



Die Dinamica RS 940 ist ein moderner Daysailer mit Übernachtungsmöglichkeit. Ein herkömmliches Tourenboot ist sie trotz der vier Kojen und der kleinen Pantry eher nicht. Dafür segelt sie „wie der Teufel“ und bietet zwei bis drei Personen bequem Platz in der Plicht. Bei leichtem Wind dürfen es auch gerne vier Personen sein, die auf der Dinamica RS 940 unterwegs sind.

Von **Hans Dieter Möhlhenrich** und **Michael Häßler**

Aufwändige Verarbeitung und gute Segeleigenschaften zeichnen die Dinamica RS 940 aus.

Was als erstes an dem italienischen Boot vom Gardasee auffällt, sind die beiden gepolsterten Sitzduchten mit Lehne, auf beiden Seiten der Plicht. Braucht man so etwas, fragen wir uns? Eigentlich nicht!

Aber was man auf den ers-

ten Blick vielleicht als „überflüssiges Zeitgeistzubehör“ abtun will, erweist sich auf dem Wasser als äußerst bequem und sehr praxisgerecht. So praktisch und bequem, dass man den Sitzkomfort nach wenigen Minuten nicht mehr missen will.

Sitzen auf der Kante ist zudem nicht vorgesehen. „Die Dinamica hat mehr als 50 Prozent Ballastanteil, da muss man nicht unbequem auf der Kante sitzen“, erläutert der deutsche Ideengeber für das Boot, Rolf Schlaefer, der vor Jahren aus geschäft-

lichen Gründen nach Desenzano kam, die Idee zu diesem Konzept.

Technisch aufwändig

Technisch kann das Boot ebenfalls in allen Punkten überzeugen. Der Designer – es ist der als Technischer Di-

hick und schnell

Dinamica

Maße:

Lüa 9,40 m, Breite 2,30 m
Gewicht ca. 2200 kg
Segelfläche ca. 55,5 m²

Preis

ab 89 950,- Euro o. MwSt.



rektor von Luna Rossa und mehrfacher Weltmeister bekannte Claudio Meletto – hat mit Rolf Schläfer, Oscar Tonoli und dem Design-Studio Sculli gute Arbeit geleistet. Und auch die italienischen Bootsbauer von der Cantiere Nautico Italo Galetti in Sir-

mione haben Lob verdient. Das sind übrigens die Bootsbauer, die z. B. auch die Brenta 30 bauen. Detaillösungen sind sehr aufwändig ausgeführt und wurden sorgfältig umgesetzt. So verschwindet der Traveller beispielsweise unter Decksniveau und des-

sen Luvleine zeigt von der Leeseite der Fußstütze in Richtung Rudergänger.

Überhaupt ist das gesamte Cockpit so ausgerüstet und gestaltet, wie man sich das als Segler wünscht. Hier gibt es kaum etwas zu verbessern.

Segel- und Riggkonzept

Das Rigg ist einfach aber wirkungsvoll. Der auf Wunsch teilbare Mast aus Aluminium steht auf dem Kiel, besitzt zwei Salingpaare und unterbrochene Wanten aus Rod. Optional ist ein Rigg aus Kohlefaser lieferbar.

Backstag und Achterstag sucht man vergebens, dafür ist das Großsegel sehr weit ausgestellt und besitzt ein „Square-Topp“. Solche Segel brauchen keine flexiblen Masten, weil sie nicht durch Mastbiegung abgeflacht werden, sondern durch Twist der Segeldruckpunkt nach unten verschoben wird. Es kommt also auf das exakte Zusammenspiel von Schot und Travellerposition an. Letzterer wird praktisch immer in Luv gefahren, damit der Baum steigen kann.

In diesem Zusammenhang ist der feste Baumniederholer etwas hinderlich, weil er schnellen und exakten Trimm erschwert.

Das Großsegel ist an leicht laufenden Mastrutschern angeschlagen und mit Lazyjacks und Lazybags ausgerüstet, was dessen Bergung sehr erleichtert und dem Konzept eines schnellen, aber einfach zu bedienenden Daysailers entgegenkommt, der auch problemlos einhand gesegelt werden kann. Dem kommt zudem das als Selbstwendefock ausgelegte Vorsegel entgegen, die ebenfalls problemlos funktioniert.

Die 3DL-Segel passen aufgrund ihrer geringen Dehnung sehr gut zum Riggkonzept, sind jedoch vom Profil her noch nicht ganz ideal. Auch an der Feinanpassung der Latten im Square-Topp muss noch etwas gefeilt werden. Die Latten lassen sich bei wenig Wind nicht umschlagen.

Wie bei diesem Riggkonzept üblich, beschränkt sich der Aufwand für Trimmleinen auf das Wesentliche. Schot, Traveller, Baumniederholer, Vorliek- und Unterliekstrecker für das Großsegel und die Fock wird über eine Lochleiste am Schothorn getrimmt.

Außerdem ist die Selbstwendeschiene mit zwei Stoppern für den Anstellwinkel versehen. Sämtliche Fallen und Strecker werden unter die „Haube“ über dem flachen Aufbau geführt und dort in Hebelklemmen vor der Winsch belegt.

Auf Wunsch kann das Boot auch mit einer normalen Fock ausgerüstet werden, die etwas überlappt. Eine



Als Alternative zur Genua gibt es Code Zero und Gennaker.



Das Cockpit ist großzügig und ergonomisch gestaltet. Die gepolsterten Sitzduchten erweisen sich als praktisch.



Umklappbare Fußstütze mit Travellerleinen.



Die Leinen laufen unter Deck.



Versenkte Luke und Fockschiene.



Der Ankerkasten beherbergt auch die Technik des versenkt eingebauten Fockrollers.



Tampen verschwinden unter dem Deckel der Längsduchten. Unter dem hinteren Deckel ist eine tiefe Backskiste für Fender, Festmacher oder anderes Zubehör.



Das Rigg mit dem Squarehead.

Technik

Die Technik unter Segeln glänzt durch funktionellen Minimalismus. Das kann man von dem, was die Bootsbauer unter das Cockpitluk an Technik eingebaut haben, nicht gerade behaupten.

Gleich vier schwere Gelbatterien mit jeweils 80 Amperestunden scharen sich unter der Plicht um einen Elektromotor mit Saildrive. Drei davon sind für die Motorversorgung und eine als Servicebatterie gedacht. Dazu kommt noch eine kleine Batterie für die Kielhydraulik.

Eine Landstromeinheit mit

Sicherungen und FI-Schalter sowie umfangreiche Ladetechnik für die Batterien sind dort ebenso untergebracht wie die Steuereinheit für den Elektromotor.

Wer es lieber konventionell mag, auch mal längere Strecken unter Maschine zurücklegen will oder keinen Stromanschluss an seinem Liegeplatz hat, bekommt auf Wunsch auch einen Dieselmotor eingebaut oder hängt sich einen ebenfalls als Option erhältlichen Außenborder ans Heck. Er muss dann allerdings auf den besonderen Komfort des fast geräuschlosen aber kraftvollen und drehmomentstarken Elektroantriebs verzichten.

Genua ist aufgrund der außen angebrachten Wanten nicht möglich.

Dafür steht für nicht ganz spitze Kurse ein Code Zero zur Verfügung und für raume Kurse ein Gennaker.

Segeleigenschaften

An unserem Segeltag am Gardasee herrschte leichter Wind. Eine Paradiesdisziplin für das Boot, das bei vier Knoten Wind sowohl an der Kreuz als auch unter Code Zero mit über fünf Knoten unterwegs war. Die Segelleistungen bei diesen Verhältnissen waren überzeugend und erforderten außer konzentriertem Steuern keine weiteren Maßnahmen. Dabei sitzen Steuermann und Crew entspannt auf den beiden Sitzpolstern und können sich an die gepolsterte Reling anlehnen.

Wie die Starkwindeigenschaften sind, kann hier nicht beurteilt werden. Erfahrungsgemäß sollte es aber kein Problem darstellen, mit dem Boot auch bei etwas härterem Wetter zurechtzukommen.

Das Großsegel wird dann stark getwistet, so dass der obere Teil des Segels quasi wirkungslos im Wind steht. Eventuell muss die Fockschot dann ein Loch weiter vorn im Schothorn eingehängt werden, damit das Vorsegel-Achterliek öffnet und das Großsegel nicht auf der Leestromung „aufliegt“. Kommt es „ganz dick“, kann das Großsegel auch gerefft werden, was bei solchen Segeln aber erfahrungsgemäß kaum nötig ist.

Bausubstanz

Der Rumpf ist eine Sandwichkonstruktion aus Airex-Schaum, Glas, Kohlefasern und Epoxidharz. Tempern erhöht die Festigkeit des Verbunds zusätzlich und zeugt von höchster Fertigungsqualität. Bei dieser Bauweise ist weder mit osmotischen Vorgängen zu rechnen noch damit, dass der Rumpf irgendwann einmal „weich“ wird. Einziger Nachteil der Sandwichbauweise ist eine gewisse Empfindlichkeit gegenüber Punktbelastungen, was eine Scheuerleiste sinnvoll erscheinen lässt. Standardmä-



Gutes Raumangebot, von Stehhöhe im eigentlichen Sinn kann man aber nicht sprechen, doch zumindest sitzen kann n



Große Hundekojen.



Versenkter Traveller.



Nette Spielerei: LED-Lichter im Großbau

Wohnen

Zwei Hundekojen, zwei Rohrkojen im Vorschiff, darunter die Chemie-Toilette. Gaskocher, Spüle, Kühlbox mit Peltiertechnik und miten drin der Kielkasten, der bei den nachfolgenden Modellen bis zum Kajütdach reichen soll.

Die Dinamica ist kein Wohnboot, bietet zwei Erwachsenen und zwei Kindern aber die Möglichkeit, darauf auch mal zu übernachten und „Dosenfutter“ warm zu machen.

Der Raum unter Deck dient fast ausschließlich zum schlafen. Gemütlich sitzen kann man dort nicht, was

eine Cockpitpersenning, die gleichzeitig als Sonnensegel dienen kann, als sinnvolle Investition erscheinen lässt. Die Plicht ist nicht nur zum segeln gedacht. Der optional erhältliche Tisch passt nämlich ebenso unter Deck als auch ins Cockpit, wo man auf den beiden Längsduchten hervorragend sitzt. Die drei in den Großbaum eingebauten LED-Leuchten dienen ebenso als gemütliches Licht wie die sechs Leuchtdioden, die den Fußraum bescheiden.

Der großzügige Heckbereich mit dem offenen Spiegel lässt sich auch als Sonnenliege nutzen, ohne dass man dabei gleich „auf dem Präsentierteller“ liegt.



Auch der Plichtboden wird beleuchtet.



juem.



Geballte Technik unter dem Cockpitboden. Elektromotor, Hydraulikpumpe, Batterien und die jeweilige Lade- und Steuertechnik. Gegen Aufpreis kann auch ein Dieselmotor von Yanmar hier eingebaut werden.

Big ist das Deck mit einer rutschfesten Struktur versehen. Das Stabdeck aus Burma-Teak gibt es als Option.

Die Welle des hoch wirksamen, vorbalancierten Ruders wird in reibungsarmen JP3-Lagern geführt. Möglicherweise wurde bei der Vorbalancierung etwas zu viel des Guten getan. Ein klein wenig mehr Ruderdruck wäre für das Steuergefühl vielleicht besser, aber das ist Geschmackssache.

Es gibt verschiedene Kielvarianten. Der Standard Hubkiel kann von 2,10 Meter auf 1,70 Meter aufgeholt werden. Eine Variante, deren Tiefgang weiter reduziert werden kann, ist in Vorbereitung. Dann geht der Kielkasten bis zum Aufbaudach. Je nach individuellem Anspruch muss dann eventuell auch das Ruder umgebaut werden. Der Festkiel hat 1,60 Meter Tiefgang.



Zahlen

9,40 m	Länge über alles
9,35 m	Wasserlinienlänge
2,30 m	Breite
2,10/1,30 m	Tiefgang
2200 kg	Gewicht
1170 kg	Ballast
55,5 m ²	Segelfläche
78,5 m ²	Gennaker
36/44,5 m ²	Code Zero

Fazit

Die Dinamica ist bildhübsch, segelt gut und ist in hoher Qualität gefertigt. Auch deswegen hat sie vor kurzem einen Preis der nautischen Akademie Livorno für bestes Bootsdesign erhalten. Sie ist ein Daysailer, auf dem man mit Einschränkung übernachten kann und bietet Segelleistungen, die manches Regattaboot blass aussehen lässt.

Der Basispreis mit Festkiel liegt bei 89 950,- Euro, mit mechanisch betätigtem Hubkiel ist das Boot ab 93 650,- Euro zu haben. Im Preis enthalten ist der Elektroantrieb, Kühlbox, Kocher, Druckwasseranlage, Chemie-Toilette und Cockpit-Dusche. Mit Segel und sinnvollem Zubehör kostet die Hubkielausführung dann etwa 105 000,- Euro ohne Mehrwertsteuer.

Will man Deck, Cockpitboden und Sitzduchten mit Teak belegt, kommen noch einmal 8600,- Euro dazu. Die elektrohydraulische Hubkielvariante schlägt zusätzlich mit 6900,- Euro zu Buche. Mit deutscher Mehrwertsteuer gehen dann rund 144 000,- Euro über den Ladentisch.

Elektromotor **Motor Standard**
Yanmar Diesel **Motor optional**

Sonderausstattung (u. a.): Teakdeck, Elektrohydraulik für Hubkiel, Lazyjack/Lazybag, teilbarer Mast, Rohrkojen für Bug, Cockpitbeleuchtung

- ca. 89 950 € **Basispreis Festkiel o. Steuer ab Wert**
- ca. 105 000 € **Boot segelfertig ohne MwSt.**
- ca. 144 000 € **Boot segelfertig mit Teak, elektrohydraulischem Hubkiel und 19 Prozent MwSt.**

Vertrieb: **Dinamica Yachts S.r.l., Rolf Schlaefer, Via Monte Baldo 117, I-25015 Desenzano, Telefon +39 (0) 30 / 9 99 17 16, www.dinamicayachts.com**

Stärken und Schwächen

- + **Design**
- + **Hubkiel**
- + **Segelleistung**
- + **Handhabung**
- **Wohnkomfort**