

Geräumig und ausgewogen

Delphia 40



Unsere Testcrew hatte Glück an diesem kühlen vorwinterlichen Segeltag. Eine frische Brise strich über die Flensburger Förde, so konnte die Delphia 40 zeigen, was in ihr steckt. Ein Bericht von Ralf Weise

Gut segelnde Fahrtenschiffe sind gefragt, und Angebote in diesem Segment gibt es viele. So soll auch die Delphia 40 dem Wunsch nach guten Segeleigenschaften Rechnung tragen, und das stellt sie schon rein äußerlich zur Schau. Der heute moderne steile Steven, das breite Heck, der gestreckte Aufbau mit den passend gestalteten Fenstern und das 9/10-Rigg mit den zwei gepfeilten Salingen passen gut zu dem tiefgehenden Kiel und dem langen schlanken Ruder.

Das relativ hohe, segelklare Leergewicht* von 8,25 Tonnen sieht man dem Boot erst einmal nicht an. Diese Masse kommt unter anderem zustande, weil auf den Einsatz teurer Verstärkungsfasern und Bauverfahren verzichtet wurde, was sich wiederum in dem günstigen Preis niederschlägt.

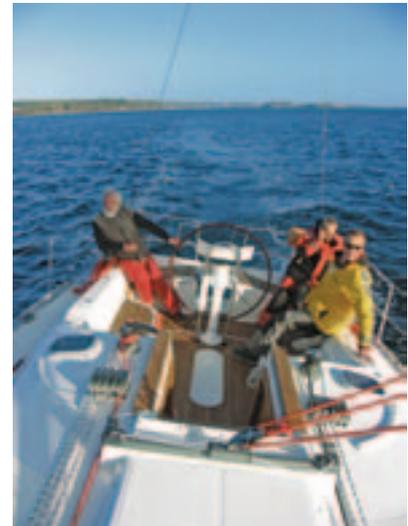
So ist sie auch mit dem Standard-Großsegel und der Normalfock, unter der wir das Schiff segeln, nicht besonders gut betucht. 67,5 Quadratmeter Segel auf 8,25 Tonnen Gewicht ergibt eine spezifische Segelfläche von 8,18 Quadratmetern pro Tonne oder anders ausgedrückt: Das Segelflächen/Verdrängungsverhältnis, auch Segeltragzahl genannt, liegt bei 4,07. Zum Vergleich: Die im letzten Heft vorgestellte Winner 11.20 hat unter der Genua II einen Wert von 10,1 m²/t, und eine Segeltragzahl von 4,37, und selbst die Nordship 38, mit ihrem fast motorseglerhaften Erscheinungsbild, zeigt mit einer spezifischen Segelfläche von 9,15 m²/t und einer Segeltragzahl von 4,3 relativ mehr Segelfläche. Erst wenn bei der Delphia die Genua dazugenommen wird, die als Extra erhältlich ist, erreicht sie mit 9,39 m²/t oder 4,36 Durchschnittswerte gleich großer Fahrtenschiffe.

An Deck zeigt die Delphia viel Platz. Wegen der breiten Seitendecks mit den weit nach innen gesetzten Wanten kann man sich gut vom

* Das Gewicht dieses Schiffes und der Vergleichsfahrzeuge ist den Prospektangaben entnommen und kann in der Praxis davon abweichen, in der Regel nach oben, so auch bei der Delphia



Der Ankerkasten ist tief und dadurch schlecht zugänglich



Viel Platz im Cockpit und auf den Seitendecks, leider fehlen hier Handläufe

Cockpit aus nach vorne begeben, an den stabilen Handläufen aber nur im achteren erhöhten Aufbaubereich Halt finden, weiter vorne fehlen sie leider ganz. Auf dem Vorschiff ist auch beim Segeltausch oder Ankermanöver ausreichend Platz. Die Ankerwinch ist versenkt im Ankerkasten eingebaut, sodass sie geschützt liegt und sich keine Schoten dort vertörnen können. In den tiefen Kasten davor passt eine Menge Kette, leider aber auch viel Wasser. Außerdem liegt der Boden unzugänglich tief, hier sollte die horizontale Unterteilung höher gelegt werden, was der Zugänglichkeit als auch dem Volumen zuträglich wäre – die Menge an Wasser, die dann hier eindringen kann, wäre verringert. Ein Plus an Sicherheit.

Das Cockpit ist sehr geräumig ausgefallen. Selbst an der Kreuz treten sich hier vier bis sechs Personen nicht auf die Füße. Hinter dem großen Steuerrad kann man es sich auf der geschwungenen Querducht bequem machen. Von hier aus lassen sich gut die Vorsegelwünsche erreichen, sodass das Schiff auch an der Kreuz einfach von einer Person bedient werden kann. Schwieriger wird es beim Großsegel. Der Traveller liegt sehr weit vorne auf dem Kajütdach und die dazugehörige Schot wird ebenfalls auf dem Kajütdach belegt. Stauraum gibt es in zwei seitlichen flachen Backskisten und achtern in einem tiefen Stauraum, der im unteren Bereich recht unzugänglich ist und zum Ruderquadranten hin offen liegt. ▶



Die Aufteilung des Salons ist ungewöhnlich und nicht sehr seegerecht

Unter Deck

Wenn man den breiten Niedergang nach unten steigt, ist man zunächst von der Geräumigkeit und dem Stil des Ausbaus überrascht. Nahezu erstaunlich ist die Kajüthöhe in der Mitte des Salons: 2,10 Meter!

Die Backbordseite des Raums wird von dem großen L-Sofa eingenommen. Davor durchbrechen der dreieckige Tisch und das diagonal angeordnete Zweiersofa erfrischend die Regeln traditioneller Innenarchitektur. Inwieweit das auf See wirklich praktisch ist, sei dahingestellt. Zumindest fehlen höhere Stülkanten am Tisch und Festhaltegriffe am Sofa.

Die gegenüberliegende Pantry passt gut in den großen Raum, und bei einer Länge der Arbeitsfläche von 2,05 Metern kann sich der Smut richtig austoben, jedenfalls im Hafen. Für den Seegebrauch fehlen Möglichkeiten zum Abstützen oder Festkeilen, und auch die Bestückung mit Handläufen ist hier rar.

Ebenfalls ungewöhnlich ist der Ausbau in Eiche. Praktisch ist das helle Furnier, das das Lichte des Innenraums weiter unterstreicht. Wem das nicht zusagt, kann gegen Aufpreis Mahagoni bekommen.

Die Navigationsecke an Backbord ist für ein 40-Fuß-Schiff nicht übermäßig groß geraten, aber dennoch ausreichend. Auf den 80 mal 57 Zentimeter großen Kartentisch passt

eine einmal gefaltete BSH-Karte. Gut gefallen hat die übersichtliche Verkabelung in der leicht zu öffnenden Verteilung über dem Kartentisch.

Es gibt zwei Einrichtungsvarianten:

Eine Einrichtung mit drei oder mit vier Schlafkabinen. Bei der Vierkabinenversion befindet sich backbordseitig vorne eine vierte Doppelkabine mit zwei Kojen übereinander, der zweite WC-Raum ist dann gegenüber angeordnet. Gesegelt haben wir die Version mit drei Kabinen, also einer Doppelkabine vorne und zwei Doppelkabinen achtern, alle bestückt mit großen, über zwei Meter langen Doppelkojen. Auch diese Einteilung zeigt, dass die angesprochene Käuferschicht eher Tagestörns segelnde



Crews sind, denn es gibt auf dem ganzen Schiff im Grunde keine See-koje, wenn man davon absieht, dass die Salonkoje mit einem Kojensegel dafür eingerichtet werden könnte.

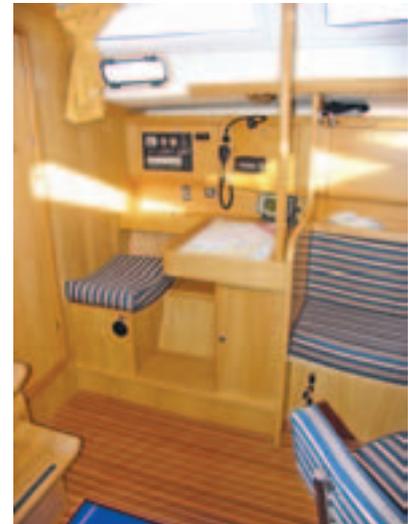
Ein weiteres Manko ist die fehlende permanente Belüftung. Am besten wären mehrere Lüfter, aber auch schon ein paar mehr Luken oder zu öffnende Fenster, besonders über der Kombüse, wären zu begrüßen.

Gut gefallen hat uns die saubere Kunststoffverarbeitung des Schiffes. Auch an Stellen, wo man normalerweise nicht hinsieht, ist das Material gut verarbeitet und dickschichtig mit Topcoat abgedeckt.

Unter Motor

Die Maschine ist gut zugänglich unter dem Niedergang untergebracht. Den seitlichen Abstand zum Motorenraumschott würde ich mir zwar etwas größer wünschen, doch Menschen mit schlanken Händen werden bei den Wartungsarbeiten gerade noch zurechtkommen.

Eingebaut ist ein 36 PS leistender Yanmar, der über einen dreiflügeligen Festpropeller seine Kraft ins Wasser bringt. Er wird von dem erfreulich großen 230 Liter fassenden Kraftstofftank gespeist, mit dessen Hilfe eine Reichweite von ungefähr 400 Seemeilen bei Economic Speed erreicht werden dürfte. Diese Geschwindigkeit liegt bei etwas über sechs Knoten Fahrt, bei der die Maschine ruhig läuft und 2.000 Umdrehungen pro Minute tourt.



Alle Einrichtungsteile sind in hellem Holz ausgeführt und mit viel Weiß kombiniert



Saubere Verarbeitung der Unterzüge

Gemessen haben wir dabei mit dem Schalldruckmesser im Salon 75 Dezibel, was im angenehmen Rahmen liegt. Im Vorschiff sind es ruhige 63 und in der Achterkabine 76 Dezibel. Bei schneller Marschfahrt, das sind 3.000 Umdrehungen pro Minute, sind es 77, 70 und 80 Dezibel. Ab diesem Wert fangen die Motorengeräusche an, laut und stö-

rend zu wirken. Bei dieser Drehzahl läuft das Schiff schon stolze 7,5 Knoten. Unter Vollast erreichen wir bei knapp 3.500 Umdrehungen 8,1 Knoten, was der Rumpfgeschwindigkeit entspricht. Während bei langsamerer Fahrt das Schiff angenehm leichtgängig und behende auf dem Ruder liegt, ist die Vorbalancierung für schnelle Motorfahrt doch eine Idee zu stark gewählt, man kann das Ruder nicht einen Augenblick lang loslassen, ohne dass das Schiff aus dem Kurs läuft.

Das Aufstoppen aus sechs Knoten Fahrt klappt gut innerhalb einer Schiffslänge, und bei Fahrt über den Achtersteven lässt sich das Schiff genau dirigieren. Lediglich beim Anfahren mit gelegtem Ruder dauert es eine Weile, bis der Schraubenstrom am Ruder zu wirken und das Schiff zu drehen beginnt.

Unter Segeln

Wir haben ideales Segelwetter an diesem sonnigen, aber kalten Tag.

Drei bis vier Windstärken wehen über die ruhige Förde. Es ist zwar recht böig, und der Wind hat Mühe, eine gleichmäßige Richtung zu behalten, was aber trotzdem gute Bedingungen schafft, um eine praxisnahe Aussage über die Segeleigenschaften geben zu können.

Zunächst setzen wir das Großsegel: ein Segel von Doyle, durchgelattet und recht gut im Schnitt. Mit den Wünschen auf dem Kajütdach ist es leicht gesetzt, und als sich die Delphia leicht auf die Seite legt, reagiert das Schiff damit gut. Bei einem leichten Schrick in der Schot kommen wir auf vier Knoten Fahrt, was einem guten Durchschnitt entspricht. Dabei liegt das Schiff angenehm leicht auf dem Ruder. Für das Trimmen mit dem Traveller und der Großschot scheint dieser zu weit vorne angebracht zu sein. Man muss viel Kraft aufwenden, und ich habe es in den Böen nicht geschafft, am Wind den Traveller nach Luv zu bewegen. Gewählt ist diese Konfiguration, um das Cockpit freizuhalten und es besser ►



Der Motor ist ausreichend zugänglich

begebar zu machen. Wenn es aber nicht möglich ist, den Traveller richtig zu bedienen, könnte man ihn in meinen Augen auch ganz weglassen.

Als wir die 31 Quadratmeter große 105-Prozent-Fock setzen, legt sich das Boot leicht über und beginnt zügig Fahrt aufzunehmen. 5,5 Knoten laufen wir am Wind, sechs Knoten werden es bei halbem Wind. In Böen von zirka 15 Knoten kommen wir auf 6,5 Knoten Fahrt. An der Kreuz erreichen wir ohne Probleme eine wahre Höhe von 45 Grad, etwas gekniffen werden 40 Grad daraus. Die 45 Grad mag das Schiff aber lieber, und es läuft dabei immer noch 5 Knoten. Das alles sind Werte, die im Durchschnitt liegen,



Praktischer Sitz über dem WC

was aber nicht im Durchschnitt liegt, sind die Rudereigenschaften. Das Boot liegt so angenehm und leichtgängig auf dem Ruder, dass es eine Freude ist, es zu segeln. Man kann es auch in Viererböen mit zwei Fingern steuern und das Rad sogar auch mal loslassen, ohne dass das Schiff seinen Kurs verlässt. Einige Segler vertreten ja die Meinung, dass es besser sei, eine leichte Luvgerigkeit zu spüren, dem kann ich mich nicht anschließen. Bei einem völlig ausgeglichenen Schiff wie der Delphia 40 kann man stundenlang am Ruder sitzen, ohne zu ermüden, und ohne viel Kraftaufwand kann man den Winddreher hinterherfahren oder Ausweichmanöver segeln. Man kann das Ruder auch mal loslassen,

um vielleicht nach dem Fernglas zu greifen und eine Tonne zu suchen oder die Fock nachzutrimmen. Das Schiff fährt solange wie auf Schienen weiter, ohne aus dem Kurs zu laufen. Nur wenn stärkere Böen um die fünf Beaufort das Schiff treffen, wird es luvgerig, und erst wenn eine Seite Deck zu Wasser geht, das geschieht bei dieser Besegelung bei zirka 20 Knoten Wind, schießt es in die Sonne.

So sollte man bei der Delphia also darauf achten, immer eine angepasste Segelfläche zu fahren, dann macht das Segeln mit ihr viel Freude.

Fazit

Die Delphia ist ein Fahrtenschiff mit viel Platz unter Deck und im Cockpit. Sie segelt nicht spektakulär schnell, aber sehr ausgeglichen. Sie ist gut verarbeitet und preiswert. Die oben aufgeführten Mängel sind relativ leicht abzustellen und selbst wenn man dafür bei einer nachträglichen Änderung übliche Bootsbauerlöhne in Rechnung stellt, bleibt das Schiff preisgünstig.

Die Delphia ist dadurch nicht nur als Charterschiff interessant sondern spricht auch Eigner an, die eine gut segelnde, im Wohnraum sauber verarbeitete Yacht suchen, die dabei im Preis noch attraktiv ist. Ein gelungenes Konzept der polnischen Werft. 

■ Werft und Bauweise

Schiffe von mehr als 12 Metern Länge wurden früher eher als Luxus angesehen und von namhaften Werften für recht viel Geld verkauft. Seit ein paar Jahren wandelt sich auch dieses Marktsegment. 40-Fuß-Yachten werden in großer Stückzahl zu günstigen Preisen angeboten, so auch die Delphia 40. Hervorgegangen ist sie aus der Produktlinie der bei uns bekannten kleineren Sportina Yachten, die seit den frühen neunziger Jahren von der polnischen Werft Sportlake gebaut wurden.

Im August 2003 wurde dann eine neue Produktlinie unter neuem Namen kreiert. Der Name Delphia entstand und mit ihm wurde die im letzten Palstek beschriebene Delphia 29 vorgestellt, eine überarbeitete Version der schon länger produzierten Sportina 860. Als zweites Schiff kam die Delphia 40 in das Programm. Die gesamte Jahresproduktion 2004, das heißt 18 Schiffe, wurden ans Mittelmeer geliefert, wo sie sich größtenteils als Charterschiffe bewähren. Mittlerweile ist man bei Baunummer 31 angelangt, und im nächsten Sommer werden bereits fünf Schiffe auf der Ostsee schwimmen.

Gebaut wird sie aus einer Kombination aus Massivlaminat und

Balsasandwich. Dabei ist das Massivlaminat bis zu 30 Millimeter dick, was das hohe Gewicht erklärt.

Das Sandwichlaminat beginnt erst 20-30 Zentimeter oberhalb der Wasserlinie, sodass im Bereich der empfindlicheren Wasserlinie immer noch ein starkes Laminat bei eventuellen Beschädigungen schützt. Das Deck ist dann gänzlich aus Balsasandwich gebaut, wobei an den Stellen, an denen Beschläge aufgesetzt werden, Aluminiumplatten unter ein Massivlaminat gelegt sind. Die Zertifizierung wird vom GL vorgenommen, einer Institution, die traditionellerweise sehr auf die Qualität der Bauausführung achtet.

Der Händler Herr Kösling war so ehrlich, uns zu verraten, dass das gewogene segelklare Gewicht des Schiffes über neun Tonnen beträgt. Mit Material wurde also nicht gespart, was durchaus der Langlebigkeit des Bootes zugute kommen kann. Die weiter oben im Text angeführten Vergleichswerte sollen aber trotzdem so stehen bleiben, weil sie auch aufgrund von Werftangaben ermittelt wurden, die, wie wir wissen, oftmals sehr geschmeichelt sind.

Delphia 40

Technische Daten

Konstrukteur.....	Andrezej Skrzat
Takelungsart.....	9/10 Sloop
Bauweise.....	Rumpf GFK massiv, Deck Balsasandwich
Länge ü. A.....	11,95 m
Länge Wasserlinie.....	11,05 m
Breite.....	3,94 m
Tiefgang.....	2,18/1,68 m
Verdrängung.....	8.250 kg
Ballast.....	2.760 kg
Ballastanteil.....	33,5 %
Mast über WL.....	17,0 m
Segelfläche*.....	67,5 m ²
Großsegel.....	36,5 m ²
Fock.....	31,0 m ²
Genua I.....	41 m ²
Gennaker.....	95 m ²
Spinnaker.....	112 m ²

Maschine.....	Yanmar 3JH3E 3 Zyl. 26kW/36PS
Tankkapazität Diesel.....	230 l
Tankkapazität Wasser.....	360 l

Stehhöhe Salon.....	2,10 m
Stehhöhe WC vorne/achtern.....	1,89/1,92 m
Stehhöhe Achterkabine.....	2,01 m
Anzahl der Kojen.....	6/8

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....	8,1 kn
Längen/Breitenverhältnis.....	3,0/1
Segelfl./Verdr.-Verhältnis*.....	4,07
Spez. Segelfläche*.....	8,18 m ² /t

* Segelfläche der Standardausrüstung mit Großsegel und Fock

Geschwindigkeiten

Größte Höhe am Wind.....	40°.....	4,2 kn
Optimale Höhe.....	45°.....	5,2 kn
Aufgeschrickt.....	60°.....	5,7 kn
Halber Wind.....	90°.....	6,2 kn
Raumschots.....	120°.....	5,7 kn

Besegelung: Volles Großsegel und Fock, insgesamt 67,5 m²
 Windgeschwindigkeit 10-12 kn (3-4 Bft); Wellenhöhe: ca. 20 cm



Preise und Ausstattung

Preis: 128.760 Euro inkl. 16% MwSt. ab Werft

Darin enthalten unter anderem: Großsegel mit Segelkleid, Fock an Rollreffanlage, nach achtern geführte Fallen, 4 selbstholende Winschen, Teak auf Cockpitdachten, Batterie 1 x 75 Ah, 2 x 107 Ah, Landanschluss und Batterieladegerät, 2 Lenzpumpen, Druckwasseranlage mit Warmwasserbereiter, Dusche, Kocher mit Backofen, Kühlschrank, Navigationsbeleuchtung

Werft

Werft: Delphia Yachts, Olecko, Polen

Generalimporteur: Hubert Jablonski, Steinhude,

www.sportina-yachts.de

Das Testboot wurde uns zur Verfügung gestellt von der Reiner Kösling GmbH, Kieler Straße 16, 41540 Dormagen, Telefon: 0 21 33 - 97 69 0, www.yachtenkoesling.de



Grafiken: Michael Herrmann