonsofa sich mit einem Handgriff schnell in eine Doppelliege (2,00 x 1,10 m) verwandeln lässt.

In der Zweikabinenversion ist vorne eine Eigenerkabine mit einer riesigen Doppelkoje eingebaut, die zwei Meter lang ist und über die gesamte Bootsbreite geht. Ein Schrank an Backbord und vier große Schubladen unter den Kojen fassen alles, was man selbst für längere Touren braucht. Im Vorschiffsdreieck unter den Kojen ist zudem noch der Wassertank eingebaut. Eine gute und feste Qualität darf man den

Polstern bestätigen. Die Achterkabine ist in dieser Ausbauposition an Backbord, während die Nasszelle nach achtern steuerbords rückt.

In der Dreikabinenversion ist die vordere Kabine etwas kleiner, die Nasszelle direkt dahinter an Steuerbord angeordnet und zwei Doppelkabinen sind achtern eingebaut. Pantryzeile und Salonsofa wechseln die Seite.

Eine weitere Variante ist insofern möglich, als man auch eine Zweikabinenversion mit zwei Nasszellen ordern kann. Für welche Version man sich letztlich entscheidet, muss genau überlegt sein. Denn beide

Versionen sprechen für sich und haben Vorteile.

Die Zweikabinenversion scheint vor allem dann die richtige Wahl, wenn man längere Fahrten machen will, auf eine Eigenerkabine wert legt und unter Deck noch Platz für den Einbau zusätzlicher Aggregate wie z. B. eines Generators braucht. Ansonsten verschwendet man hier doch einiges an Raum unter dem Cockpitboden, der nur über die enge und tiefe Backskiste an Steuerbord zugänglich ist.

Die Pantryzeile bleibt im Prinzip in beiden Versionen gleich. In der Dreikabinenversion steht allerdings

mehr Platz in Schubladen zur Verfügung, da man den Backofen separat in einen Schrank einbauen kann. In der Zweikabinenversion dagegen hat man mehr Schrankraum, den man auch für ein Mediacenter nutzen könnte. Was in beiden Versionen nicht vorgesehen ist, ist ein Navigationsplatz, und auch am Steuerstand ist der Platz für den Einbau von Plotter, Radar oder Funkgerät beschränkt.

Die Nasszelle ist erfreulich groß und hat sogar einen Ölzeugschrank. Es gibt sie in GfK und mit dem Vorteil der leichten Pflege, so dass sie als Dusche geeignet ist, oder in Holz ausgebaut.

Da die Delphia 1050 einen Kiel hat, hat sie auch eine tiefe Bilge, wo sich nicht nur alles Wasser zum Abpumpen sammelt, sondern die sich, da unterteilt, auch prima als Weinkeller eignet.

Bleibt noch die Achterkabine, die neben einer Doppelkoje einen Schrank, Ablagefächer und Stauraum unter den Kojen hat. Hier misst die Koje zweimal 1,16 Meter. Die Stehhöhe im gesamten Boot ist mehr als ausreichend und liegt zwischen 2,10 Meter im Vorschiff und 1,86 Meter in der Achterkabine.

Einen stabilen und komfortablen, drehbaren Steuersitz hat der Schiffsführer. Die Crew kann sich auf den Backskisten dahinter aufhalten, für die es separate Polster gibt. Insgesamt ist das Boot etwas spartanisch, und wenn man länger mit dem Boot unterwegs ist, sollte man sich Gedanken über eine gute Polsterung machen.

Gute Bauqualität

Die Bauqualität der Delphia überzeugt. Rumpf und Deck werden im Handauflegetechnikverfahren produziert, das Gelcoat ist makellos und die soliden Edelstahlbeschläge stabil befestigt. Sämtliche elektrischen Leitungen verlaufen in Kabelsträngen und enden in einem Sicherungskasten. Innen ist der Rumpf topcoatbeschichtet. Die Schränke sind mit Holz ausgekleidet, das GfK innen mit Vinyl über-



Die Delphia 1050 hat einen Kiel und eine tiefe Bilge.



Achterkabine mit Schrank und Ablagen.



Elektrik der Delphia 1050.



Fahrbericht Delphia 1050 Escape



dige Kraft, das beladene, rund fünf Tonnen schwere Boot gut zu manövrieren.

Die Leistung wird über Welle und Dreiblattpropeller ins Wasser gebracht. Einkuppelt bringt der 3YM30G die Delphia 1050 auf knapp unter zwei Knoten. Marschfahrt erreichen wir bei 2800 U/min mit fast sechs Knoten. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei rund sieben Knoten. Mit dem 54-PS-Motor erreichen wir 8,2 Knoten und eine Marschfahrt von rund sieben Knoten.

Manöviereigenschaften

Gesteuert wird die Delphia mit einer Doppelruderanlage. Der Propeller läuft in einem Tunnel und strömt daher die seitlich versetzten Doppelruder nicht an. Das macht das Manövrieren mit dem Verdränger rückwärts etwas trickreich und verlangt Übung, wenn man in seine Box kommen will. Den Radeffekt kann man zwar gut nutzen, Ruderwirkung setzt aber erst ein, wenn das Boot Fahrt aufgenommen hat. Den Anlauf hat man aber beim rückwärts einfahren meist nicht. Serienmäßig baut die Werft daher ein Bugstrahlruder ein. Wer es ganz einfach haben will, dem sei auch noch ein Heckstrahlruder empfohlen. Der Geradeauslauf der Delphia ist hervorragend, was nicht zuletzt dem Kiel zu verdanken ist, der übrigens 400 Kilogramm Ballast hat.

Zahlen

10,50 m	Länge über alles
9,95 m	Rumpflänge
3,45 m	Breite
400 kg	Ballast
4500 kg	Gewicht
0,65 m	Tiefgang
20/30/54 PS	Yanmar Diesel
186-210 cm	Stehhöhe
69 500 €	Grundpreis ab Werft
3224 €	Aufpreis Cabrioverd.
ab 90 000 €	mit Ausstattung
ca. 130 000 €	mit Transport und MwSt.

Vertrieb: **Integra Yachting GmbH, Postfach 184, CH-8590 Romanshorn, Tel. +41 (0) 71 / 4 60 02 22 www.integra-yachting.ch**

Optionen (Auszug): **Yanmar 3YM30G / 30 PS (Standard 20 PS), WEBASTO Air Top 5500 Warmluftheizung mit 4 Luftauslässen, 2 Klampen mit 4 Klüsen, 6 Scheuerleisten-Endstücke aus Edelstahl, 2 Luken im Dach vom Steuerstand, Teak massiv auf Cockpitboden und Plichtbänken, Cockpit-Tisch 2-flügelig, ausklappbar (fix montiert), Steuerrad „Holz / Chrom“, Steuermandsitz „Comfort“, Scheibenwischer elektrisch, Cockpit-Dusche warm/kalt, ST60 Tridata RAYMARINE (Speed, Log und Lot), Audiopack SONY (2 Innenlautsprecher und Antenne), Ladegerät für 3 Batterien mit Anschlüssen, 12-Volt-Steckdose zusätzlich, textiles Cockpitzelt (Kuchenbude).**

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Platzangebot
- + Preis
- + Bauvarianten
- + Kursstabilität
- Manövrieren in Rückwärtsfahrt



Drei Motorvarianten werden angeboten. Die Zugänglichkeit ist gut.



Über den Tritt kann man in die tiefe Backskiste steigen.

klebt. Das Deck hat eine rutschfeste Struktur, und ein breites Laufdeck führt auf das Vorschiff. Haltegriffe auf dem Kajütdach bieten zusätzliche Sicherheit.

Der Holzusbau entspricht gutem Standard, die verwendeten Scharniere sind stabil, die Schubladen solide. Schön gemacht ist das gegen Aufpreis erhältliche Teakdeck im Cockpit und auf der Badeplattform, das das Boot sehr aufwertet.

Motorvarianten

Standardmäßig wird von Delphia Yachts ein Yanmar 3 YM20G in das Boot eingebaut. Seine 20 PS reichen für stehende und flache Gewässer ohne Welle und Strömung und sind etwas knapp bemessen für das 4,5 Tonnen schwere Boot. Für den Bodensee ist zumindest der Yanmar 3YM30G mit 30 PS zu empfehlen. Erste Wahl ist für uns der 4JH4A-E mit 54 PS, auch wenn er etwas lauter ist als die kleineren Kollegen. Er bringt die notwen-

Fazit

Die Delphia 1050 Escape ist ein eleganter Verdränger mit einer guten Verarbeitung zu einem attraktiven Preis. Das Boot bietet viel Lebensraum unter Deck, ein ordentliches Angebot an Stauraum und viel Helligkeit. Die Standardmotorisierung der Werft ist zu mager und für den Bodensee nicht ausreichend. Für unser Revier ist die stärkere Motorisierung vorzuziehen. Die Delphia ist praktisch und schnörkellos, lässt aber an einigen Stellen etwas den Komfort vermissen. Rückwärtsfahren mit dem Boot muss man üben.