

9,40-Meter-Kielyacht aus GFK

Duetta 94

Zu Dehlers neuer Palette sportlicher Fahrtenyachten gehört auch die Duetta 94, die wegen ihrer Preiswürdigkeit auf den Ausstellungen der vergangenen Saison für Furore sorgte. Inzwischen konnten wir uns davon überzeugen, daß preiswerte Herstellung nicht gleichbedeutend mit Billigbauweise sein muß.

Testkommentar:
Herbert Pielbaum

Dehlers Abkehr von den „werftseitig vorgereiften“, sprich untertakelten Familienschiffen und die Propagierung sportlicher Einheiten hat zunächst einmal für viel Wirbel in der Branche gesorgt. Insbesondere seine Preisgestaltung war mit diskreten Hinweisen aus den Reihen der Konkurrenz verbunden, dies alles könne nicht mit rechten Dingen zugehen, denn irgendwo sei an Material oder Ausrüstung gespart worden. Nun, wir haben daraufhin ein Gespräch mit der Werfleitung geführt und uns den Bau der neuen Schiffe angesehen (YACHT 8/85). Ergebnis: Billigbauweise war nicht zu entdecken, dafür aber intensive Rationalisierung.

Inzwischen hatten wir auch Gelegenheit, eine der ersten Duettas der neuen Baureihe gründlich zu erproben. Dabei zeigte sich, daß letzte Bedenken hinsichtlich der Solidität unangebracht waren, denn trotz Windstärke 5 bis 6, in Böen wehte es auch mal mit 7, und eines zuweilen recht ruppigen

Seegangs waren im Innern des Bootes auf Am-Wind-Kursen keine Verwindungserscheinungen zu beobachten. Die Aussteifungen, die in der Hauptsache aus anlamierten Einbauteilen bestehen, reichen also in Verbindung mit der Formgebung von Rumpf und Deck aus, um dem insgesamt doch recht leichten Schiff ausreichende Festigkeit zu verleihen.

Dabei zeigte sich freilich auch, daß dies neue Konzept, die Schiffe mit reichlich Segelfläche auszurüsten – das Segelflächen-/Verdrängungs-Verhältnis beträgt immerhin 4,92, reicht also an den Wert reiner Regattaschiffe nahe heran –, zu häufiger Inanspruchnahme der Reffleinrichtung führt. Dies ist indes kein großes Problem, denn alle hierfür erforderlichen Handgriffe lassen sich von der Pflicht aus erledigen.

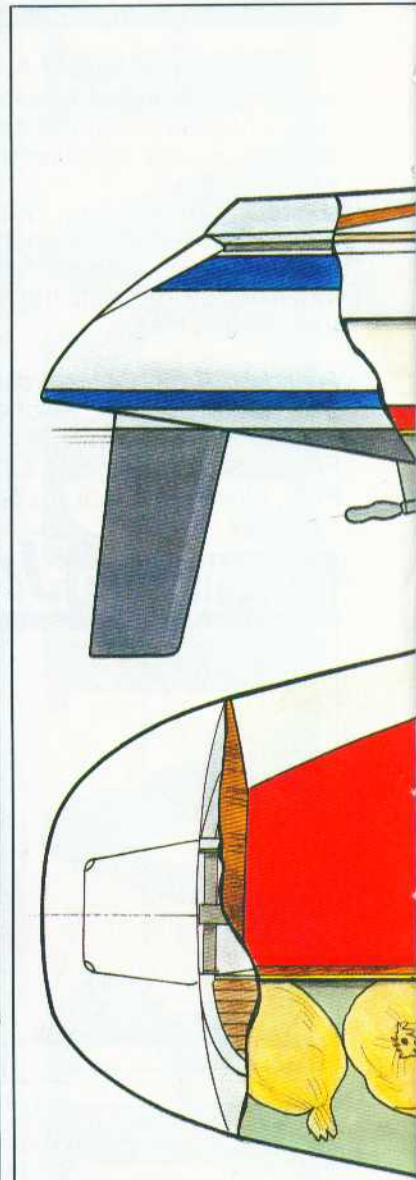
Wir begannen unsere Testfahrt zunächst mit einem Reff in der Genua und ungerefftem Groß. Doch zeigte sich bald, daß das Schiff bei den böigen Windverhältnissen nur schwer zu beherrschen war. Also wurde auch das Groß gerefft, und nun

Werftangaben

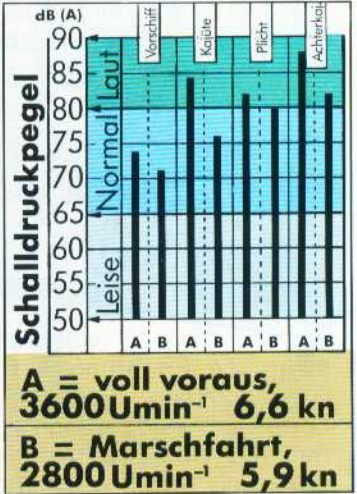
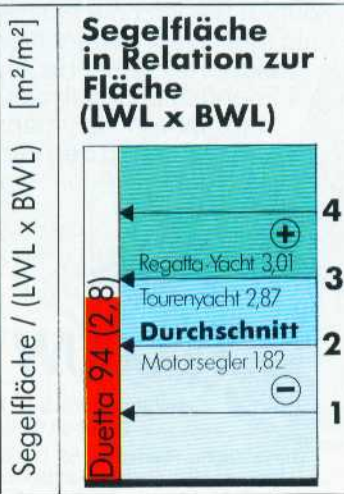
Lüa: 9,40 m; LWL: 7,40 m; Breite: 3,05 m; Wasserlinienbreite: 2,58 m; Tiefgang: Normalkiel 1,45 m; Tiefgang: Langkiel 1,10 m; Verdrängung: 3,3 t; Ballast: (Gußbeisen) 1,4 t; Ballastanteil: 42,4 %; Ballast: außen; Großsegel: 26,2 m²; Genua: 27,5 m²; 7/8-Takelung; Masthöhe über Wasser: 13,80 m. Rumpfbauweise: Massiv-GFK, Handauflegeverfahren; Deckbauweise: Sandwich, Handauflegeverfahren. Maschinentyp: Yanmar-Diesel, Typ 2GM20, 13,2/18 kW/PS bei 3600 UpM; Niro-Dieseltank: 62,5 l; Gori-Faltpropeller: Durchmesser 419 mm, Steigung 279 mm; Frischwassertank: (Polyäthylen) 120 l; Anzahl der festen Kojen: 6; Standardpreis einschließlich Mehrwertsteuer: 66 930 Mark; Preis mit Grundausrüstung einschließlich Mehrwertsteuer: ca. 74 000 Mark. Werft: Dehler Yachtbau GmbH, Im Langel, Postfach 3209, 5778 Meschede-Freienohl.

Testdaten

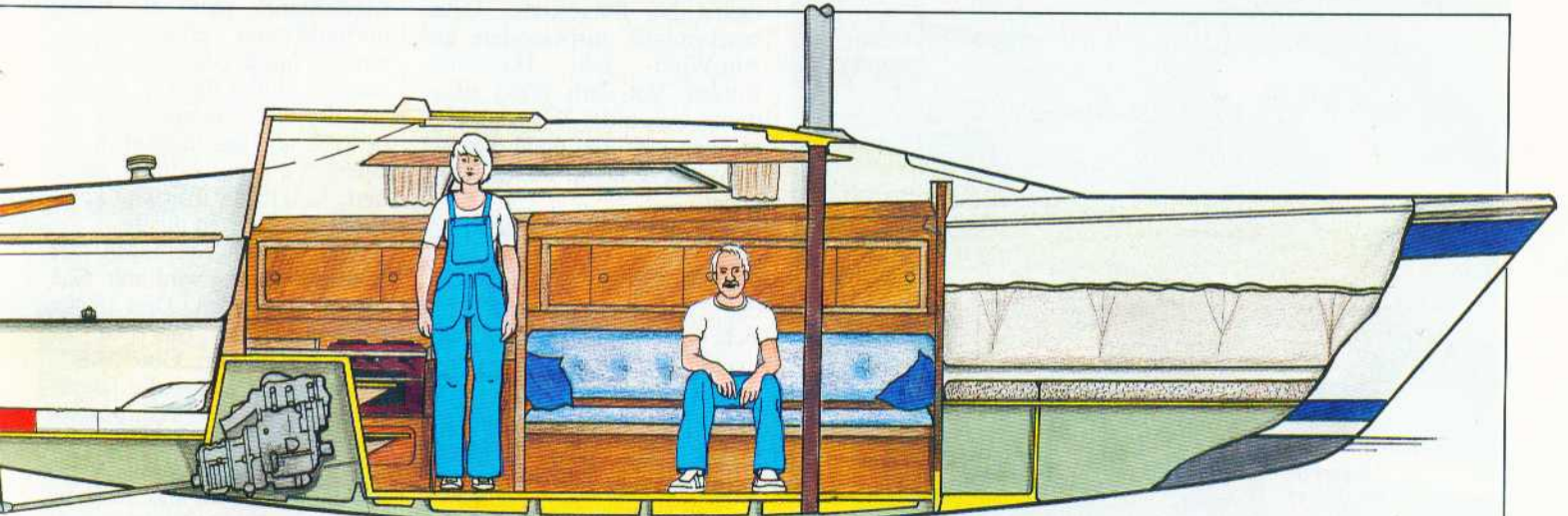
Stoppzeit 14 Sekunden; Stoppweg ca. zwei Schiffslängen; 360-Grad-Drehung unter Maschine 14 Sekunden, unter Segeln 16 Sekunden; Drehkreisdurchmesser etwa anderthalb Schiffslängen.



Zeichnungen: R. Das



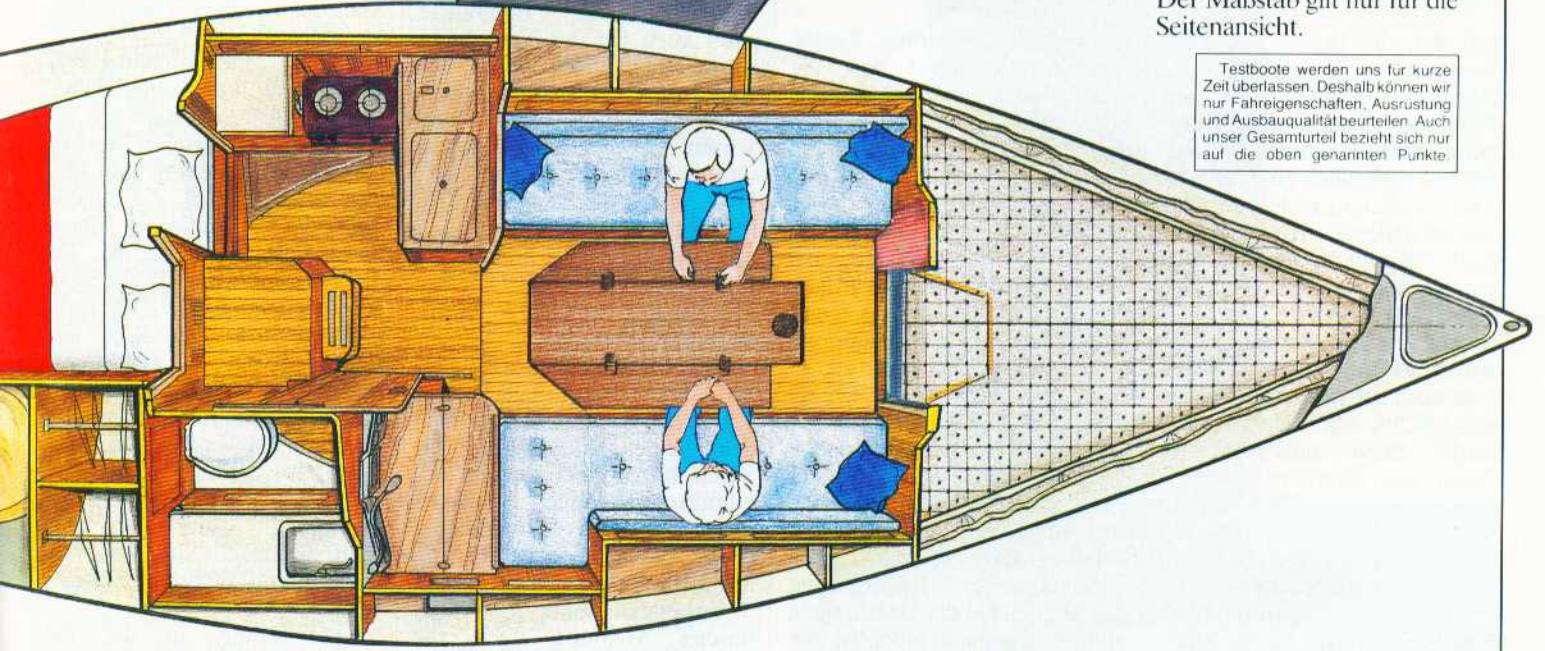
YACHT TEST



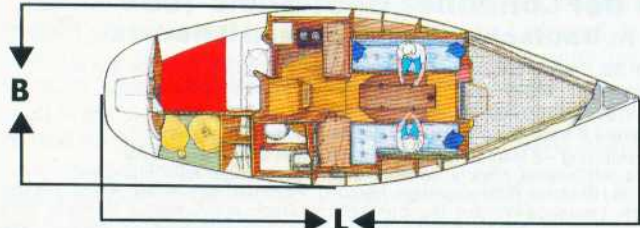
0 50 100 200 cm

Der Maßstab gilt nur für die Seitenansicht.

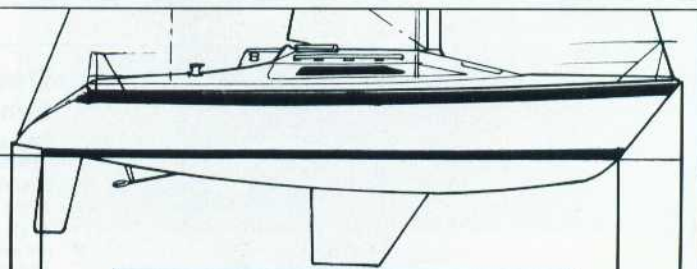
Testboote werden uns für kurze Zeit überlassen. Deshalb können wir nur Fahreigenschaften, Ausrüstung und Ausbaugüte beurteilen. Auch unser Gesamturteil bezieht sich nur auf die oben genannten Punkte.



Längen-/Breitenverhältnis: $L/B = 3,08$



	Breit	Normal	Schlank
Duetta 94 (3,08)			
L/B	1	2	2,5 3 3,5 4 5



Gesamtlänge 9,40 m
 Rumpflänge (Lüa) 9,40 m
 Wasserlinienlänge 7,40 m

$(2,43 \times \sqrt{LWL})$

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit 6,6 kn



Der symmetrische Tisch läßt sich beidseitig nach oben umklappen, dadurch wird der Weg nach vorn frei gemacht.

ließ sich die Duetta auf allen Kursen unter Kontrolle halten. Allerdings mußten wir am Wind immer noch starke Krängung in Kauf nehmen, so daß wir uns schließlich zu einer weiteren Verkürzung des Großsegels entschlossen. Auch das war dank Schnellreffsystem bald geschafft, und nun stand uns eine Segelfläche von rund 26 Quadratmetern zur Verfügung, die auf Am-Wind-Kursen eine fast gemütlich zu nennende Segelei ermöglichte, selbst dann, wenn starke Böen einfielen. Der Stand des gerefften Vorsegels war völlig einwandfrei, und so war es ohne weiteres möglich, eine gute Höhe am Wind zu laufen – wir hielten 40 Grad.

Auch die Geschwindigkeit konnte sich sehen lassen, zeigte doch das Speedometer nicht

weniger als 5,8 Knoten. Besonders beeindruckend war die Geschwindigkeit raumschots. Hier stellte sich heraus, daß das Schiff seine theoretische Rumpfgeschwindigkeit (6,6 Knoten) verhältnismäßig leicht überschreitet, denn die Speedo-Nadel stand zeitweise bei 7,0 Knoten, nach kräftigen Drückern auch bei etwas mehr. Vor dem Wind geht's naturgemäß etwas gemächlicher zu, so auch bei der Duetta 94. Wir registrierten auf diesem Kurs – Groß und Vorsegel auf verschiedenen Seiten – 5,6 bis 6,0 Knoten.

Schiffe mit einem Vollschweberuder erfordern einen aufmerksamen Rudergänger, das ist auch bei der Duetta nicht anders. Dennoch möchten wir dem Schiff recht gute Kursste-

tigkeit bei festgesetzter Pinne bescheinigen, insbesondere auf Am-Wind- und Halbwind-Kursen. Vor dem Wind ist es damit wegen der Welleneinflüsse nicht weit her, doch dies gilt natürlich nicht für dieses Schiff allein.

Auf der anderen Seite bringt diese Ruderaufhängung ohne Hacke eine überdurchschnittliche Manövrierfähigkeit mit sich, so daß häufig von jollenartigem Verhalten gesprochen wird. Dies könnte man auch bei der Duetta 94 tun, denn sie folgt sofort willig jedem Ruderschlag. Diese Eigenschaft wird auch durch die 360-Grad-Drehung unterstrichen, für die das Boot nur 16 Sekunden benötigte.

Befriedigende Ergebnisse gab's auch bei der Erprobung der Duetta 94 unter Motor. Das Testschiff war mit einem japanischen Yanmar-Diesel, herkömmlicher Welle und einem Gori-Faltpropeller ausgerüstet. Die Leistung der Maschine (13,2 kW/18 PS) reicht normalerweise aus, um ein so leichtes Schiff über seine Rumpfgeschwindigkeit hinaus zu beschleunigen, doch wir schafften nicht mehr als 6,6 Knoten. Dies ist sicherlich dem Faltpropeller zuzuschreiben, der auf der anderen Seite keinen Widerstand beim Segeln bietet. Auch für den verhältnismäßig langen Stoppweg von rund zwei Schiffslängen dürfte dieser Propellertyp verantwortlich sein.

Verbessern sollte die Werft unserer Meinung nach die Schallisolierung, denn selbst bei

Marschfahrt, wenn der Krach normalerweise erheblich abnimmt, lagen einige Werte am oder im lauten Bereich. Ansonsten ist die Maschine sehr ordentlich und gut zugänglich auf einem GFK-Fundament montiert, so daß die Wartung keine Probleme bereiten dürfte.

Das Fassungsvermögen des Brennstofftanks wird mit 62,5 Litern angegeben. Dies dürfte bei Marschfahrt für etwa 100 Seemeilen reichen. Gute Manövrierfähigkeit stellte die Duetta 94 auch bei Motorfahrt unter Beweis. Die Drehkreise ließen sich in 14 beziehungsweise 15 Sekunden fahren, und auch die gesteuerte Rückwärtsfahrt war problemlos. Eigner eines solchen Schiffes brauchen also Manöver in engen Häfen nicht zu fürchten.

Bei der Innenaufteilung und -einrichtung hielt Dehler an bereits bewährten Mustern fest. So finden wir im Vorschiff, in dem eine Deckenhöhe von 1,45 Metern vorhanden ist, die übliche dreieckige Liegefläche, deren Länge 2,35 Meter beträgt. Da die Tür zum Vorschiff zur Steuerbordseite hin versetzt ist, mißt das Kopfende der Koje auf Backbordseite 95 Zentimeter, während es auf der gegenüberliegenden Seite nur 56 Zentimeter sind. Bei Verwendung eines Einsatzstückes steht eine Gesamtbreite von 1,96 Metern zur Verfügung. Unter der Vorschiffsliegefläche sind der Wassertank und Stauräume eingebaut.

Die Kajüte, in der die Deckenhöhe zwischen 1,89 Me-

YACHT TEST

ter (beim Niedergang) und 1,70 Meter liegt, ist einfach, aber zweckmäßig eingerichtet. In ihr stehen zwei bequeme Kojen von jeweils 1,99 Metern Länge und 49/97 Zentimetern Breite zur Verfügung, deren Rückenlehnen hochgeklappt werden. Hier fehlen irgendwelche Verschlüsse oder Haken ganz einfacher Art, damit hinter den Lehnen gestautes Bettzeug sich im See-gang nicht selbständig macht. Über den Sofakojen sind Schapps mit Schiebetüren eingebaut. Der an der Maststütze befestigte Salontisch mißt 1,15 x 0,72 Meter, reicht also, wenn es sein muß, auch mal für eine größere Crew zum Essen aus.

Zur Navigation steht ein am WC-Raumschott montierter Kartentisch (72,5 x 52 Zentimeter) zur Verfügung, an dem der Navigator mit dem Rücken zur Fahrtrichtung sitzen muß.

Der auf Steuerbordseite neben dem Niedergang eingebaute WC-Raum hat 1,77/1,70 Meter Deckenhöhe bei über einem Meter lichter Weite längs- und 87 Zentimetern querschiffs. Die Einrichtung besteht fast gänzlich aus Kunststoff. Etwas mickrig schien uns die Schiebetür ausgefallen zu sein, denn von einem dichten Abschluß konnte nicht die Rede sein.

Die Pantry ist auf Backbordseite in L-Form angeordnet. Erfreulicherweise wurde sie mit einer Doppelpüle ausgerüstet, so daß ein ordentlicher Abwasch keine Probleme bereiten dürfte – sofern die elektrische Wasserversorgung funktioniert. Besser wäre es natürlich, wenn zusätz-



lich eine Hand- oder Fußpumpe zum Einbau käme. Gut gelöst ist die Kocher-Abdeckung (63 x 45 Zentimeter). Sie wird nach achtern weggeschoben und bildet dann eine zusätzliche Ablage für den Smut.

Mit dem Breiterwerden der Heckpartien moderner Schiffe ging die Einführung von Hunde-Doppelkoben einher, bei denen man allerdings den Hund gerne verschweigt, weil jene Liegestätten inzwischen zu Eignerkojen oder gar Achterkajüten avancierten. Auch Dehler mochte sich dem modernen Trend nicht verschließen, und so gibt es denn auf der Duetta eine beachtliche „Eigner-Doppelkoje“ von 1,98 Metern Länge, 1,61 Metern Breite am vorderen und 1,00 Meter Breite am hinteren Ende.

Sehen lassen kann sich auch die Plicht. Mit über zwei Metern Länge und 43 Zentimetern Breite sind die Bänke für eine größere Crew zugeschnitten und reichen zudem als Liegestatt aus.

TESTURTEIL

Leichtbau und trotzdem solide? Wir meinen ja. Die sorgfältige Verarbeitung und Aussteifung, das Zusammenlaminierten von Rumpf und Deck, die Fünf-Jahres-Garantie und die vielen sinnvollen Kleinigkeiten – etwa die Rollos für die Kajüttenfenster – zeigen, daß Dehlers Schiffe ein guter Kauf sind, zumal die Segeleigenschaften der neuen Boots-Generation vorzüglich genannt werden können.

Gut

*Segeleigenschaften
angenehmes Seeverhalten
Motorzugänglichkeit
GFK-Verarbeitung
Heckpartie abklappbar*

Schlecht

*Motor laut
Vorsegel nur eingehakt
keine Hand-Wasserpumpe
keine Rückenlehnen-
Arretierung*