

Alles, was der Mensch zum

Kaum war das Eis des langen Winters verschwunden, als die Möglichkeit bestand, auf der Elbe in der Nähe von Hamburg einen Probeschlag auf der neuen Varianta VA 18 zu machen. Unser Interesse hielt sich anfänglich sehr in Grenzen, hatten wir doch die gute alte Vorgängerin im Hinterkopf und mit der hat die VA 18 nur wenig gemein.

Von **Michael Krieg**

Varianta VA 18

Maße:

Lüa 5,75 m, Breite 2,40 m
Gewicht ca. 750 kg
Segelfläche ca. 24 m²

Preis

ab ca. 10 700,- Euro

Segeln braucht

Das war schon eine Michael-Schmidt-typische Überraschung, als der Vorstandsvorsitzende der Hanse-Group einen neuen Kleinkreuzer vorstellte, wo doch alle Boote sonst immer größer wurden. Der Name, der war allerdings gar nicht so neu, Varianta VA 18. Wie war es dazu gekommen?

Nachdem die deutsche Yachtwerft Dehler in Konkurs gegangen und letztendlich von der Hanse-Group (Hanse, Moody, Dehler) übernommen wurde, übertrug man den so erfolgreichen und bekannten Namen „Varianta“, der vor Jahrzehnten den guten Ruf der Dehler-Yachten begründete, auf die

seinerzeit kleinste Yacht aus dem sauerländischen Freienohl, die Dehler 18.

Aus bestem Hause

Diese, dank ihrer damals roten Dachhaube besser bekannt als „Rotkäppchen“, hatte mit dem weltweit bekannten Konstruktionsbüro Judel/Vrolijk & Co. einen erfolgversprechenden Vater, wurde gründlich überarbeitet und richtet nun den „Blick (von) zurück in eine neue Zukunft“.

Die neue VA 18 ist als preiswertes Einsteigerboot gedacht mit dem Ziel, wie einst vor 40 Jahren mit der fast 5000-mal verkauften Varianta als „Volksboot“, neue

Kundenkreise zu erschließen. Das scheint eindrucksvoll zu gelingen, denn in nur mehr als einem Jahr sind schon weit über 100 Einheiten geordert worden. Jens Hübner vom VA-Yachting in Dettenheim, der den Bodensee betreut und am See auch die Möglichkeit zum Probe-segeln mit einem hier stationierten Boot bietet, hat allein mehr als 22 VA 18 verkauft und ist stärkster Stützpunkthändler. Und täglich werden es mehr, wie der Varianta-Koordinator Jan Spengler, der uns die VA 18 freundlicherweise zur Verfügung gestellt hatte, versicherte.

„Die VA 18 ist“, so ist sich Spengler sicher, „die derzeit

am schnellsten wachsende Einheitsklasse – ich möchte ohne Übertreibung behaupten – sogar weltweit“, und die dank ihres geringen Gewichts und der tiefen Kielbombe bei Clubregatten schon einige Erfolge erringen konnte.

Wie schon erwähnt, herrschte bei uns allerdings Skepsis, ob sich der lediglich 5,50 Meter lange und 2,40 Meter breite Kleinkreuzer durchsetzen würde. Zumal schon rein optisch das alte „Rotkäppchen“ mit seinem roten Dach dem wohnlicheren Ambiente und der Doppelruderanlage erst einmal mehr zu bieten schien und für die damalige Zeit etwas



Ein kleines Boot mit großem Cockpit.



Die VA 18 segelt agil und liegt perfekt am Ruder.

sportlich-aggressives ausstrahlte. Die VA 18 kommt dagegen rein weiß daher. Absolut nichts, woran sich das Auge zunächst erfreuen oder festhalten könnte. Auffällig allenfalls der kleine Bugspriet (Option).

Die Kleine überzeugt

Die Doppelrudieranlage der alten Dehler 18 wurde gegen ein tiefes Ruder (Hubkiel) der vor allem unter Deck viel Platz wegnahm, gegen einen 1,15 Meter tiefgehenden T-Kiel mit Ballastbombe ausgetauscht. Wer eher flachere Gewässer besegelt, kann auch einen nur 0,80 Meter tiefen und 70 Kilogramm schwereren L-Kiel (gegen mögliche Verkräutung) ordern.

Das bringt viel aufrichtendes Moment, wie sich schon beim Besteigen der kleinen Yacht bemerkbar macht. 80 Kilo Lebendgewicht bringen die Kleine jedenfalls kaum aus ihrer stabilen Schwimmelage. Ein erstes Aha-Erlebnis.

Das zweite folgt auf dem Fuße. Das Cockpit ist erstaunlich groß. Wie alles auf

dieser kleinen Yacht nicht nur groß zu sein scheint, sondern es teilweise auch ist. Zwei Meter messen die Sitzduchten in der Länge. Platz genug, um sich auch ausgestreckt drauf ausruhen zu können.

Ein Blick in die beiden Backskisten erstaunt ebenfalls. Bei den Maßen von L = 1,47 m x B = 0,84 m x 0,68 m (ca. 839 Liter Volumen pro Kiste) ließe sich allerhand Urlaubsgepäck stauen. Vollgepackt hat dann aber Jan Spengler ob der idealen Schwimmelage so seine Bedenken.

Wir wollen aber nicht ruhen oder stauen, sondern segeln – und das dritte Aha folgt: Eine Yacht dieser Größe im Westentaschenformat, kann mühelos auch allein aus einem Hafen bugsiert werden, sei er noch so eng. Eine Piratenjolle oder ein Zugvogel wären nicht einfacher zu händeln.

Das Großsegel ist schnell gesetzt, die lediglich 105 Prozent überlappende Fock problemlos entrollt (Furlex im Standard). Groß- und Fockfall werden um das er-

freulich breite Luk herumgeführt und auf große Hebelklemmen (Barton) belegt.

17 Quadratmeter misst das weit ausgestellte Groß mit durchgehender Topplatte, großflächig bedruckt mit dem VA 18-Logo. Äußerst werbewirksam, weil nicht zu übersehen und ein gelungener (cooler) Blickfang für alle Außenstehenden.

Für das fließende Elbrevier oder bei Flaute empfiehlt sich zwar grundsätzlich ein Motor für Hafenanöver oder auf dem Weg zurück. Da es aber mit gut 10 bis 12 Knoten weht, wird keiner gebraucht. Um es vorweg zu nehmen – auch wenig später auf dem Tidenrevier nicht, was so viel heißen soll, dass wir selbst stromaufwärts bei ablaufendem Wasser und hoch am Wind immer noch genügend Fahrt nach Luv machen.

Die VA 18 segelt agil

Die Segeleigenschaften der VA 18 sind überraschend gut. Schon im engen Hafen spürt man, wie agil sich Dehlers Kleinste segeln lässt. Das ist wie Go-Kart-Fahren

auf dem Wasser. Die Sieben-Quadratmeter-Fock erfordert kaum Kraftaufwand beim Bedienen und erlaubt schnelles Wenden auf engstem Raum. Die Vorschoten werden auf Curryklemmen belegt. Neuerdings sind – gut für den Feintrimm – auch Schienen für die Vorsegholepunkte aufs Kajütdach montiert und ersetzen die Augbolzen, wie sie noch auf den ersten ausgelieferten Variantas zu finden waren.

Der tiefe Kiel sorgt für wenig Abdrift. Lediglich die auf dem Cockpitboden angeschlagene Großschot schränkt bei Halsenmanövern den Aktionsradius des Steuermanns etwas ein. Man könnte sie, problemlos nachrüstbar, über eine an den achteren Festmacherklampen befestigte Hahnepot laufen lassen. Dann hätte man das Platzproblem gelöst.

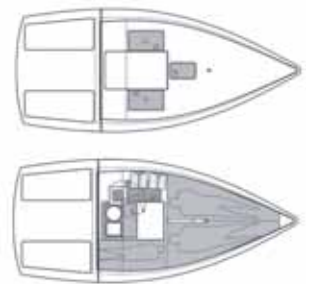
Bei Wendewinkeln unter 90 Grad laufen wir knapp fünf Knoten quer zum Strom. Die anfängliche Skepsis ist verflogen. Auch auf Raum- und Vormwind-Kursen segelt der kleine Kreuzer gut und stabil. Als dann noch



Dampferschwell vorbeizie-
hender Berufsschiffahrt für
ordentlich Welle sorgt, ließ
sich diese spritzwasserfrei
und problemlos aussteuern.

Bei Lage zieht es einen natür-
lich immer wieder auf das
ergonomisch gut geformte
Seitendeck, die Füße finden
beim Ausreiten Halt unter
optionalen Gurten. Noch bes-
ser wäre statt der Gurte ein
Seezaun mit breiten Relings-
gurten im Rücken. Bei Lage
bräuchte man für die Füße
zum Abstützen nur noch eine
leicht erhöhte Kante auf der
Ducht. Doch auch die Reling
und den Bugkorb gibt es in
der Zubehörliste.

Wer es noch sportlicher
mag, dem sei für 1783,81
Euro das Gennaker-Paket,
bestehend u. a. aus Bugsprit,
Gennaker und Bergesack,
empfohlen. Die theoretische
Rumpfgeschwindigkeit von
5,6 Knoten wäre selbst bei
dieser schwachen Brise
schnell überschritten, weht
es mehr, sollte man die Yacht
u. U. sogar in gleitähnliche



Blick in die Standard-Kabine.



Viel praktischer Stauraum.

Zustände bekommen.

Bleiben wir noch ein biss-
chen bei der Zubehörliste.
Hier durfte sich die 28-jäh-
rige Designerin Henrike
Gänß austoben und ein
außergewöhnliches Zubehö-
r schaffen, das vor allem junge
Käufer ansprechen soll.

Extras und Spielereien

28 Dinge kann man im Zube-
hörshop ordern, die das Le-
ben vor allem unter Deck ein
bisschen bequemer machen
sollen: Vom Straßentrailer
bis zur unter dem Cockpitbo-
den herausziehbaren Pantry,
deren Abdeckplatte gleich-
zeitig als Cockpittisch ge-
nutzt werden kann, vom
Holzbesteck bis zur „Momi“,
der Matratze mit Hülle zum
Kleiderverstauen. Da ist
nämlich außer drei Abde-
ckungen für die Stauräume
zuerst einmal buchstäblich
nichts.



Die Abdeckung der Kocherschublade wird zum Cockpit-Tisch.

Zahlen

5,75 m	Länge über alles
5,40 m	LWL
2,40 m	Breite
1,15 / 0,80 m	Tiefgang
750 kg	Gewicht
240 kg	Ballast
17,0 m ²	Großsegel
7,0 m ²	Fock
5,6 kn	Rumpfgeschw.
Außenborder	Motor optional
11 500 €	Basispreis mit Trailer
ca. 1900 €	Innenausbau in Holz zusätzlich
Judel / Vrolijk	Konstrukteur

Vertrieb: **VA-Yachting, Reute-
ackerweg 14, D-76706 Detten-
heim, Tel. +49 (0) 72 47 / 15 65
www.VA-Yachting.de**

Werft: **Hanse Yachts; Dehler
Yachts; Meschede-Freienohl**

Stärken und Schwächen

- + modernes Konzept
- + Bauqualität
- + gute Ausbaupakete
- + Konstruktion
- + Segeleigenschaften
- + Preis
- Ausreitgurte
- Extras teuer



Für die VA 18 gibt es Ausbaupakete, um das sportliche Boot komfortabel auszustatten.



Praktische Kocherschublade unter dem Niedergang.



Sliptrailer für die VA 18 von VA-Yachting Jens Hübner.

Derart spartanisch ausgerüstet, kommen Erinnerungen an jugendliche Jollen-Wanderfahrten auf. Lediglich Luftmatratze, Schlafsack, Seesack und Campinggeschirr sorgten seinerzeit für Komfort. Wer die Ausgaben für die zwar maßgeschneiderten, aber teuren Accessoires scheut, sollte vielleicht bei sich zu Hause auf dem Boden oder im Keller mal nach den Annehmlichkeiten von Früher suchen. Wird er fündig, stände auch damit einem kurzfristigen Urlaubstörn nichts mehr im Wege.

Wer es komfortabler möchte, dem bietet Jens Hübner von VA-Yachting auch unterschiedliche Ausbaupakete an, die er zum

Teil selbst entwickelt hat und die den Bedürfnissen der Bodenseesegler entgegenkommen. So gibt es z. B. einen Holzausbau, der für rund 1900 Euro angenehmen Wohnkomfort schafft. Der Schlafplatz im Vorschiffsdreieck jedenfalls ist riesig und der Platz zum Sitzen mit knapp einem Meter über dem Salonboden reicht auch, um mal ein paar Stunden bei Schietwetter unter Deck zu überstehen.

Wo ordert man eine VA 18?

Die Idee des Vertriebes über Point of Sail ist es, Partner zu gewinnen, die die Variante 18 selbst als Gewerbetreibende in ihrem eigenen Betrieb einsetzen und nutzen. Solche

Betriebe sind z. B. Segelschulen, Charterbetriebe und ähnliche. Diesen Firmen bietet die VA 18 den zusätzlichen Nutzen, dass Kaufverträge zwischen der Hanse Werft und den Endkunden, die vor Ort Probe gesegelt haben, vermittelt werden können.

Diese Verträge werden ausschließlich vermittelt, so dass die Gewährleistung bei der Hanse Werft liegt. Der Point of Sail wie VA-Yachting in Dettenheim hat aber auch die Möglichkeit, eigene Zubehörteile und Ausrüstungen anzubieten, einige PoS bieten schon Cruising-Innenbauten und z. B. komplette Elektro-Pakete und vieles Weiteres an.

Fazit

Grundsätzlich ist die Variante 18 für ihr Geld – unschlagbar preiswert und segelfertig. Rumpf, Mast, Segel, Schoten und ein paar Klemmen. Alles, was der Mensch zum Segeln braucht. Der ideale Daysailer. Zudem sauber gebaut, sportlich, sicher und durch einlamiinierte Auftriebskörper unsinkbar. Als wir von Bord gingen, lag ein überraschend erfolgreicher Testnachmittag hinter uns. Die neue VA 18 hatte die Lust am Segeln schlagartig geweckt. Mehr kann man sich nicht wünschen und Ausbaupakete sorgen für das Wunschboot.