



Ein rundes Gesa

Mit der neuen Dehler 32 bedient die Werft aus Freienohl im Sauerland, die inzwischen zur HanseGroup gehört, die Segler, die in diesem Größensegment einen sportlich orientierten Cruiser suchen, den sie außerdem als familientaugliches Fahrtenschiff einsetzen können und bei denen der Ausbau unter Deck erst die zweite Rolle spielt.

Von **Michael Krieg**

Fahrbericht **Dehler 32**

Dehler 32

Maße:

Lüa 9,80 m, Breite 3,23 m,
Gewicht 4,3 t, Segelfläche 60 m²

Preis

ab 84 000,- Euro



mtpaket



Die Dehler 32 von Judel / Vrolijk macht dem Namen Dehler Ehre: ein gutes Allroundboot mit hoher Segelleistung und ansprechendem Wohnkomfort.

Besonders auffällig ist die Dehler im Hafen erst einmal nicht, kommt sie optisch doch eher zurückhaltend, aber in ihren Proportionen sehr stimmig daher: Schlankes Vorschiff, nach hinten leicht zusammenlaufende Linien, das höhere Süll hält optisch den Kajütaufbau flach, und die Fenster passen sich der Form des Kajütdaches gut an.

Die gemäßigte Breite des Kajütaufbaus lässt relativ breite Seitendecks zu. Eine Stahl-Scheuerleiste, die man inzwischen bei vielen Booten vermisst, schützt den Rumpf bei kleinen Unachtsamkeiten während der Anlegemanöver.

Das Prädikat „Dickschiff“ wäre für die 9,80 Meter lange Yacht vielleicht übertrieben. Aber sie sieht solide aus und trifft den Geschmack einer eher konservativer eingestellten Seglerschaft unter Umständen eher als mancher Mitbewerber in



Leicht verstellbar sind die Genuaholepunkte.



Verdeckt, aber zugänglich: die Püttings.



Verdeckt laufen Fallen und Strecker auf Stopper und Winsch.



Stauraum im Cockpit.

Fahrbericht Dehler 32



diesem Größen- und bedient vor allem auch das Quereinsteigersegment. Eine gewisse Ähnlichkeit mit der alten Dehler 34 von Simonis-Voogt ist nicht zu verleugnen. Wobei die 32er von Judel/Vroljik gezeichnet ist.

Da das Freibord recht hoch ist, muss man vor allem beim Einstieg über den Bug ein bisschen klettern können. Der Bugkorb ist zwar geteilt und offen, aber zum einen ist die versenkte Furler-Rollanlage des Vorsegels (Standard!) sehr weit vorn positioniert, zum anderen lagert am Testschiff der Anker im Ankerbeschlag am Bug. Leichter an Bord käme man über das offene Heck, was mit drei Drahtdurchzügen gesichert ist. Für die Festmacher ist der Ankerkasten groß genug. Wenn eine elektrische Ankerwinde (Option) montiert ist, müssen die Fender allerdings an anderer Stelle gestaut werden.

Das Cockpit bietet Platz für bis zu sechs Personen. Geradezu einladend zum entspannten Sitzen auf der hohen Kante und mit dem Rücken an den gepolsterten Relingdurchzügen gelehnt, sind die breiten, nach außen schräg abgerundeten Sills. Die Füße finden Halt in den rinnenförmigen Vertiefungen an den Kanten der Duchten.

Um allerdings diese prädestinierte Sitzposition und mit gutem Blick voraus auch als Steuermann genießen zu können, muss zu der im Standard angebotenen geschwungenen Pinne ein zusätzlicher Pinnenausleger geordert werden. Ein Rad wird inzwischen auch angeboten. Der Traveller ist dann vor dem Rad montiert.

Am Deckslayout gibt es grundsätzlich nichts auszusetzen. Über zwei Winschen auf dem Kajütdach werden Fallen und Strecker bedient, die vom Mast zur Seite umgelenkt und dann durch Tunnel verdeckt nach hinten auf die Stopperbänke laufen. Für den Genua-Trimmer sind die Winschen mit effektivem Zugwinkel optimal auf dem Sill platziert.

Die standardmäßige Größe der 35er-Zweigangwinschen von Harken ist gut gewählt.

Hinzu kommen leinenverstellbare Holepunkte für das Vorsegel, der mittig am Spiegel effektiv dimensionierte Achterstagspanner sowie ein solider Baumniederholer. Trimmtechnisch zu empfehlen ist außerdem der breite Traveller vor dem Heck.

Die Idee, wie auf dem Testschiff installiert, die Großschot im German-Copper-Mainsheet-System am Baum entlang zum Mast, von dort umgelenkt und auf zwei Winschen noch hinter der Sitzposition des Steuermanns zu führen, sodass das Cockpit frei bleibt, mag für ein eingespieltes Team gut sein und funktionieren.

Die Idee ist, dass die Großschot unter Einsatz der Winschen jeweils aus der luvwärtigen Sitzposition geholt werden kann. Nur müsste der Großschottrimmer noch hinter dem Steuermann sitzen. Da dort nicht mehr viel Platz ist, können sich Steuermann und Großschottrimmer leicht in die Quere kommen. Der Fahrten- und Familiensegler wird die Standardlösung, bei der die Schot vom Traveller aus zum Baum, dann ein Stück nach vorn und von dort nach unten auf einen drehbaren Fußblock mit Klemme direkt in Griffweite des Steuermanns geführt wird, bevorzugen. Eine gute Lösung vor allem auch deshalb, weil ebenso die Travellerleinen umgelenkt vom Rudergänger erreichbar sind.

Die äußeren Bedingungen für den ersten Schlag lieferte anfangs eine mäßige, später in Böen teilweise frische Brise. Mit ungerafftem Groß und der 105-Prozent-Genua, krängt die Dehler bis zu einem gewissen Punkt schnell weg, bleibt dann aber beachtlich steif und jederzeit beherrschbar. Selbst wenn der Ruderdruck stärker zunimmt und man energischer gegensteuern muss, reißt die Strömung nicht ab. Nutzt man dazu konsequent die vorhandenen Trimmmöglichkeiten und fährt entsprechend aufmerksam das Groß, wird der Druck sofort in Geschwindigkeit umgesetzt. Kurzum: Wird die Dehler aktiv gesegelt, zeigt sie ein ungeahntes Potenzial.



Im Cockpit sitzt man gut, der Traveller ist achtern.

Da die Elbe ein stark von der Strömung und Tide abhängiges Revier ist, halten die erzielten Messwerte einer objektiven Bewertung nicht unbedingt stand. Doch knapp sechs Knoten Geschwindigkeit hoch am Wind bei Wendewinkeln um 40 Grad sowie deutlich über sechs Knoten bei halbem Wind lassen das Potenzial erahnen, das in der Yacht steckt. In stärkeren Böen wird auch schon mal die 7-Knoten-Marke geknackt.

Drei Kielvarianten stehen zur Auswahl: Auf dem Testschiff sorgte der 1,74 Meter tiefe, t-förmige Standardkiel mit einem Ballastanteil von 35 Prozent für die nötige Gewichtsstabilität. Dem Regattasegler steht ein effektiverer 1,98 Meter tiefer T-Kiel (Option) zur Verfügung, während dem Fahrtsegler für eher flachere Gewässer als Alternative noch ein 1,43 Meter tief reichender Kurzkiel angeboten wird.

Hafenmanöver unter Motor lassen sich ohne Einschränkungen problemlos fahren. Der standardmäßige Yanmar-Diesel mit 21 PS, Saildrive und ebenfalls im Standard angebotenen 2-Blatt-„Flex-o-fold“-Faltpropeller sorgen für genügend Vortrieb, um die Yacht mit 2500 U/min bei dem herrschenden Gegenwind und entsprechender Welle auf fünf Knoten Marschfahrt zu bringen.

Unter moderaten Bedingungen käme man noch gut einen Knoten schneller voran. Das Motorengeräusch ist im Boot bis auf Achterkabine überall erträglich leise. Im Vorschiff ist der Diesel sogar kaum zu hören. Wirklich störend ist der Geräuschpegel des Diesels aber nirgends im Boot. Zwecks Wartung wird der Niedergang komplett weggenommen, sodass die Maschine frei erreichbar vor einem liegt.

Bleiben wir gleich unter Deck. Der erste Eindruck: ein schiffiges Ambiente. Der Ausbau in Mahagoni – helleres Teak auf Wunsch – mit massiven Holzrahmen im Kontrast zu den 15 Zentimeter (!) starken und mit hellem, festem Stoff bezogenen Salon-Polstern und der cremeweißen



Praktisch ausgebaut ist der Salon mit Klappstisch und den zwei großen Längssofas.



Nicht groß, aber ausreichend ist die Pantry.



Bad mit Stauraum und Dusche.



Die Kojen im Vorschiff wurden verlängert.



Salondecke wirkt elegant. Die Rückenlehnen der Salonsofas sind abnehmbar, sodass zwei weitere Kojen entstehen. Die Ausbaugüte überzeugt und wurde jüngst von der Werft nochmals verbessert. So gibt es neu Schränke im Salon mit Türen und einen tiefen Schrank in der Pantry. Unter dem Waschbecken ist ein Auszug, die Arbeitsfläche wurde vergrößert und vieles mehr. Bei der Aufteilung gibt es keine Besonderheiten: Vor- und Achterkabine mit zwei bzw. einem großen Schrank, Salon mit Klapptisch und untergebauten praktischen Schubladen, zwei lange Sitzbänke – wobei man eher -Sofas sagen müsste –, ein für die Bootsgröße großes Bad mit Ölzeugschrank an Steuerbord gegenüber der Achterkabine sowie einer feinen Pantry an Backbord neben dem Niedergang. Besonders erwähnenswert ist, dass gegen den Trend ein Navigationsplatz mit großem Kartentisch und Staufächern vorhanden ist.

Auf die zunächst bemängelte fehlende Länge der Kojen im Vorschiff hat die Werft reagiert und sie sieben Zentimeter länger gemacht. Trotzdem: Zwei Erwachsene Personen müssten schon enger zusammenrücken, um nächtigen zu können.

Fahrbericht Dehler 32



Zahlen

9,80 m	Länge über alles
8,94 m	CWL
3,23 m	Breite
1,95/1,74 m	Tiefgang
1,43 m	Flachkiel
4300 kg	Gewicht
1500 kg	Ballast
33,7 m ²	Großsegel
26,3 m ²	Genua (105%)
7,27 kn	theor. Rumpfg.
Volvo Penta	Motor
13,8 kW/19 PS	Leistung
Sonderausstattung (u. a.): Cockpittisch, Teak auf Laufdeck und Cockpitboden, Heizung, Teakausbau, Sonder-Polsterung, Gennaker-Ausrüstung	
ca. 84 000 €	Basispreis

Vertrieb: Yachtagentur Josef Meltl, Chiemseestr. 65, D-83233 Bernau am Chiemsee, Tel. +49 (0) 80 51 / 9 65 53-0, yachten-meltl.de

Bodensee Yachting AG, CH-9422 Staad-Buriet, Tel. +41 (0) 71 / 8 88 11 55, www.bodensee-yachting.ch

Ultramarin, Im Wassersportzentrum 10, D-88079 Kressbronn-Göhren, Telefon +49 (0) 75 43-96 60-0, www.ultramarin.com

Werft: Dehler Yachts GmbH D-59872 Meschede-Freienohl Telefon +49 (0) 29 03 / 44 00 dehler.com

Stärken und Schwächen

- + Segelleistung
- + Handhabung
- + Beschläge
- + Ausbau
- + Komfort und Platz
- + Ausstattung

Fazit

Die Dehler 32 bietet in ihrer Größenklasse ein gutes, rundes und solides Gesamtpaket – so, wie man die Yachten aus dem Hause Dehler schon vor deren Turbolenzzeiten kennen gelernt hat. Sie bietet ausreichend Platz, um auch auf längeren Törns an Bord im Rahmen ihrer Größe komfortabel wohnen zu können, hat aber auch die nötige Performance, sie gleichzeitig schnell und aktiv zu segeln. In der rund 30 Prozent teureren Performance-Version lässt sich ihr Leistungsniveau zusätzlich steigern. Der Preis des Standardschiffes ist in Anbetracht der schon reichlichen Grundausstattung attraktiv und fair.



t. Die Dehler 32 hat einen Navigationsplatz mit großem Kartentisch.