

Das Kind in uns

FAHRBERICHT: DEHLER 18 ROTKÄPPCHEN Ein Feuerwerk an Ideen brannte Dehler beim Rotkäppchen ab. Daniel Düsentrrieb wäre zufrieden

Innovation lautete das Schlagwort von Willi Dehler, als er mit Judel/Vroljik das Rotkäppchen hinter dem Vorhang konstruierte. Jetzt steht es davor, hat bereits ein Jahr auf dem Buckel, und 150 verkaufte Einheiten sprechen eine klare Sprache. Die Dehler 18 hat das Zeug zum Renner, wie seinerzeit die legendäre Varianta, das allererste Erfolgsboot der deutschen Werft. Dabei hing das Projekt schon in der Anfangsphase an einem hauchdünnen Faden. Willi Dehler und das Designbüro Judel/Vroljik traten für das Projekt ein, doch Probleme mit der technischen Ausführung innovativer Elemente und hohe Kosten riefen verflümmern die Skeptiker

Dehler 18

Länge ü. a.: 5,50 m
Länge WL: 5,35 m
Breite: 2,45 m

Tiefgang: 0,40 bis 1,30 m
Verdrängung: 750 kg
Ballast: 250 kg

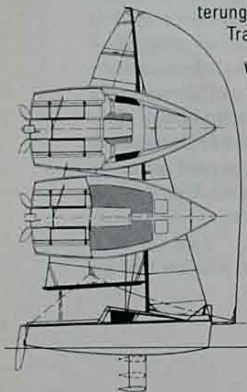
Großsegel: 14 m²
Fock: 5,5 m²
Gennaker: 30 m²

Grundpreis ohne Käppchen und Ausreitbügel, ab Velden (inkl. MwSt.): 188.680,-

Extras: Cabrio-Verdeck (rotes Käppchen): 8.890,-, Cockpitzelt: 10.300,-, Ausreitbügel: 5.980,-, Gennaker: 11.868,-, Stautaschen für Backskiste: 5.802,-, Salon- und Cockpittisch: 4.314,-, Großsegelpersenning: 2.574,-, Pantry Block: 9.600,-, Elektrikpaket: 6.500,-, chem. WC: 2.170,-, Badeleiter: 2.838,-, Motorhalterung: 1.266,-, Trailer: 36.948,-

Werft: Dehler Yachtbau, Im Langel 22, 59872 Meschede-Freienohl

Vertrieb: Dehler Yachtbau GmbH, Mehrerauerstr. 52, 6900 Brezgenz, Tel.: 05574/322 73



auf den Plan. Das Ziel, einen modernen Daysailer um günstige 140.000 Schilling auf den Markt zu bringen, rückte in weite Ferne und wurde erst wieder realistisch, als das Designerduo eine abgespeckte Version präsentierte.

Kaum eine Werft hat einen richtigen Zugang zu kleinen Daysailern, dementsprechend prägen viele alte, kaum neue, geschweige denn moderne Boote diese Kategorie. Der Markt schreit nach Innovation, er braucht das Rotkäppchen wie Schneewitchen die sieben Zwerge. Willi Dehler hat die Zeichen erkannt und Techniker sowie Kosten-Nutzen-Rechner mit dem Auftrag nach kreativen, kostengünstigen Lösungen in Klausur geschickt.

Das Ergebnis:

– Eine in die Sitzdichten eingelassene, gepolsterte Bügelkonstruktion, die aufgeklappt als Rückenlehne, diagonal gestellt als Ausreitbügel oder Kindersitzhalterung dient und im nicht aktivierten Zustand den Kniekehlen schmeichelt.

– Ein Bugspriet, an dem ein Gennaker gefahren wird.

– Ein Schwertkasten, der bei voller Absenkung unter den Vorschiffspolstern verschwindet, mit einem Gummifaltbalg als Dichtung. Zum Trailern wird der Hubkiel mittels Talje und spezieller Hebevorrichtung hochgezogen, wobei der Gummifaltbalg geöffnet werden muß.

– Eine Doppelruderanlage, bestehend aus angehängten, elliptischen Ruderblättern und Pinnenanlage.

– Ein leuchtend rotes Cabrio-Klappverdeck, das beim Segeln unter einem Kunststoffbügel ruht, in aufgestelltem Zustand für Stehhöhe unter Deck sorgt, und dem die Dehler 18 den Beinamen „Rotkäppchen“ verdankt. Der Marketinggag war gelungen, das Rotkäppchen Star auf den Messen und der beste Beweis, daß innovative Produkte auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten Kauflust wecken.

Die deutsche Werft hat es sich

nicht leicht gemacht, wie die wertfreie Aufzählung der wesentlichen Elemente dokumentiert. In den Neuerungen steckt jede Menge Hirnschmalz. Über die Sinnhaftigkeit einiger Details läßt sich streiten, doch ohne Bereitschaft zu Experimenten gibt es keine Verbesserungen. Außer Frage steht die Originalität, die kleine Dehler ist pfiffiger als viele Konkurrenten. Anlaß zu Diskussionen könnte der Preis geben. Im Kampf um Marktanteile wollte man die 20.000-Mark-Grenze nicht überschreiten, doch der löbliche Vorsatz verpuffte wie Strohfeuer. Noch im Frühjahr kostete die Dehler 18 inklusive gepolstertem Ausreitbügel und rotem Cabrio-Klappverdeck (dem Käppchen) 166.000 Schilling, laut aktueller Preisliste muß man für das nackte Schiff nun 188.680 Schilling, berappen. Der Oberclou: Der gepolsterte Ausreitbügel und das Cabrio-Verdeck, also das Käppchen, müssen extra bezahlt werden: 5.980 für die Bügel und 8.890 für das Käppchen, was der Demontage einer tollen Idee gleichkommt. Das ist gerade so, als ob ein Mercedes-Käufer für den Stern extra bezahlen müßte.

Designer-Kappen sind niemals gratis

Judel/Vroljik setzten sich mit der Dehler 18 über die Allgemeingültigkeiten internationalen Daysailer-Stylings hinweg. Sie pfliffen auf Normen und schufen dadurch Spielraum für Überraschungen, der zeitweise in einem tollkühnen Drahtseilakt mündet. Basis ist ein flacher, jollenartiger Rumpf, der vorne mit einem steilen Steven beginnt, betont breit wird und sich erst vom Bereich des Cockpits nach achtern leicht verjüngt. Zum Unterschied von anderen Konzepten, die zwischen Cockpit und Kajüte eine klare Trennung vorsehen, verfügt das Rotkäppchen über einen ganzheitlichen Lebensraum – die Grenze zwischen innen und außen scheint aufgehoben. Der breite, nach vorne

weit offene Niedergang sorgt auch unter Deck für freundliche Stimmung.

Damit diese auch bei Schlechtwetter erhalten bleibt, hat man sich an den Nomaden orientiert und ein Cockpitzelt (10.300,-) entworfen, dessen Basis das knallrote Käppchen (8.890,-) ist. Wer sich rund 19.000 Schilling ersparen möchte, muß mit dem GFK-Hardtop vorlieb nehmen. Es verhindert, daß Wasser den Niedergang hinunter fließt, die Wohnfunktion erfüllt es mehr schlecht als recht (keine Stehhöhe). Außerdem ist es so sperrig, daß es immer im Weg liegt, und rot ist es auch nicht (Ausnahme: Standardfarbe

Plus und Minus

- + • Segeleigenschaften
- Innovationsgeist
- Verarbeitung
- Handlung
- • Standardausstattung
- Hardtop
- Doppelruderanlage
- Großschotblock





rot). Hier beißt sich die Katze in den Schwanz: Egal in welcher Version, das Hardtop ist serienmäßig, aber der Schwachpunkt im gesamten Konzept. Ein Schiebeluk wär einfacher im Handling. Das Hardtop bezieht seine Rechtfertigung nur aus der Käppchen-Idee (Cabrio-Faltdach mit Stehhöhe), aber genau das fehlt der Standardversion.

Unter Deck beschert uns das Raumkonzept des Rotkäppchens eine Alltagsauglichkeit, die ansatzweise vorhanden ist. Die Kojen reichen vom Bug bis zu den Backskisten und sind mit klappbaren Polsterrollen versehen, die je nach Bedarf als Rückenlehne oder der Kojenverbreiterung dienen. Auf den über drei Meter langen Kojen haben zwei Erwachsene und ein bis zwei Kinder Platz, damit man sich bewegen kann, sollten jedoch Käppchen und Cockpitzelt zur Verfügung stehen. Die Einrichtung erfolgt getreu dem bewährten Dehlerkonzept mittels Ausbaupaket. Abgesehen von den Kojen und einigen Segeltuchtaschen an jeder Seite, herrscht gähnende Leere. Deshalb

ein Blick auf die Zubehörliste: Die Pantry (einflammiger Spirituskocher, Spüle mit Frisch- und Abwassertank sowie Stauraum) kommt auf 9.600 Schilling, das Elektrikpaket (Batterie, Schaltpaneel mit Innenlampe, weißes Topplight) kostet 6.500 Schilling, und für das chemische WC muß man 2.170 Alpendollar be-rappen.

Design oder nicht sein

Das Cockpit steht im Zeichen zweier Neuheiten. Der Ausreitbühl dürfte dank seiner Multifunktionalität auch hartnäckige Skeptiker zu einem wohlwollenden Urteil verleiten. Der Doppelrudernanlage dürfte das nicht so leicht fallen. Sie ist wieder in Mode gekommen, objektiv gesehen, überwiegen aber die Nachteile. Zur Theorie: Ein einfaches Ruder büßt bei 45 Grad Krängung über 50 Prozent des Wirkungsgrades ein. Man merkt das beim Abfallen oder Anluven, wenn das Heck aus dem Wasser gehoben, beziehungsweise ins Wasser gedrückt wird. Ein Doppelruder kann dieses Problem lö-



HOPPALA Wenn die Kleine flach liegt, wollen sie 24 Kilopond wieder aufrichten. Das ist nicht sehr viel, aber durchaus beruhigend.

Zum Trailern kann der Hubkiel mittels Hebevorrichtung auf 40 cm verkürzt werden

sen. Das Leeruder erzielt auch bei 45 Grad Krängung an die 70 Prozent Wirkung, Voraussetzung dafür ist allerdings ein Luvruder, das zur Gänze aus dem Wasser taucht. Ist das nicht der Fall,

weil das Boot zu schmal ist, erzeugt es eine starke vertikale und somit vertrimmende Kraft, die Kräftehaushalte der beiden Ruder heben sich auf und entsprechen in Summe einem Ein-



MIT DEM GENNAKER geht die Post ab, man sollte jedoch weit achtern sitzen, weil die Dehler 18 gerne die Nase ins Wasser steckt. Innovatives, wohn man blickt: Ausreitbügel, Doppelruder, Kabine mit versenkbarem Schwertkasten, Hardtop mit Käppchen unter dem GfK-Bügel und Bugspriet



zeleruder und seinen Nachteilen. Genau das ist beim Rotkäppchen der Fall. Doppelruderanlagen funktionieren gut auf extrem breiten Hochseeyachten, wo das zweite Ruder schon bei geringer Krängung vollständig aus dem Wasser taucht, oder auf Yachten mit aufholbaren Ruderblättern. Auf der Dehler bietet die Doppelruderanlage also nur in einem sehr schmalen Segment Vorteile, auf den meisten Kursen bremsen die sich parallel bewegenden Blätter und beeinträchtigen das Steuergelände der Pinne. Hinzu kommt noch die größere benetzte Fläche und weit dramatischer, der Platzbedarf der Pinnenanlage im Cockpit, der ganz besonders auf einer 18 Fuß-Yacht schmerzt. Dafür hat der Motor zwischen den Ruderblättern ein nettes Plätzchen. Bleibt die Frage offen: Warum hast du zwei Ruder Rotkäppchen?

Im übrigen zeigt der Lagebericht aus dem Cockpit kaum Schwächen. Die Backskisten haben ein unfassbares Volumen, die ergonomisch gestylten Sülls gehören zum Besten, das unser Hinterteil in letzter Zeit berührt hat, auch die Ausreitbügel fanden Gefallen. Nachdem man sich ein wenig mit dem Handling vertraut gemacht hat, wie man was wo einhängt, kommt der Genuß. Der gepolsterte Bü-

gel ist in jeder Situation ein Gewinn, egal ob als Rückenlehne, Kniestütze oder Ausreithilfe.

Liebe Leute, hier bin ich

Auf welche Zielgruppe man bei Dehler sein Visier eingestellt hat, zeigt ein Blick auf Rigg und Segel. Das Rotkäppchen trägt ein flexibles 7/8-Rigg mit gepfeilter Saling, das mit einem 14 m² messenden Großsegel auf relativ hohem Mast recht üppig besegelt ist. Dafür konnte man die Genua durch eine nicht überlappende Selbstwendefock ersetzen, wodurch sich ein auf einfache Handhabung ausgelegtes Rigg ergibt. In dieses Konzept paßt auch der fehlende Spinnaker. Er wird durch einen 30 m² großen Topp-Gennaker vertreten, ein asymmetrisches Vorsegel, das am Bugspriet gefahren wird und wesentlich leichter zu segeln ist.

Abgesehen vom serienmäßigen Großschotblock, den man keinem Segler zumuten sollte, ist die Beschlagsausrüstung ordentlich. Fallen und Strecker (Niederholer, Cunningham, etc.) werden umgelenkt und aus dem Cockpit bedient. Hervorragend sind Qualität und Position der Stopper, wünschenswert wäre eine Belegmöglichkeit für die Gennakerschoten.

Ein Rotkäppchen am Wörthersee

Während des Tests am Wörthersee wehte es mit drei bis fünf Beaufort. Das Großsegel machte auch im flach getrimmten Zustand kein übertrieben verzerrtes Gesicht, das blieb dem Mann an der Gennakerschot vorbehalten, der mit der dünnen Schot kämpfte und vergeblich nach einer Klemme Ausschau hielt.

Mit Fock, ungerefftem Groß und Gennaker wirkte das Rotkäppchen bei vier Windstärken noch richtig besegelt, doch gilt es, gewisse Grundregeln zu beachten. Nicht daß die Kleine schüchtern wäre, aber sie neigt dazu, die Nase ins Wasser zu stecken, was auf den weit vorne liegenden Kiel sowie den toppgesetzten Gennaker zurückzuführen ist, der ziemlich Druck auf den Bug ausübt. Die Crew wirkt dem entgegen, indem sie so weit achtern wie möglich sitzt und den Gennaker nicht zu dicht nimmt. Optimal getrimmt erreichten wir raumschots 8 Knoten, was für die kleine Dehler ein toller Wert ist. Von jollenähnlichem Verhalten kann nur bezüglich der Wendigkeit gesprochen werden, auf raumen Kursen unterscheidet sie sich ganz deutlich von einer Jolle, weil man vergeblich darauf war-

tet, daß endlich der Bug aus dem Wasser kommt. Das Wichtigste ist das richtige G'spür für den Gennaker. Ist er zu dicht, bewegt man sich nur gequält vorwärts, fiert man ein wenig, gibt das Rotkäppchen ordentlich Gas. Ein längerer Bugspriet, wodurch sich die Düse zwischen Großsegel und Gennaker vergrößern würde, könnte diese Problematik vermutlich beseitigen.

Am der Kreuz ein ähnliches Bild. Die Vorstellung war durchaus zufriedenstellend: 5,5 Knoten sind eine bemerkenswerte Geschwindigkeit (flaches Wasser), der Wendewinkel von 75 bis 80 Grad (37,5–40 Grad am wahren Wind) klassenüblich. Das Rotkäppchen sollte jedoch möglichst aufrecht gesegelt werden, überschreitet die Krängung ein gewisses Maß, nimmt die Luvgerigkeit stark zu. Wer die ausgewogenen Segeleigenschaften erhalten will, sollte rechtzeitig ans Reffen denken. Mit zu viel Tuch fühlt sich die Kleine nicht wohl, womit wir beim Krängungstest wären.

Erfahrungsgemäß weisen Hubkieler mit ausgefahrenem Kiel ein hohes aufrichtendes Moment auf. Wir wollten es genau wissen, legten das Rotkäppchen ohne Segel mit ausgefahrenem Kiel auf die Seite und ermittelten (bei 90 Grad Lage) 22 bis 24 Kilopond aufrichtende Kraft am Masttopp. Man kann also nicht von absoluter Unkenterbarkeit sprechen, doch braucht es ein beachtliches Maß Übermut, bis sich das Käppchen endgültig verabschiedet. Und wenn's tatsächlich passiert, geht die Welt auch nicht unter, denn Rotkäppchen ist unsinkbar.

Resümee

Es gibt wenig Sinn, sich gegen Fortschritt zu stemmen. Auch wenn manches am Rotkäppchen sonderbar anmutet, sollte man nicht gleich darüber meckern, sondern sich zurücklehnen, in aller Gemütlichkeit mit dem Neuen vertraut machen und dankbar sein, daß sich endlich jemand getraut hat, kreativ zu sein. Trotz kleiner Mängel gehört der Daysailer zu den erfreulichsten Erscheinungen am Bootsmarkt, und wir wünschen uns, daß dieser Innovationsdrang anhält und flächenbrandartig auf andere Werften übergreift.

Text und Fotos:
Roland Duller