

Dehlers dynamisches Duo

Die Dehler 31 ging aus der fast baugleichen Duetta 94 hervor. Zusammen über 1.000 Mal gebaut, waren die beiden Fahrtenyachten aus Freienohl das erfolgreichste Duett der 1980er Jahre und prägten die goldene Ära einer damals wegweisenden Werft. Der beginnende deutsche Leichtbau mit deutlich besseren Segeleigenschaften manifestierte sich wesentlich in diesem dynamischen Duo – was gerade die jüngere **Dehler 31** noch heute zu einer attraktiven Fahrtenyacht macht

Text und Fotos:
Hinnerk Stumm

in abrupter Ruck geht durch das Boot, kombiniert mit einem lauten Knall und dem fürchterlichen Knarzen, das entsteht, wenn sich Glasfaserkunststoff auf Steinen reibt. Was passiert eigentlich, wenn mit einer leicht gebauten GFK-Yacht unter Vollzeug, bei knapp sieben Knoten Fahrt, frontal gegen einen Stahlponton oder gar auf eine Steinmole gesegelt wird? Das wollte die durchgeschüttelte Testcrew am 18. Mai 1988 vor Damp wissen. Das verblüffende Ergebnis: nicht viel! Außer ein paar Schrammen und Kerben im Gelcoat sowie leichten Ablösungen an den Schotten überstand die Dehler 31 diesen Crash-

TECHNISCHE DATEN

Werft	Dehler
Design	E.G. van de Stadt
Lüa	9,40 m
LWL	8,10 m
Breite	3,05 m
Tiefgang	1,45 m
Verdrängung	circa 3.300 kg
Ballast	1,4 t/(42,4 %)
Rigg	7/8
Großsegel	26,2 m ²
Genua	27,5 m ²
Kojen	6
Motor	Yanmar 2 GM 20 (13,5 kW), Saildrive
Rumpfgeschwindigkeit	6,9 kn
Bauzeit	1981 (Duetta 94) 1988 bis 1992 (Dehler 31)
Preis (damals)	circa 66.930 DM
Gebrauchte	25. bis 35.000 Euro
Weitere Informationen:	www.Duetta94.com, www.marina-grossenbrode.de (Ersatzteile), www.dehler.com



In der mit der 31er eingeführten Leichtbauweise war sie sowohl für Regatten als auch zum Fahrtensegeln tauglich



Test überraschend gut – weder Wassereinbruch noch Löcher im Laminat (auf www.youtube.de lässt sich der Test noch immer anschauen). Vorangegangen war eine Debatte darüber, wie sicher GFK-Yachten in solch einem Szenario noch sind. Speziell dann, wenn sie so leicht gebaut sind wie die damals neue Dehler 31 mit ihren gerade einmal 3.300 Kilogramm, die auch deswegen die Segelwelt polarisierte.

Abkehr von den ab Verft vorgereiften Schiffen

Um die Diskussion nachzuvollziehen, muss man zurückschauen. Anfang der 1980er hatte man noch nicht die Erfahrung mit dem Wunderwerkstoff Glasfaser. Fahrtenyachten waren schwer, denn man laminierte lieber eine Lage dicker im soliden Handauflegeverfahren. Sandwichbauweise kam gerade in Mode, aber Vakuum-Infusionsverfahren, Wabentechnologie oder gar Kohlefaser – das war Zukunftsmusik. Noch ein Jahrzehnt zuvor dominierten kleine Kajütkreuzer für Seen und Tagesstouren. Dehler drang durch die Variantereihe mit insgesamt über 4.000 verkauften Schiffen in diesen sich erst entwickelnden Markt. Aber „allmählich setzte sich der Trend zu größeren, seefesten Schiffen durch“, erinnert sich Wolfgang Nießing, damals im Vertrieb bei der Vorzeigewerft aus Freienohl im Sauerland. Dehler bediente ihn durch Yachten wie die Optima 83 als erstes echtes Seeschiff, die Delanta mit Achterkajüte und Radsteuerung (1974) oder die Duetta 86 (1980) – allen gemein ist, dass sie noch recht schwere, behäbig segelnde Yachten der ersten Generation waren.

Regattaboote als Motoren für die Entwicklung im Fahrtenbereich

In jenen Jahren gewinnen aber auch Regatten, von der Vereinsmeisterschaft bis hin zur IOR-

UNTER DECK

Innenschale und Modulbauweise



1. Salon: Einheits Holzmaserungen und geringe Spaltmaße. Das Vorschiff ist separiert. Die Innenschale verdeckt Verschraubungen

2. Staufach: Zahlreiche Schapps bieten Stauraum für Gepäck und Zubehör. Unter den Sitzbänken kann ebenfalls viel gestaut werden

3. Bodengruppe: Die Kräfte aus dem Rigg werden in die solide einlaminierte Bodengruppe geleitet

4. Pantry: An Backbord liegt die geräumige L-Pantry mit Herd, Ofen, Spüle und Kühlung

5. Handläufe: Im ganzen Schiff sind Handläufe verteilt, um sich bei Seegang sicher unter Deck bewegen zu können

6. Kühlfach: Statt Kühlschranks wurde eine geräumige Kühlbox verbaut, die den Vorteil hat, dass die Kälte nicht bei jedem Öffnen verfliegt

7. Kartentisch: Eine vollwertige Navigationsecke mit großem Kartentisch und Instrumententafel gehörte damals noch zum Standard. Große Seekarten mussten zum Verstauen im Kartenfach nicht gefaltet werden

8. Vorschiff: Im Vorschiff bietet die V-Koje Schlafplätze für zwei Personen

DECKSLAYOUT

Pflegeleicht



1. Selbstwendefock: Zusätzlich zu einer Genua kann die Dehler 31 auch mit einer Selbstwendefock gesegelt werden. Die Schiene war Standard

2. Beschläge: Selbstholende Winsen sitzen an den richtigen Stellen, um die 31er auch mit kleiner Crew oder einhand segeln zu können

3. Fenster: Bei der Duetta waren die Fenster noch ohne Rahmen verschraubt, was mit der Zeit zu Spannungsrissen und Leckagen führte. Die Rahmen aus Alumi-

um bei der Dehler 31 sind dicht

4. Bugkorb: Ein geteilter Bugkorb mit Tritt erleichtert den Ein- und Ausstieg. Die knapp überlappende Genua wird häufiger gefahren als die Selbstwendefock

5. Cockpit: Der Traveller durchschneidet das Cockpit. Bei diesem Boot wurden die Bänke nachträglich mit Kork belegt. Die Achterkammer an Backbord hat ein Fenster in das Cockpit hinein

6. Buckschiff: Platz für Leinen, Zubehör und Segel ist in der tie-

fen Buckschiff genug. Allerdings nur auf einer Seite. An Backbord verhinderte die Achterkabineneine zweite Buckschiff

7. Ankerkasten: Der Anschluss für den Stromanschluss war werftseitig ungünstig im Ankerkasten montiert. Über die Kabelbohrung für die Buglaterne gelangte zudem Wasser in das Schiff

8. Decksbelag: Der TBS-Belag ist pflegeleichter als Teak und hält länger als der zuvor bei Dehler gebräuchliche Treadmaster-Belag

WM, immer mehr an Bedeutung und der sportliche Aspekt spielt auch bei Dehler früh eine Rolle. Neben der Sprinta Sport (damals die größte IOR-Einheitsklasse) ist dafür vor allem die Regattayacht DB 2 (Dehler Beilken), mit der Karl Dehler souverän in der Dreivierteltonner-WM 1984 vor Kiel siegt, ein Zeugnis. Den Rumpf übernommen, wird aus ihr noch im gleichen Jahr die sportlich, leichte Fahrtenyacht Optima 101. So dienen die sportlichen Erfolge und gemachten Erfahrungen im Regattabereich zunehmend der Entwicklung im Fahrtensegment.

Duetta 94 und Dehler 31 - dynamisches Duo im Zeichen des Leichtbaus

In diese Werftperiode fallen auch die ab Anfang der 1980er Jahre gebaute Duetta 94, aus der ab 1988 die fast baugleiche Dehler 31 wird – äußerlich nur durch das markante Bullauge und die jetzt gerahmten Alu-Fenster zu unterscheiden. Es war eher eine Umbenennung aus Exportgründen, so Nießing: „Der bekannte Name Dehler ließ sich im wichtiger werdenden Ausland besser vermarkten als Duetta.“ Zusammen verkaufen sich die beiden Bestseller über 1.000 Mal und werden so zu Dehlers wirtschaftlichen Motor im goldenen Jahrzehnt der 1980er Jahre. Dabei verunsichert die erstmals 1981 vorgestellte Duetta 94 anfangs eher. Vor allem der konkurrenzlos günstige Preis (zu Beginn circa 66.000 D-Mark) und die geringe Verdrängung von 3,3 Tonnen schockieren und lassen die Mitbewerber von ‚Billigbauweise‘ und ‚Materialeinsparung‘ sprechen. Eigentlich aber war das Duo Infernale seiner Zeit bloß voraus: „Der durchdachte Entwurf ermöglichte zusammen mit unserer rationalisierten Fertigungsanlage eine effiziente Bauweise“, erinnert sich Karl Dehler: „Rumpf und Bodenstruktur wurden erstmals



Bootsbaumeister
Uwe Baykowski

Expertenrundgang:

»Funktionales Fahrtenboot mit guten Segeleigenschaften«

Typisch für die Dehler 31 sei eine „zerbröselnde Innenschale im Niedergangsbereich“, sagt Gutachter Uwe Baykowski aus Erfahrung und zeigt mit dem Finger auf Abplatzer sowie Risse rund um das Schott. Als Ursache vermutet der Bootsbaumeister „einen verwendeten Kunststoff aus dem Automobilbau, zu dem Dehler durch die Westfalia-Ausbauten ja Kontakt hatte.“ Aber das sei Spekulation und die Schäden auch nicht bedenklich, „da die Innenschale hier keine aussteifende Funktion hat. Wer sich eine Schablone anfertigt, kann relativ leicht eine Holzverblendung ausschneiden und sie um das Niedergangsschott abdeckend verkleben.“

Ebenso bekannt seien Spannungsrisse entlang der Luken- und Fensterrahmen: „Die Isozyanate (Weichmacher, Anm. d. Red.) verflüchtigen sich mit der Zeit und UV-Einstrahlungen mit einhergehenden Temperaturschwankungen sorgen dann für Spannungen in diesem Bereich.“ Bei der Duetta 94 sind auch die Fenster selbst betroffen, die rahmenlos bloß aufgeschraubt waren, wodurch sich Spannungsrisse rund um die fixierenden Schrauben der arbeitenden Fenster bilden. Bei der Dehler 31 verwendete man in der Folge wohl auch deshalb schützende Rahmen aus Aluminium. Das Manko beim Folgeboot seien oft die spezifischen Bullaugen,

weshalb manch Eigner sie auch schon unwiderruflich mit Dichtmasse versiegelt habe, erzählt Gutachter Baykowski. „Wohl die sichere Brachial-Lösung, zumal sie in der Lüftung nie viel gebracht haben. Aber die Marina Großenbrode, ehemals Dehler-Marina, ist noch heute die Adresse für viele Ersatzteile, darunter auch Fenster und Rahmen.“

Der Landanschluss wurde bei beiden Yachten an ungünstiger Stelle vorn im Ankerkasten installiert und ist gern angebrochen oder korrodiert. Häufig reiche schon eine Reinigung und Kontaktspray aus. Viel gefährlicher sei die Kabelverlegung zur Buglaterne durch den Ankerkasten. „Die Dichtungen am Schott sind über die Jahre oft porös geworden, sodass die Yacht am Wind Wasser über den Ankerkasten ziehen kann.“ Um keine größeren Wasserschäden unter Deck zu provozieren, seien solche Kabel besser präventiv neu zu verlegen, zumindest aber die Dichtung ins Schiff zu prüfen.

„Bekannt sind auch Niedergangsluken mit partiellen Rissen, die dann undicht werden“, sagt Eigner Martin Sasse. Dieses erwies sich jedoch als einwandfrei, lediglich altersbedingte Auskretungen zeigten sich am Luk und Deck.

Am Mastfuß sind die Umienker für Fallen über Ösen eingesteckt. Aluminium trifft hier auf Stahl,

wodurch es über die Jahre zu Kontaktkorrosion mit nicht mehr passenden Aufnahmen gekommen sein kann. Eventuell kann auch hier die Marina Großenbrode (bei starker Korrosion) Abhilfe schaffen, ansonsten helfen Umienker mit Soft-Loops weiter.

In der Heckkoje fällt eine sich lösende Teppichverkleidung ins Auge. „Typisch“, meint Uwe Baykowski, „die Verkleidungen wurden damals bloß verklebt, erst später zusätzlich verschraubt, und mit den Temperaturschwankungen über die Jahre löst sich der Kleber jetzt allmählich auf.“ Ein komplettes Herausreißen steht wegen der Kleberreste aber in keinem Verhältnis. Am besten sei es, „die Ablösung mit einem speziellen Kunststoffkleber neu einzukleben.“

Ansonsten präsentiert sich diese Dehler in einem ordentlichen Zustand. Natürlich lassen sich Kleinigkeiten wie ausgekreidete Zierstreifen, kleinere Macken im Gelcoat, den Hölzern oder eine typischerweise klemmende Schiebetür finden, aber Wesentliches wie Püttingeisen, Bilgesektion oder Rumpf zeigen keine Schwächen – Osmose ist bei den Schiffen unbekannt. Dankbar, dass auf fast allen 31ern der Dehler-typische TBS-Belag verklebt wurde. Denn im Gegensatz zu Teak, zeigt der kaum Alterserscheinungen. Eine Neuverlegung kostet nur einen Bruchteil eines Teakdecks.

aus, um dem Schiff eine ausreichende Festigkeit zu geben.“ Karl Dehler sieht rückblickend noch weitere Gründe für den durchschlagenden Erfolg des dynamischen Duos: „Der Entwurf war zeitlos, weil formelfrei, und die Größe bediente den Wechsel von den Seen zum Küstensegeln. Letztlich war das Duett aus 94 und Dehler 31 aber wegbereitend für Yachten mit guten Leichtwindpotenzial. In ihrem Leichtbau manifestiert sich erstmals unser gewonnenes Know-how aus dem Regattasport und so waren sie quasi Meilensteine auf dem Weg weg von den ab Werft vorgereiften Schiffen der ersten GFK-Generation.“

Unter Segeln – noch immer überzeugend

In der Tat überzeugen die Segeleigenschaften der Dehler 31 noch immer. Nasskaltes, typisch norddeutsches Herbstwetter zieht über die Ostsee. Grau in grau weht es mit gut fünf Beaufort in der Kieler Außenförde – aus Nordost, was für mächtig Welle sorgt. Den breiten Cockpit-Traveller weit nach Lee gefiert, um etwas Druck aus dem Segel zu nehmen, surft das sportliche Fahrtenschiff aus der Feder vom langjährigen Hauskonstrukteur E.G. van de Stadt und dessen Designbüro mit weit über sieben Knoten die Wellen herunter. Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit liegt bei 6,9 Knoten, aber „wir segeln auch im Grenzbereich“, sagt Eigner Martin Sasse aus Erfahrung: „Am Wind müssten wir schon reffen.“ Das ist die Kehrseite des guten Leichtwindpotenzials. Neben dem geringen Gewicht verrät das hohe 7/8-Rigg mit knapp 54 Quadratmeter Segelfläche warum. Die Segeltragezahl von 4,92 kommt an moderne Performance-Yachten heran und irgendwann gleicht auch der Ballastanteil von gut 42 Prozent (1,4 Tonnen) den einfallenden Winddruck nicht mehr aus. Aber

hochwertig verklebt. Auch die Deckenninnenschale wurde ohne Toleranz Form-in-Form verklebt. Eine Methode, die enorm Montagesunden sparte.“ Es war der Beginn moderner Modulbauweise vom Band, eine 31er pro Tag verließ im Zenit die

Werfthallen, und dieser Größereffekt wurde an den Kunden weitergegeben.

So war der Crashtest vor Dampf wie ein Befreiungsschlag, genugtuender Gegenbeweis gegenüber einer ungläubigen Fachpresse, die damals über

den im Handauflegeverfahren hergestellten Rumpf mit einlaminierter Innenschale schrieb: „Die Aussteifungen, die in der Hauptsache aus anlaminieren Einbauteilen bestehen, reichen zusammen mit der Formgebung von Rumpf und Deck scheinbar

An der Dehler 31 können deutlich die Anleihen an der großen Schwester Optima 101 erkannt werden



das Reff ist dank Schnellreffsystem und der damals innovativen Lazy-Jacks auch zügig eingebunden. Genauso laufen Fallen und Strecker schon unter Deck umgelenkt ins Cockpit ein, sodass sich der Trimm sicher aus der Pflicht erledigen lässt. Und alternativ zur überlappenden Genua gab es auch eine kleine Selbstwendefock, die die einfache Kreuz mit kleiner Crew ermöglicht.

Das filigrane Fraktionallrigg ermöglicht eine effiziente Mastbiegung gegen lästigen Vorsegeldurchhang, der am Wind Höhe kostet. Dehler dachte auch hier vor und verwendete früh ein untersetztes Kaskaden-System am unterteilten Achterstag, das im Gegensatz zum damals durchaus noch üblichen Gewindespanner den Mast deutlich schneller durchspannt. Eingereift steuert sich die agile Yacht direkt und gut ausbalanciert über die Pinne. Durch die gemäßigte Schiffsilhouette, die – formelfrei gezeichnet – nicht so bauchig-ausladend wie viele andere Yachten jener

Jahre ist, besticht die Dehler optisch noch immer. Einzig der ebenso zeittypische wie praktische TBS Belag gegen ungewolltes Ausrutschen auf dem Deck verrät ihr Alter. Ansonsten gibt sich die Linienführung mit dem kurzen, harmonisch auslaufenden Oberdeck angenehm zeitlos. Und die Segelperformance überzeugt noch immer, auch nach heutigen Maßstäben und fast dreißig Jahren Dehler 31.

Unter Deck – schnörkellose Funktionalität im Stil der 1980er Jahre

Im Interieur erweist sich die Dehler 31 als einfach, aber zweckmäßig im Look. Der Ausbau auf Innenschale, Einbaumodule und die Kunststoffdecke, die als Verblendung von Kabeln und Konterschrauben fungiert, verraten unter anderem die getaktete Bandfertigung. Dennoch ist die Verarbeitung ordentlich gemacht, die Aufteilung klassisch. Dem abgetrennten, ausreichenden und gut belüfteten Vorschiff folgt achterlich ein

symmetrisch angeordneter Salon in seidenmattem Mahagoni. Die Rückenlehnen der jetzt an die Rumpfform angepassten Bänke (im Gegensatz zur Duetta) lassen sich hochklappen, sodass zur Not zwei weitere Salonkojen ausreichender Länge entstehen. Ob das sein muss, sei dahingestellt, denn es gibt auf der Dehler 31 erstmals eine voll abgetrennte, geräumige Achterkoje – ein weiterer Wandel zur vorangegangenen Verlegenheitslösung mit Gardine auf der Duetta 94. So kann eine vierköpfige Familie bequem und ohne Umbaumaßnahmen auf der modifizierten 31er leben – und mehr müssen es nach heutigen Komfortansprüchen auch nicht sein. Mit Spüle, Gaskocher, Ofen und Kühlschrank versehen, bietet auch die L-Pantry am Niedergang auf kleinem Raum alles Notwendige. Typisches Dehler-Gimmick: Ein ausklappbares Schneidebrett, das die Arbeitsfläche zum Niedergang hin verlängert. Gegenüber liegt eine großzügig bemessene Navigati-

on entgegen der Fahrtrichtung. Möglich wird sie nur, weil der Navigator die Salonbank geschickt mitnutzt und der achterliche Nassraum mit Dusche und WC über eine platzsparende Schiebetür am Niedergang zugänglich ist. Fast voll in Kunststoff gehalten, ist er nicht eben ansehnlich, aber funktional und bietet zudem einen zweiten Zugang zur Backskiste. Beispiele für einen insgesamt sehr durchdacht, praktischen Innenausbau, der auch in puncto Stau vorhandenen Raum gut ausnutzt.

Die Stehhöhe von 1,83 Meter im Salon war damals vorbildlich und die Holzmaserung ist einheitlich. Die geringen Spaltmaße bei hoher Genauigkeit von Einbauteilen sind weniger handwerklichem Geschick geschuldet, als vielmehr Zeugnis einer damals zukunftsweisen den Modulbauweise vom Band, die später auch Bavaria & Co. übernahmen.

Fazit

Dass die Dehler in der Grundstruktur trotz ihres Leichtbaus grundsolide ist, dürfte schon der eingangs erwähnte Crash-Test vor Jahrzehnten bewiesen haben. Da sie aber „gern sportiv gesegelt wurde, würde ich Segel wie dem laufenden Gut besonderes Augenmerk schenken. Hierüber und über den allgemeinen Pflegezustand, definiert sich der Gebrauchtpreis“, resümiert Baykowski. Für eine frühe Duetta in durchschnittlichem Zustand zahlt man circa 20.000 Euro, für eine sehr gut erhaltene Dehler 31 gelegentlich auch noch an die 35.000 Euro. Überschaubares Geld für eine vollwertige Fahrtenyacht, die seglerisch auch heute noch vorn mit dabei ist. Unter Vollzeug mit Spinnaker oder Genua will sie aktiv gesegelt werden, mit kleiner Selbstwendefock bleibt sie aber auch für Jungfamilien oder Pärchen ein handelbares Einsteigerboot.