

## 7,60-m-Hubkielyacht mit Wasserballast

# Dehler 25

Vier Forderungen stellte Werftchef Willi Dehler an seine Hauskonstrukteure E. G. van de Stadt und Partner und an seine technische Abteilung: ein Schiff zu schaffen, das sich leicht trailern läßt, keinen Wasserliegeplatz benötigt, gute Segeleigenschaften besitzt und einer vierköpfigen Crew Tourenkomfort bietet. Das bemerkenswerte Ergebnis: die Dehler 25.

Testbericht:  
Joachim F. Muhs

Gewöhnlich liegen sie gewachst und gewienert am Steg — die uns für einige Tage überlassenen Test-Boote, fit gemacht, einen YACHT-Test ohne Beanstandungen zu überstehen. Anders die Dehler 25: Noch den Staub der Landstraße an Deck, rollte sie hinter einem Mittelklasse-Pkw auf die Marina in Großenbrode.

Das schließlich gehörte zur Vorstellung, die uns die Dehler-Werft mit der Fünfundzwanziger bot, getreu dem Werbeslogan, nach dem ein Wasserliegeplatz für dieses Schiff nicht mehr nötig ist. Ein spezieller Trailer mit einer ausgeklügelten Abslipptechnik und ein handliches Aufriggsystem gehören zum neuen Bootskonzept.

Und das Zuwasserlassen klappte wie einstudiert: Das Gespann fährt rückwärts an eine schiefe Ebene, und jetzt dauert es nur Minuten, bis der gesonderte Slippwagen mit dem Boot vom Trailer über zwei Rampen ins Wasser gerollt ist. Eine elektrische Winde an der Trailerdeichsel macht das ganze einhandbedienbar. Derweil kann der zweite Mann das Boot im Wasser entern — vielmehr, er besteigt es ohne große sportliche Anstrengung über eine in den Spiegel eingebaute und herunterzuklappende Treppe.

Die wenigen Handgriffe für die kurze Fahrt zum vorläufigen Liegeplatz sind schnell getan. Er startet den Motor und steckt das Ruder mitsamt Pinne in einen dafür vorgesehenen Schacht und arretiert diese Ruder-Pinne-Kombination mit zwei Rändelschrauben. Den Slippwagen kann man dabei vorerst vergessen oder ihn wieder an Land ziehen. Durch

Auftriebskörper schwimmfähig, stört er auch zwischen den Pfählen nicht.

Was auf dem Weg in die Box (und hier noch eine Weile weiter) im Schiff gluckert, ist nun nicht etwa ein zu schließen vergessenes Seeventil; es ist Seewasser, das über ein automati-

tion aus rostfreiem Stahl auf die Höhe des Mastdrehpunktes gebracht wurden, halten den Mast seitlich beim Aufrichten. Ein teleskopartig ausfahrbarer Spi-Baum (er kann dadurch an einer Mastschiene angeschlagen bleiben) dient dabei als Jütt. Das alles ist von der Werft sehr



Trotz Wasserballast Dickschiff-Qualitäten: die Dehler 25. Mit kleiner Fock und gerefftem Groß locker 5,5 Knoten.

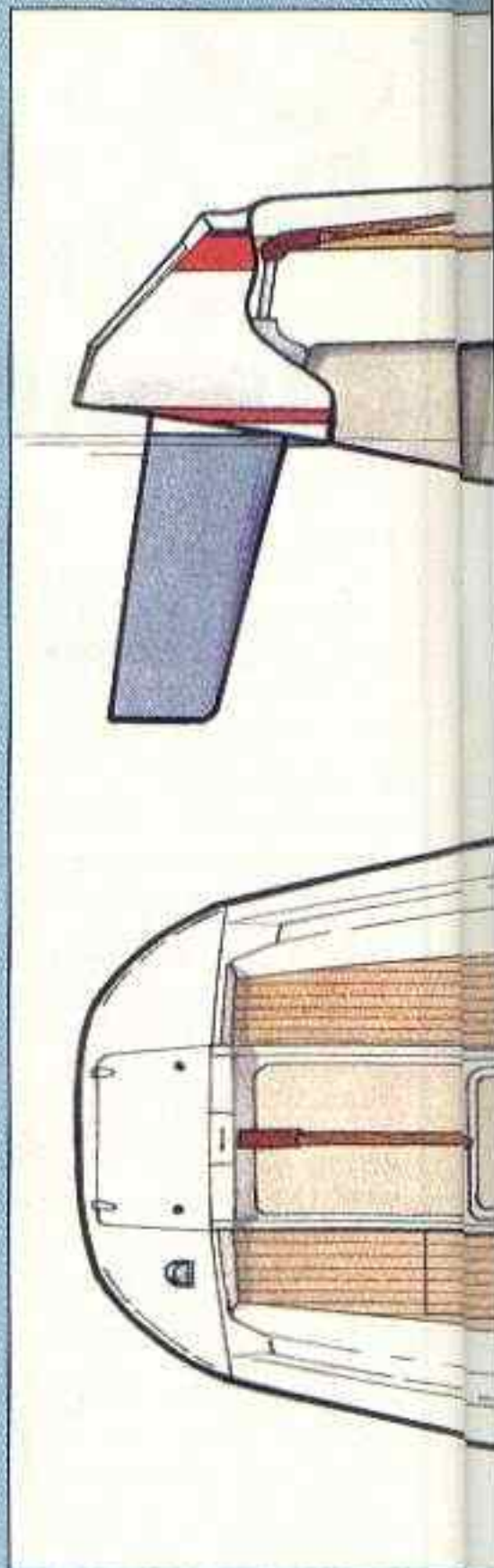
sches Ventil in dosierter Menge in den Ballasttank läuft. Wasserballast heißt hier das Geheimnis der leichten Trailerbarkeit.

Nächster Schritt: Mastsetzen. Auch das ist bei der Dehler 25 kein Problem: Auf einer für diese Zwecke in den Heckkorb integrierten Rolle schiebt man den auf dem Boot liegenden Mast nach achtern. Der Mastbolzen, mit einer Art Schnellverschluss, wird einfach durch Koker und Mastfuß geschoben, eine halbe Umdrehung — und der Bolzen sitzt. Eigens dafür vorgesehene Unterwanten, deren Befestigungspunkte an Deck durch eine Rohrkonstruk-

tion aus rostfreiem Stahl auf die Höhe des Mastdrehpunktes gebracht wurden, halten den Mast seitlich beim Aufrichten. Ein teleskopartig ausfahrbarer Spi-Baum (er kann dadurch an einer Mastschiene angeschlagen bleiben) dient dabei als Jütt. Das alles ist von der Werft sehr

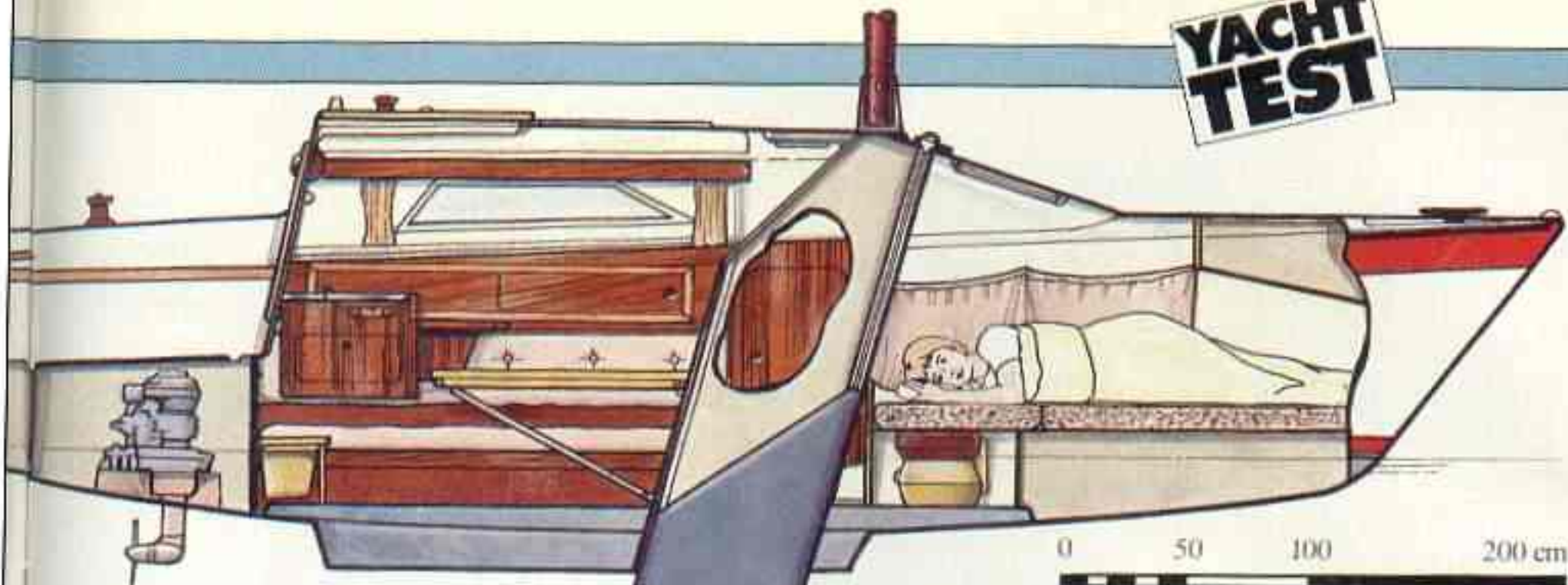
gut vorbereitet für ein leichtes Handling. Der Mast ist 7/8-getakelt und an Vor- und Achterstag für eine schnelle Einstellung der Mastkurve mit Taljen ausgerüstet. Ohne Übung steht der Mast innerhalb von zehn Minuten. Die nach achtern gepfeilte Saling stützt das Profil im 7/8-Bereich sicher nach achtern ab.

Vom Konzept her ist die Dehler 25 ein Hubkieler mit hoher Formstabilität. Zusätzliche Stabilität bekommt sie durch den Wasserballast. Der in sieben Minuten elektrisch ausfahrbare Ballastkiel von 375 Kilogramm ist sozusagen der stabilitätsgebende „Grundstock“. Die



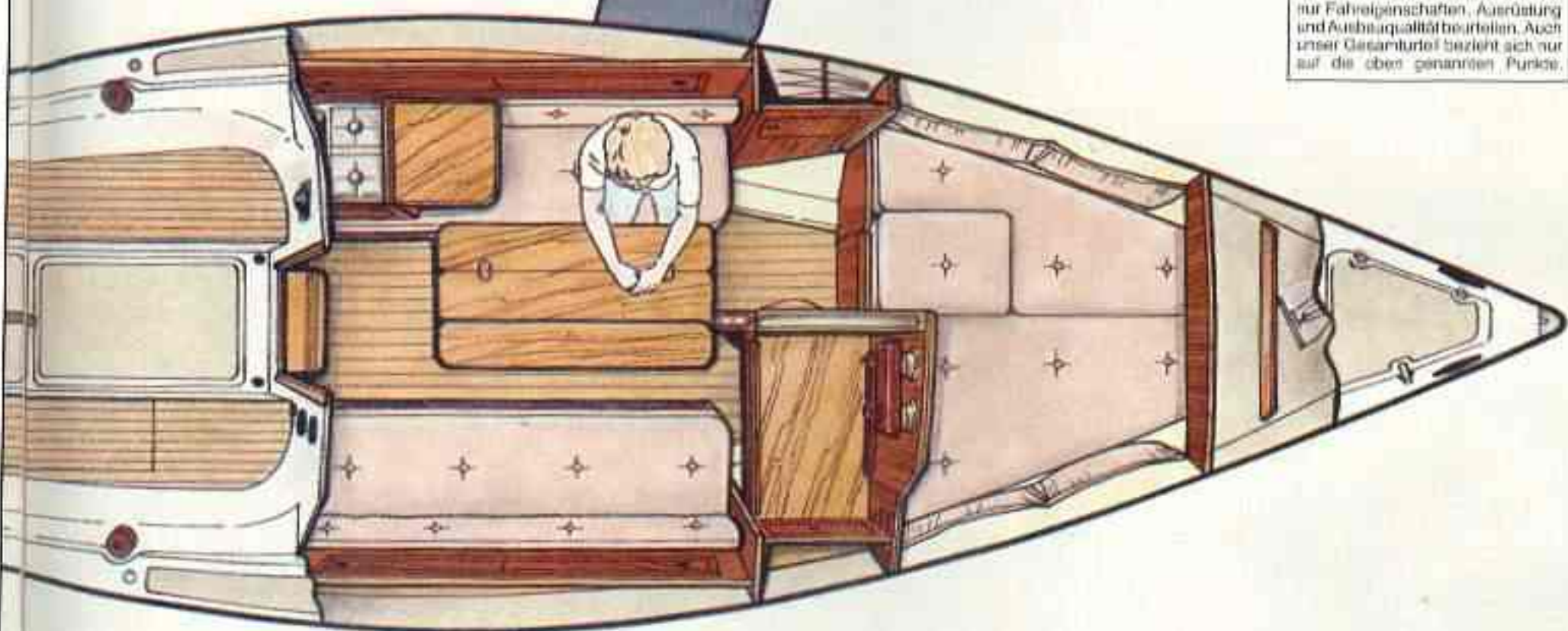


# YACHT TEST



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 Gesamtergebn bezieht sich nur auf die oben genannten Punkte.



## Wertangaben:

Länge über alles 7,60 m; Länge Wasserlinie 6,00 m  
 Breite 2,50 m; Tiefgang ohne/mit Kiel: 0,45 m/1,40 m  
 Gewicht: 1,588 t; Ballast 0,75 t  
 Großsegel 15,8 m<sup>2</sup>; Genua 15,4 m<sup>2</sup>  
 Takelungsart 7/8-Slup; Masthöhe über Wasser 10,60 m  
 Mastlänge: 9,40 m; Rumpfmateriale: Handauflegeverfahren  
 — Sandwich mit Kevlar;  
 Deckmateriale: Handauflegeverfahren — Sandwich GFK  
 Maschinentyp: Volvo MB 2/50S, P 5,6/7,5 kW/PS  
 max. Drehzahl 5000 U/min, Tankkapazität 45 l  
 Propellertyp: Faltpropeller Prop. Ø: 304 mm, Steigung:  
 203 mm; Frischwassertank: 60 l, Tankmateriale: Kunststoff  
 Anzahl der festen Kojen: 4  
 Standardpreis einschl. MwSt. ab Händler 29.900 DM  
 Preis mit Grundausrüstung einschl. MwSt.  
 ab Händler: 40.016 DM  
 Werftanschrift: Dehler Yachtbau GmbH, Im Langel,  
 5778 Meschede 3

## Testdaten:

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit  $(2,43 \times \sqrt{LWL}) = 5,95 \text{ kn}$   
 Länge/Breite-Verhältnis = 3,04/1  
 Verhältnis  $\sqrt{\text{Segelfläche}}/\sqrt{\text{Verdrängung}} = 4,99/1$   
 Verhältnis Segelfläche/(LWL x BWL) = 2,48/1  
 Windgeschwindigkeit beim Test 8 m/sec (etwa 5 Beaufort)  
 optimale Höhe am Wind 40°  
 Testgeschwindigkeit: am Wind 5,5 kn  
 vorn Wind 5,8 kn, raumschots 6,0 kn  
 Max. Geschwindigkeit mit Motor 5,6 kn  
 Marschfahrt (80%) 5,2 kn  
 Stoppzeit: 6,5 sec; Stoppweg: ca. 1 Schiffslänge  
 360°-Drehung unter Maschine/unter Segeln: 13 sec/22 sec  
 Drehkreisdurchmesser: 1 Schiffslänge  
 Lautstärken in db (A): Vorschiif Kajüte Pflicht  
 Voll voraus 72 74 82 5000 Upm  
 Marschfahrt (80%) 62 67 70 4000 Upm



Keine Probleme bereiten das Slippen und das Mastsetzen: Über eine Rampe rollt der Slipwagen vom Trailer ins Wasser. Der Spibaum dient als Jütt. Die Talje des Vorstags hilft dabei. Spezielle Unterwanne verhindern ein seitliches Ausschlagen des Mastes. Den Slipwagen kann man zwischenteilig vergessen; er ist schwimmfähig. Ihn braucht man erst später an Land zu stellen.



Batterie muß während der Ausfahrtzeit einen Strom von 10 Ampere liefern; beim Aufholen 15 Ampere.

Nach diesen Vorbereitungen konnten wir Segel setzen und den ersten Schlag tun. Ganz besonders interessierte natürlich die Stabilität. Wasserballast wirkt ja erst vollständig, wenn er durch die Schräglage des Bootes aus dem Wasser gehievt wird. Doch erst einmal bescherte uns Rasmus leichte Winde. Die Dehler 25 nahm dennoch schnell Fahrt auf: Raumschots bei Beaufort 2 erreichte sie bereits vier Knoten. Durch ihr im achteren Bereich sehr flach gezogenes Unterwasserschiff läuft das Wasser gut ab. Da das Achterschiff außerdem angenehm schmal geraten ist, saugt sich der Spiegel auch bei „Kaffeebrise“ nicht fest. Ein weiterer Vorteil dieses schlanken Achterschiffes: Das Ruder wird bei Krängung nicht so schnell aus dem Wasser gehievt wie bei Schiffen, die ihre größte Breite im achteren Drittel haben. Überhaupt ist der Riß gut gelungen, das Boot zeigt eine harmonische Linienführung.

Ein Spielen mit der Schot bei einfallenden Böen hat man bei der Fünfundzwanziger kaum nötig. Nur in extremen Böen macht sich eine Tendenz zum Luvén bemerkbar. Auf den Generalkurs läßt sich das Boot aber stets sicher zurückbringen.

Schon bei leichtem Wind machten sich jetzt die guten Manövrier-Eigenschaften bemerkbar, die es eine Woche später bei ausgesprochen steifem Wind nur einem Mann an Bord ohne weiteres ermöglichten, auf engem Raum vor der Großenbroder Hafeneinfahrt aufzukreuzen. Ein Drehkreis unter Segeln von 360 Grad in 22 Sekunden ist auch ein entsprechend guter Wert.

Weiter draußen dann, bei Windstärken bis zu 5 Beaufort, segelten wir das Boot gegen eine steile Kabbelsee und hatten das Gefühl, auf einem Diekschiff zu sein. Dank seiner Spindelmechanik rührte sich der Ballastkiel keinen Millimeter in seinem Kasten, und mit seiner guten Anfangsstabilität und dem ab ungefähr 30 Grad einsetzenden zusätzlichen aufrichtenden Moment aus dem Wasserballast stellte sich nie das Gefühl der



Auch ohne Stehhöhe bequemes Wohnen: Im Salon stört der Kasten für den Hubkiel kaum. Eine gute Lösung: der Kartentisch. Für die Toilette bleibt nur wenig Raum zwischen Kiekkasten und Bordwand. Die Pantry verschwindet beim Segeln unter der Backbordducht.





Unsicherheit ein. Zwar legt sich das Boot relativ schnell bis zur Scheuerleiste weg, blieb aber dann enorm steif. Es gelang uns nicht, Wasser bis über den Deckansatz und über das Cockpitsüll zu pressen.

Allerdings kann die Fünfundzwanziger ab vier Windstärken ein Reff im Groß und die Normalfock gut vertragen. Den Kurs vor dem Wind liefen wir mit 5,8 Knoten ab, während die Speedonadel raumschots an der Sechs-Knoten-Marke pendelte. Auch hart am Wind machte sich das Boot gut und zeigte angemessenes Seeverhalten: 5,4 Knoten in rauher, kurzer See sind eine gute Geschwindigkeit für eine Wasserlinienlänge von sechs Metern.

Auf allen Kursen lag die Dehler 25 dabei hervorragend auf dem Ruder. Die Kiefflossen-Ruder-Abstimmung kann man als gelungen bezeichnen. Das oft bei schlechten Konstruktionen zu beobachtende Ausschlagen des Hecks bei vorbalancierten, freistehenden Rudern fehlt hier völlig. Durch den schmalen, langgezogenen Kiel, der den Wasserballast und einen Teil des Hubkiels aufnimmt, läuft das Boot wie auf Schienen und läßt sich ausgesprochen gutmütig handhaben. Beeindruckt hat uns vor allem, daß bei zunehmender Krängung der Ruderdruck kaum stärker wird.

Daß nur Wasser anstatt Blei den Kiel füllt, hat man schnell vergessen. Die aufrichtende Kraft beim Krängungstest betrug 63 Kilogramm am Masttopp, also weit mehr als ein „Stehaufmännchen“ dieser Größe nach unserer Definition benötigt. Das merkt man beim Segeln. Dennoch ahmt man den Wasserballast, dann nämlich, wenn das Boot beschleunigt, etwa von einer Welle zusätzlich geschoben oder abgebremst wird. Physikalisch gesehen reiben hier Wasserschichten (im Ballast) aneinander, was in starkem Seegang ein leicht „schwammiges“ Gefühl abgibt. Vielleicht ist es möglich, den Ballasttank durch Querschotten noch mehr zu unterteilen.

Unter Motor macht sich lediglich bei Rückwärtsfahrt eine unangenehme Eigenschaft bemerkbar, die allerdings bei allen Schiffen mit derartiger Ruder-

## Auf einen Blick

### Gut

Segel- und Manövrier-Eigenschaften  
Seeverhalten  
Stabilität (Wasserballast)  
Hubkielmechanik  
Trailerbarkeit

### Schlecht

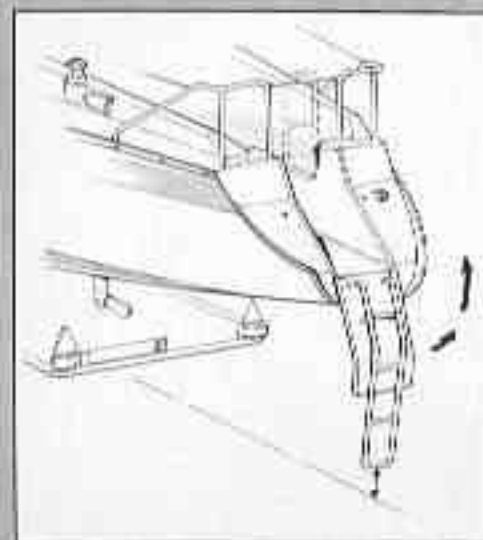
Toilette  
glattes Aufbaudeck

konstruktion zu beobachten ist: Gibt man zuviel Gas, dann reißt es dem Steuermann die Pinne aus der Hand. Gefühlvoll gefahren läßt sich die Dehler 25 jedoch in jede enge „Parkbox“ steuern. Mit dem MB 2/50 S Saaldrive von Volvo Penta, einem Viertakter mit einer Leistung von 5,5 Kilowatt, ist das Boot ausreichend motorisiert. Er wird mit einem Seilzug gestartet. Die Werft hat den Motor in einer Art Wanne unter der Plicht eingebaut. Durch eine Auskleidung der Motorbox mit schalldämmendem Material sollten sich die gemessenen Motorgeräusche jedoch noch um einiges herabsetzen lassen. An Motorkomfort vermißten wir lediglich die Chokeybedienung, die die Werft jedoch nach außen führen will. Mit dem Fallpropeller ließ sich das Boot innerhalb von 6,5 Sekunden aus der Marschfahrt heraus aufstoppen. Ein guter Wert.

Das 7/8-Rigg ohne Backstagen bereitet auch einer Familiencrew keine Schwierigkeiten. Wie heute üblich sind alle Fallen und Strecker ins Cockpit geführt. So braucht man nur noch zum Segelwechseln auf das Vorschiff. Hier wird es auf dem Aufbau vor dem Mast glatt. Vor- und Seitendecks dagegen sind mit dem Decksbelag „Antislipp“ beklebt, der gut aussieht und sich leicht reinigen läßt. Handläufe auf dem Aufbau geben zusätzliche Sicherheit. Ein großer Ankerkasten nimmt Anker und Tauwerk auf. Durch eine Vorschiffsluke (aus geföntem Plexiglas) kann man notfalls auch das Vorsegel bergen und den Hubkiel mit ei-

ner Kurbel bewegen. Man steckt sie dazu auf das Ende der Spindel, das vor dem Mast durch das Deck kommt. Dazu benötigt ein trainierter Kurbler allerdings mindestens zehn Minuten. Es ist also kein Hubkieler zum „eben mal trockenfallen“. Eigentlich wird der Kiel nur zum Slippen und für den Transport hochgehievt.

Das Cockpit ist körpergerecht. Der Mann an der Pinne kann die Großschot leicht bedienen. Das Cockpitsüll wurde so geformt, daß man auch über



Die Treppe ins Cockpit.

längere Zeit auf dem Seitendeck sitzen kann, um mit der Pinneverlängerung zu steuern oder das Boot auszureiten.

Durch ein großes Niedergangsluk (82 x 67 Zentimeter) gelangt man unter Deck. Der flache Aufbau wurde gekonnt der Gesamtsilhouette des Bootes angepaßt. In der Kajüte ist eine lichte Höhe von maximal 1,44 Metern vorhanden. Keine „Stehhöhe“ mithin: Langmachen kann man sich nur bei geöffnetem Luk. Da die Dehler 25 ohnehin als Küstenkreuzer für die kleine Familie, also für zwei Erwachsene mit maximal zwei Kindern, gesehen werden muß, hat man einen ausreichenden Lebensraum unter Deck.

Optisch wird die Hauptkajüte durch den Kartentisch (78,5 x 55 Zentimeter) unterteilt. Er ist nach vorn hin quer vor dem Vorschiffsschott auf der Steuerbord-Seite angeordnet. Dadurch fällt der bis zur Kajütsdecke durchlaufende Hubkiel-Kasten mittschiffs kaum auf. Viel Wert legte die Werft auf die Kojen, die im Salon im ausgeklappten Zustand 1,93 x

0,9 Meter messen. Fast einen Meter breite Kojen findet man selten bei einem Boot dieser Größe. Die Doppelkoje im Vorschiff ist 2,10 Meter lang und am Kopfende 1,70 Meter breit.

Da bleibt leider für ein vernünftiges WC kein Platz. Ein Porta Potti unter der (Backbord-) Vorschiffskoje zwischen Schrank und Schwertkasten kann dann nur als Notlösung dienen. Das gilt auch für die Pantry, die bei Nichtgebrauch als kompakte Koch-Abwasch- und Geschirrschrankeinheit unter der Backbord-Cockpitducht verschwindet. Dennoch ist sie eine gute Alternative für ein 7,6-Meter-Boot, auf dem die Zubereitung opulenter Mahlzeiten wohl immer mit Schwierigkeiten verbunden sein wird. Der Salontisch (normalerweise fährt man ihn beigegeklappt) wird am Schwertkasten eingesteckt. Seine Größe: 90 x 70 Zentimeter. Insgesamt wirkt der Wohnraum unter Deck gemütlich, wozu die „niedrige Decke“ und die bequemen Polster einen Großteil beitragen.

## YACHT-TESTURTEIL

Die Dehler 25 darf man nicht ohne ihren Spezial-Trailer mit „Schwimmwagen“ bewerten. Erst das Gespann, bestehend aus Hänger, Boot und Zugwagen, ergibt eine Dimension, die sich am besten mit „Amphibienfahrzeug“ definieren läßt. An Land kann das Boot leicht bewegt werden, wenn der Wasserballast abgelassen und der Kiel aufgeholt ist, während die heruntergeklappte Treppe im Heck das Boot auch auf dem Trockenen bewohnbar macht. Im Wasser ist die Dehler 25 ein kleiner, familienfreundlicher Küstenkreuzer, der viel Segel-Spaß bringt. Man kann dieses Boot sogar sportlich segeln wie ein Regattaschiff. Es ist einer kleinen Crew, die häufig das Revier wechseln muß, auf den Leib zugeschnitten. Ein fester und teurer Wasserliegeplatz wird durch die Mobilität der Fünfundzwanziger unnötig. Viele gute Detaillösungen und neue Ideen geben der Dehler 25 in dieser Bootsklasse eine Sonderstellung.