

Maßgeschneidert...



...für Eignerwünsche waren Dehler-Yachten schon immer. Ein gutes Beispiel hierfür sind sicherlich die Delantas, die je nach Familiensituation als "Ein"- oder "Zweiraumwohnung" sowie mit unterschiedlicher Inneneinrichtung geordert werden konnten. Dieser Variantenreichtum, gepaart mit guten Segeleigenschaften sowie günstigen Preisen, war ein Schlüssel zum Erfolg. Jan Kuffel beschreibt den Longseller aus dem Sauerland.

Die Geschichte der Firma Dehler begann Anfang der sechziger Jahre in einem ehemaligen Kinosaal in Dortmund. Firmengründer Willi Dehler hatte sich kurz zuvor eine Pfeil-Jolle des holländischen Konstrukteurs E.G. van de Stadt für den Familienurlaub angeschafft und war sofort von der GfK-Bauweise und den Möglichkeiten des neuen Materials begeistert. Als Konsequenz begann er mit Erfolg, diese Boote in Lizenz in Serie zu fertigen. Den Bedürfnissen der eigenen Familie folgend, wurde 1965 mit dem Bau eines größeren Bootes, der 22 Fuss langen Varianta begonnen. Dieser Vande-Stadt-Entwurf legte den Grundstein für die Entwicklung von Dehler Yachtbau und machte das Unternehmen zum führenden deutschen Yachtbauer. Das Boot blieb, immer wieder modifiziert, bis in die achtziger Jahre im Programm der Werft. Immer auf der Suche nach dem idealen Nutzwert für den Fahrten- und Familiensegler, wurden in den folgenden Jahren weitere Typen entwickelt, die immer aus dem Konstruktionsbüro Van de Stadt in Zaandam kamen. Das erste

seegängige Schiff aus dem mittlerweile ins sauerländische Meschede-Freienohl umgezogenen Betrieb war 1969 die 27 Fuss lange Optima, Namensgeberin einer langen Serie von Konstruktionen und bis in die achtziger Jahre das jeweilige Topmodell der Werft.

Variabel für die Familie

Mit der Delanta 76 kam 1972 ein echtes Familienschiff hinzu, das wie die übrigen Modelle der Werft von E.G. van de Stadt gezeichnet wurde. Wie bei Dehler üblich, ging man auch bei der Gestaltung des neuen Modells unkonventionelle Wege. Auf einen schnellen Vierteltonnerrumpf wurde ein Backdeck gesetzt, hinter dem relativ kleinen Cockpit gibt es eine Achterkajüte. Da dies den Einsatz einer Pinne schwierig macht, wurde eine Radsteuerung montiert. Die Hauptkajüte der Delanta verfügt über einen nicht unterteilten Innenraum mit großem Rundsofa, lediglich die Nasszelle am Niedergang ist separiert. Zwei vollwertige Kojen



Unter dem achteren Backskistendeckel saß bei der Delanta 75 im Standard ein Schachtmotor, der komplett angehoben werden konnte.



Der Backskistenraum ist nicht üppig, aber ausreichend bemessen. Das Gasflaschenfach lenzt nach außenbords. Es fehlt eine Lüftung der Backskiste

sowie eine große Pantry gestatten auch ausgedehnte Urlaubstörns, allerdings muss das große U-Sofa zum Schlafen umgebaut werden. Die Achterkajüte dient als Kinderzimmer und bietet zwei allerdings auch nur für den Nachwuchs geeignete Schlafplätze. Obwohl dieses ungewöhnliche Konzept viele Freunde fand, schob Dehler 1975 mit der Delanta 75 eine etwas konventionellere Version nach.

Unter Deck

Die Achterkajüte entfiel, dafür wurde nun unter Deck ein abgeteiltes Vorschiff geboten. weiterhin konnte der Kunde zwischen einer Ausführung mit Längsbänken und darüber angeordneten Lotsenkojen sowie einer Dinette-Ausführung wählen. Ein besonderer



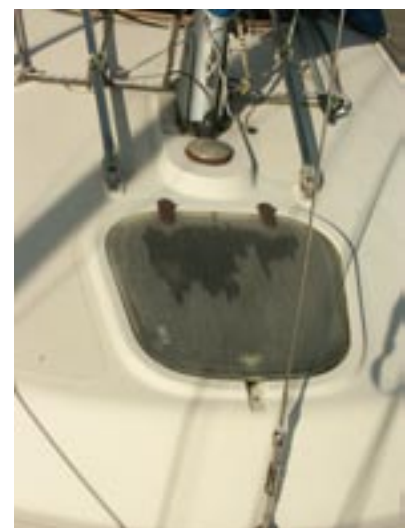
Das Backdeck läßt sich sicher begehen, stabil verankerte Nirobügel geben zusätzlichen Halt

Clou ist die Schiebepantry, sie wird bei Nichtgebrauch unter die Cockpitduchten geschoben und ist neben einer Spüle und 60 Liter Wassertank im Standard mit einem zweiflammigen Spirituskocher ausgestattet, auf Wunsch war auch eine Gasanlage erhältlich. Kochutensilien wie Töpfe, Pfannen und Besteck finden in Schapps und Schubladen Platz. Unter Deck sind die Delantas mit großflächigen Innenschalen sowie Mahagoni-Sperrholz ausgebaut. Alles ist zweckmäßig und solide, hat aber eher Großserienqualität denn skandinavischen Bootsbaucharme. Obwohl die Delantas eher leicht gebaut sind, wurden alle Strukturelemente wie Schotten, Kielwangen und Püttings sehr solide ausgeführt und sicher befestigt. Bei allen Delanta-Ausführungen gleich ist das Backdeck mit Hubdach, dass die sonst recht knappe Stehhöhe unter Deck auf komfortable 1,85 Meter erweitert. Die Version mit Achterkajüte wurde ab 1976 bis 1982 leicht modifiziert und verlängert als Delanta 80 gebaut. Die Reihe fand ihren Abschluss in der ab 1983 produzierten Neukonstruktion Delanta 78, einem eher konventionell ausgelegten Schiff, das nicht mehr die großen Verkaufszahlen seiner Vorgänger erreichte.

Schnelle Konstruktion

Die Rumpfe aller Delantas tragen die typische Van-de-Stadt-Handschrift, sie verfügen über ein flaches Unterwasserschiff, Balanceruder ohne Skeg sowie schmale Kiele mit tieflichem Ballast-schwerpunkt. Zahlreiche Regattaerfolge unterstreichen die guten Segeleigenschaften der Konstruktion. Es gab sogar spezielle Regattausführungen, die oft in

Eigenregie der Eigner aus Delanta-Rümpfen erstellt wurden. Die bekannteste ist sicherlich die "Timschal", die der heute selbst als Konstrukteur erfolgreiche Georg Nissen für den Renneinsatz optimierte und zu großen Erfolgen führte. Aufgrund ihrer moderaten Breite und Verdrängung kann die Delanta noch mit einem großen Pkw getrailert werden. Um dies zu vereinfachen, bot die Werft Segmentkiele an, ein Teil des Ballasts konnte so im Zugwagen gestaut werden. Darüber hinaus gab es eine Zeitlang "Leihkiele" an mehreren Stationen in Europa. Die Eigner demontierten vor der Abreise den Kiel und erhielten so ein flaches, leichtes Reisegespann. Am Urlaubsziel wurde dann eine vom Dehler-Servicebetrieb bereitgestellte Finne unter das Schiff geschraubt. Dieser Kundendienst wurde allerdings, vermutlich mangels Nachfrage, nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Für



Ein Plexideckel dient als Vorluk, die Moosgummidichtung versprödet mit der Zeit, Austausch ist einfach



Eine Dinette-Version der Delanta 75. Der Innenraum ist recht schnörkellos, aber durchaus praktisch ausgebaut, die Platzverhältnisse sind für eine drei- bis vierköpfige Crew akzeptabel. Nach dem Absenken des Tisches steht eine weitere Koje zur Verfügung

flache Gewässer gab es optional eine Kielschwertausführung.

An Deck

Der beim Segeln wesentliche Unterschied besteht in der Art der Steuerung, im Gegensatz zur Delanta 76 und 80 ist das Spatenruder der Delanta 75 am Heck angehängt, gesteuert wird kon-

ventionell mit Pinne. An Deck sind alle Versionen simpel, aber zweckmäßig ausgestattet. Der Weg nach vorn führt über den Aufbau, ist aber ohne viel Kletterei zu bewerkstelligen, zwei solide Edelstahlbügel geben Halt. Das Topprigg mit gefeiltten Salingen steht in einem Klappkoker an Deck. Im Cockpit sitzt man hinter hohen Sülls recht geschützt, die im richtigen Winkel montierten Genuawin-

schen sind leider so klein gewählt, dass das Dichtkurbeln der Genua einiges an Arbeit bedeutet. Unter den Duchten ist ausreichend unterteilter Backskistenraum vorhanden, er fällt bei den Versionen mit Achterkajüte durch die Kojen etwas geringer aus als bei der 75er. An Steuerbord findet sich ein selbstlenzendes Gasflaschenfach. Die Fallen sind vom Mast kommend nach achtern umgelenkt, die



Die Schiebepantry verschwindet bei Nichtgebrauch unter der Cockpitducht und ist mit allem Notwendigen ausgestattet



Ein Hubdach sorgt für Stehhöhe und viel Luft unter Deck. Häufig klemmen die Gasdruckfedern, Ersatz ist aber leicht zu beschaffen



Die Maschine ist über ein Luk im Cockpitboden gut zugänglich, die Stopfbuchse liegt ebenfalls direkt in Reichweite. Die 8 oder 10 PS Farymann-Dieseln gelten als langlebig und zuverlässig

Delantas können relativ einfach einhand gesegelt werden.

Unter Segeln

Auf dem Wasser verhält sich die Delanta 75 durch die Pinnensteuerung sehr "handzahn", auch stärkere Drücker und größere Krängungswinkel können ohne viel Kraftaufwand ausgesteuert werden. Die Radsteuerung der übrigen Modelle sorgt durch den kleinen Raddurchmesser bei mehr Welle für eine elende Kurbelei, was sich naturgemäß besonders auf Raumschotskursen negativ bemerkbar macht. Ansonsten sind die Segeleigenschaften aller Versionen einwandfrei. Durch die recht geringe Verdrängung springt die Delanta auch bei leichten Winden schnell an und kann durch das Balanceruder sehr agil gesegelt werden, die Segelfläche mit großer Genua 1 ist

durchaus ausreichend bemessen. Eine störende Luvgerigkeit tritt auch bei mehr Wind nicht auf, rechtzeitiges Reffen oder ein Vorsegelwechsel vorausgesetzt. Die Konstruktion ist kein Stabilitätswunder, ab guten vier Beaufort sollte die Segelfläche verkleinert werden, es tritt aber auch beim Segeln mit viel Lage an der Reffgrenze kein Gefühl der Unsicherheit auf. Die erreichbaren Geschwindigkeiten sind auf allen Kursen sehr gut, die Höhe am Wind befriedigt ebenfalls. Aufgrund der längeren Wasserlinie ist die 80er wohl die schnellste Delanta, sie zieht ab ungefähr drei Beaufort an ihren kürzeren Schwestern vorbei. Durch die runden Vorschiffslinien schlägt die Konstruktion in den Wellen eher selten, es bleibt im Cockpit lange trocken.

Unter Motor



Die Püttings sind stabil mit an den Rumpf anlamierten GfK-Knieen verbolzt



Das Vorschiff der Delanta 75 bietet eine Doppelkoje, leider fehlt es etwas an Liegelänge



Für die Delanta 80 wurde der ursprüngliche Entwurf um vierzig Zentimeter verlängert. Dies kam vor allem dem Stauraum und der Bewegungsfreiheit zugute

Als Flautenschieber kamen die Mittelplacht-Modelle bereits mit einem Vire Benziner oder Farymann-Diesel zu je 6 oder 8 KW aus der Werft, die Delanta 75 trieb als Standard ein Außenborder im Schacht an, eine Dieselmachine war auch hier als Option erhältlich. Alle Versionen manövrieren auf engstem Raum, da das Ruder direkt angeströmt wird. Für das leichte Schiff ist die Motorleistung in jedem Fall ausreichend. Der Antrieb erfolgt über eine konventionelle Welle, ein Gori-Faltpropeller gehörte zur Standardausrüstung. Zur Wartung des Innenborders gibt es ein großes Luk im Cockpitboden, eine weit verbreitete, aber aus Gründen der Seetüchtigkeit

nicht unumstrittene Lösung.

Fazit

Von vornherein als reines, gut segelndes Familienschiff konzipiert, ist die Delanta heute noch besonders für Familien mit maximal zwei kleinen Kindern attraktiv. Die "Ur"-Delantas 76, 75 und 80 wurden über viele Jahre in großen Stückzahlen produziert, dementsprechend häufig sind sie heute noch auf dem Gebrauchtmarkt zu finden. Obwohl Dehler früher von vielen als "Billigheimer" verschrien war, belegt der oft gute oder sogar hervorragende Zustand vieler Exemplare eine grundsätzlich einwandfreie



Am ehesten konventionell präsentiert sich die Delanta 75 mit Achtercockpit und Pinnensteuerung. Sie bietet als einzige ein separiertes Vorschiff

Bauausführung. Da aber viele Delantas mittlerweile dreißig oder mehr Jahre auf dem Buckel haben, sollten einige Punkte besonders genau kontrolliert werden. Als Balsa-Sandwich-Konstruktion besteht eine gewisse Anfälligkeit für Schäden durch eingedrungene Feuchtigkeit. So müssen die Decks auf Risse und Beulen untersucht werden, besonders um die Beschläge und den Mastfuß herum kann die Balsa-Zwischenlage verrottet sein. Undichtigkeiten gibt es häufig an den Fenstern, besonders die Kederdichtungen der Delanta 76 sind häufig versprödet und müssen ausgetauscht werden. Das Motorluk im Cockpitboden und die Perrening des Hubdachs sind ebenfalls häufig undicht. Letzteres ist durch verrostete Gasdruckfedern oft extrem schwergängig. Das angehängte Ruderblatt der Delanta 75 sollte auf Risse an der Nahtstelle der GfK-Halbschalen sowie eingedrungenes Wasser untersucht werden. Das Gelcoat der damals beliebten Rumpffarbtöne Rot, Orange und Gelb kreidet sehr schnell aus, viele Delantas sind daher reif für eine Neulackierung. Zahlreiche Teile der originalen Decksausrüstung sowie der Riggbeschläge wurden damals aus Aluminiumguss gefertigt, einem Material, dass im Laufe der Zeit versprödet und zur Rissbildung neigt. Originalersatz ist aber teilweise noch erhältlich. Je nach Ausführung und Zustand werden Delantas ab zirka 8.000 Euro angeboten, für sehr gut gepflegte Exemplare werden bis zu 15.000 Euro verlangt.



Der Urtyp, die Delanta 76, ist an den kedergefassten Seitenfenstern zu erkennen. Hier ist oft ein Austausch der Scheiben und Dichtungen nötig

Technische Daten Delanta

Konstrukteur	E.G.van de Stadt
Werft	Dehler/Deutschland
Takelung	Topp
Bauweise	Rumpf GFK massiv
Deck	Balsa-Sandwich
Länge ü.A.	7.50/7.60,/8.00 m
LWL	7.00/7.10,/7.30 m
Breite	2.48 m
Tiefgang	1.25 m
Verdrängung	1.520/1.700 kg
Ballast	700 kg
Segelfläche a.W.	30 qm
Spinnaker	50 qm
Kojen	4
Motor	Farymann Diesel 6 - 8 KW
Neupreis 1976	18.000 - 20.000 Euro
Gebrauchtboote ab	8.000 Euro
Internet	www.dehler.com
Ersatzteile	www.metal-factory-gmbh.de www.marina-grossenbrode.de