



**DEHLER 38**



## **Schneller segeln mit einer DEHLER 38**

Die eleganten Linien der DEHLER 38 lassen keinen Zweifel an den erstklassigen Segeleigenschaften dieser großen Fahrtenyacht. Mit ihren flachen, gestreckten Aufbauten bietet sie dem Wind nur wenig Widerstand, und das moderne Unterwasserschiff bringt in Verbindung mit dem effektiven 7/8-Rigg maximalen Vortrieb auf allen Kursen. Die DEHLER 38 räumt mit herkömmlichen Ansichten auf, nach denen komfortabel ausgebaute Fahrtenyachten keine erstklassigen Segeleigenschaften bieten können. Gerade die Verbindung einer excellenten Inneneinrichtung mit komfortablen Leistungen unter Segel ist das herausragende Merkmal dieser neuen Fahrtenyacht von Dehler.



Die Elvström-Segel entwickeln durch den High-Tech-Computerschnitt, unterschiedliche Tuchgewichte und Dehnungswerte maximalen Vortrieb.



Als Einbaummaschine ist ein Dreizylinder-Viertakt Dieselmotor von Volvo-Penta mit 28 PS, oder der Turbo-Diesel mit 38 PS möglich. Beide Maschinen zeichnen sich durch ihre extreme Laufruhe aus, da sie direkt über dem Kiel auf besonders massiven Fundamenten stehen und mit einer Aquadrive-Wellenkupplung ausgerüstet sind. In den achteren Kabinen und im Cockpit ist daher vom Motor kaum etwas zu hören.



Im ergonomisch geformten Cockpit sitzt die Crew sicher, geschützt und sehr bequem auf Kissen aus wasserabweisendem Material.

Besonderer Wert wurde auf ein klares Deckslayout mit praktischen Beschlügen gelegt, damit die DEHLER 38 unter allen Bedingungen problemlos von zwei Personen bedient werden kann. So hat der Rudergänger vom separaten, breiten Cockpit in jeder Situation einen perfekten Überblick und Radsteuerung, Großschot, Achterstag, sowie den Schalthebel der Einbaummaschine gut im Griff. Seitliche Schrägen zum Abstützen der Füße für ein ermüdungsfreies Stehen. Ein bequemer, eingestellter Sitz hinter dem großen Rad und ein hochgezogenes, schützendes Süll sind nur einige von vielen Details, die zur Bequemlichkeit auf langen Reisen beitragen.



Separates Cockpit für den Steuermann – das große Steuerrad wirkt mit der Steuerungsbühnenstange sehr direkt auf das elliptische Ruder; ein Vorteil bei schnellen Manövern.

Dem Vorschoter erleichtern selbstbelegende (Selftailing-) Winschen mit Kraft-Unterstützung die Bedienung der Schoten und Fallen, die sämtlich nach achtern zum Cockpit geführt sind. Bei Arbeiten auf dem Vorderdeck sorgen die solide Seereling und der rutschfeste Decksbelag für Sicherheit. Sicherheit wird überhaupt auf Dehler-Yachten groß geschrieben. Das macht der günstige Platz für die Rettungsinsel, achtern am Spiegel, ebenso deutlich, wie die umlaufende Fußreling, der Schockabsorber vorn am Kiel, der Durchstieg mit herausklappbarer Leiter im Bugkorb oder das ausgefeilte Schnellreff-System.



Die Decks-ausrüstung ist so perfekt montiert, daß sich alle Manöver auch von einer kleinen Crew ausführen lassen.













*Sicherheit auf der DEHLER 38: Die Rettungsinsel hat ihren festen Platz im Spiegel. Ohne Insel dient die Stufe als Badeplattform.*



*Bei fast allen Manövern kann die Crew im Cockpit bleiben, da sämtliche Fallen und Strecker nach achtern umgelenkt sind.*



*Alle Lewmar-Luken haben eine arretierbare Lüftungsstellung. Die vordere Luke ist so groß, daß sich Segel leicht im Vorschiff stauen lassen.*





Aus der Vogelperspektive wird das Längen/Breiten-Verhältnis der DEHLER 38 deutlich. Es fördert nicht nur die elegante Linienführung dieser Yacht, sondern kommt auch dem Segeltragevermögen, also der Stabilität zugute, sorgt für ein geräumiges Cockpit und ermöglicht breite Laufflächen an Deck. Zusammen mit den vielen guten Detaillösungen für das Decks layout kann Ihnen die DEHLER 38 so einen außergewöhnlichen Bedienungskomfort bieten.



Eine herabklappbare Bugleiter erleichtert das Übersteigen. Dahinter ist die Luke der selbstlenzenden Ankerpiek zu sehen.







Die Dehler-Yachtbau in Freienohl mit über 300 Mitarbeitern stellt heute jährlich rund 700 Yachten nach modernsten Fertigungstechniken her.



Ein Team von Experten: Mitarbeiter des renommierten Konstruktions-Büros van de Stadt zusammen mit Werftchef Willi Dehler.



Die aufwendige Compositbauweise – hier sind Teile des Alurahmens zu sehen – sorgt bei geringem Gewicht für die extrem hohe Festigkeit.

## Mehr Verlangen von einer DEHLER 38

Bei Dehler Yachtbau werden seit 25 Jahren Yachten gebaut. Über 16.000 Schiffe haben inzwischen die Produktionshallen in den Werken Freienohl und Zaandam (Holland) verlassen. Heute sind bei Dehler Yachtbau über 300 Mitarbeiter beschäftigt, die jährlich rund 700 Yachten nach modernsten Fertigungstechniken in Großserie produzieren. Mit seinen rationellen Arbeitsverfahren nimmt Dehler Yachtbau in Europa eine Spitzenposition ein. Nur dadurch ist es möglich, das ausgesprochen günstige Preis/Leistungsverhältnis zu erzielen, das alle Dehler Yachten auszeichnet.

Die DEHLER 38 wurde zusammen mit dem renommierten Konstruktions-Büro van de Stadt in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Germanischen Lloyd entwickelt. Dabei ist besonders die aufwendige Composit-Bauweise mit einem integrierten Alu-Rahmengerüst unter Verwendung hochfester Baumaterialien wie Kevlar zu erwähnen, die Voraussetzung für die Herstellung fester und zugleich leichter Rumpfschalen ist. Außerdem werden die Rümpfe nicht im Spritzlaminat sondern im aufwendigen Handauflegeverfahren hergestellt. Ein Qualitätslaminat, das sich durch wesentlich größere Festigkeit auszeichnet und sich auf Dauer bezahlt macht.

### Serienbau-Überwachung durch den Germanischen Lloyd.

Die DEHLER 38 entspricht in ihrer Bauweise den hohen Anforderungen des Germanischen Lloyd, der das für jedes einzelne Schiff mit einer Urkunde, der Serienbaubescheinigung, bestätigt. Das ist für Sie die Garantie für eine gleichbleibend gute Qualität aller Dehler Yachten.







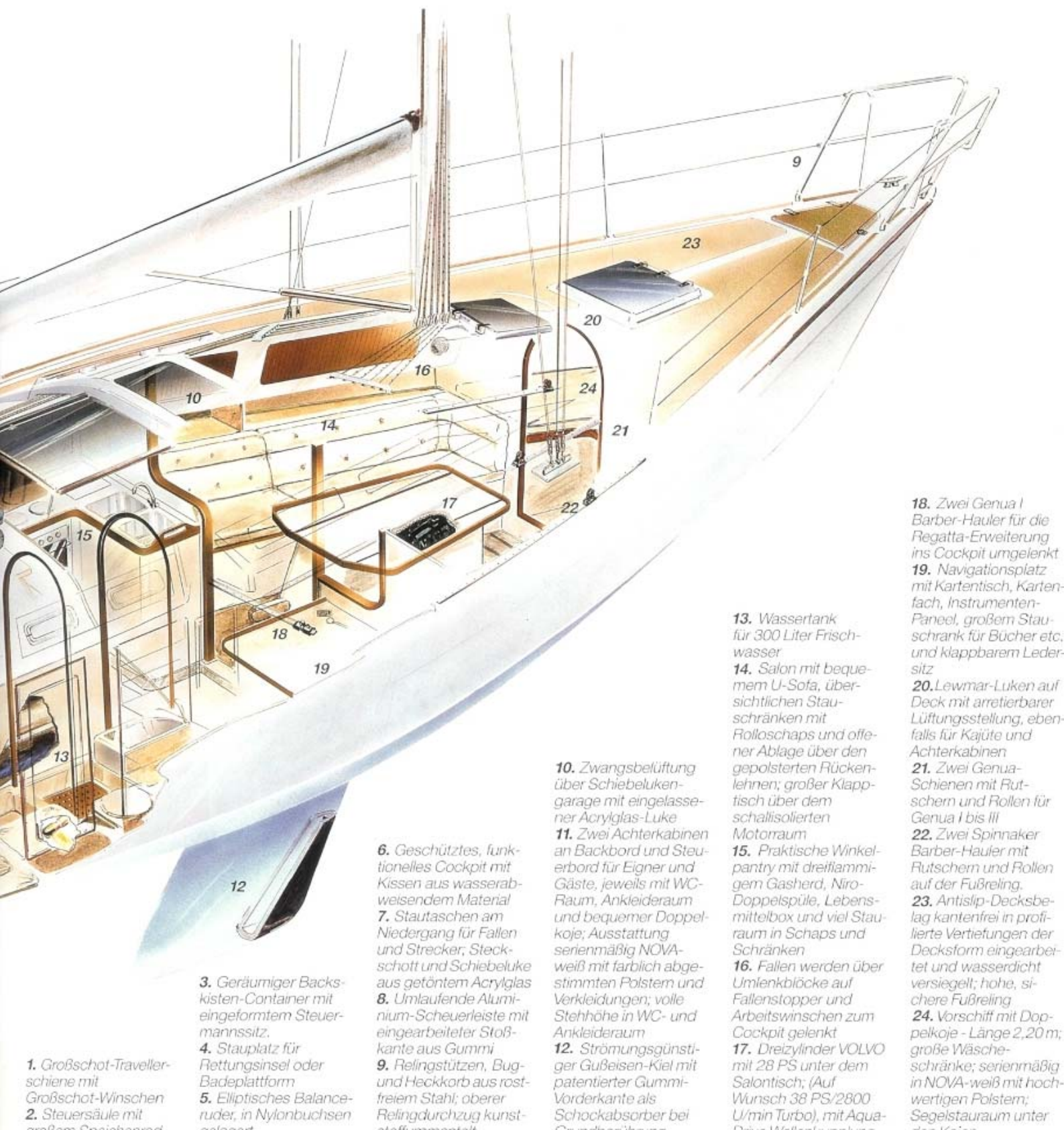
Rumpf und Deck werden im Handauflegeverfahren hergestellt. Für die DEHLER 38 wird zusätzlich das hochfeste Kevlar verarbeitet.



Rationelle Serienfertigung in der Schreinerei. Viele Einbauteile können in großen Stückzahlen vorgefertigt werden.



Endmontage am laufenden Band: Ähnlich wie in der Autoindustrie, werden die Teile auf einer Taktstraße kostengünstig montiert.



1. Großschot-Travellerschiene mit Großschot-Winschen  
2. Steuersäule mit großem Speichenrad

3. Geräumiger Backskisten-Container mit eingestrichenem Steuer-  
mannssitz.  
4. Stauplatz für Rettungsinsel oder Badeplattform  
5. Elliptisches Balance-  
ruder, in Nylonbuchsen  
geleitet

6. Geschütztes, funk-  
tionelles Cockpit mit  
Kissen aus wasserab-  
weisendem Material  
7. Stautaschen am  
Niedergang für Fallen  
und Strecker; Steck-  
schott und Schiebeluke  
aus getöntem Acrylglas  
8. Umlaufende Alumi-  
nium-Scheuerleiste mit  
eingearbeiteter Stoß-  
kante aus Gummi  
9. Rellingstützen, Bug-  
und Heckkorb aus rost-  
freiem Stahl; oberer  
Rellingdurchzug kunst-  
stoffummantelt

10. Zwangsbelüftung  
über Schiebeluken-  
garage mit eingelasse-  
ner Acrylglas-Luke  
11. Zwei Achterkabinen  
an Backbord und Steu-  
erbord für Eigner und  
Gäste, jeweils mit WC-  
Raum, Ankleideraum  
und bequemer Doppel-  
koje; Ausstattung  
serienmäßig NOVA-  
weiß mit farblich abge-  
stimmten Polstern und  
Verkleidungen; volle  
Stehhöhe in WC- und  
Ankleideraum  
12. Strömungsgünsti-  
ger Gußeisen-Kiel mit  
patentierter Gummi-  
Vorderkante als  
Schockabsorber bei  
Grundberührung

13. Wassertank  
für 300 Liter Frisch-  
wasser

14. Salon mit beque-  
mem U-Sofa, über-  
sichtlichen Stau-  
schränken mit  
Rollschlappen und offe-  
ner Ablage über den  
gepolsterten Rücken-  
lehnen; großer Klapp-  
tisch über dem  
schallisolierten  
Motorraum

15. Praktische Winkel-  
pantry mit dreiflammi-  
gem Gasherd, Niro-  
Doppelspüle, Lebens-  
mittelbox und viel Stau-  
raum in Schaps und  
Schränken

16. Fallen werden über  
Umlenklöcke auf  
Fallenstopper und  
Arbeitswischen zum  
Cockpit gelenkt

17. Dreizylinder VOLVO  
mit 28 PS unter dem  
Salontisch; (Auf  
Wunsch 38 PS/2800  
U/min Turbo), mit Aqua-  
Drive Wellenbremse

18. Zwei Genua I  
Barber-Hauler für die  
Regatta-Erweiterung  
ins Cockpit umgelenkt

19. Navigationsplatz  
mit Kartentisch, Karten-  
fach, Instrumenten-  
Panel, großem Stau-  
schrank für Bücher etc.  
und klappbarem Leder-  
sitz

20. Lewmar-Luken auf  
Deck mit arretierbarer  
Lüftungsstellung, eben-  
falls für Kajüte und  
Achterkabinen

21. Zwei Genua-  
Schienen mit Ruts-  
chern und Rollen für  
Genua I bis III  
22. Zwei Spinnaker  
Barber-Hauler mit  
Rutschern und Rollen  
auf der Fußreling

23. Antislip-Decksbe-  
lag kantenfrei in pro-  
filierter Vertiefung der  
Decksform eingearbei-  
tet und wasserdicht  
versiegelt; hohe, si-  
chere Fußreling  
24. Vorschiff mit Dop-  
pelkoje - Länge 2,20 m;  
große Wäsche-  
schränke; serienmäßig  
in NOVA-weiß mit hoch-  
wertigen Polstern;  
Segelstauraum unter  
der Kränze



## Besser leben auf einer DEHLER 38

Der zentrale Gedanke bei der Raumgestaltung unter Deck war die Überlegung, für Eigner und Gäste zwei gleichwertige Kabinen einzubauen. Beide großzügig und komfortabel ausgestattet, jeweils mit Doppelkoje, Ankleideraum, Wäscheschrank und einem Bad mit Toilette, Waschbecken und Dusche. Das breite Achterschiff der DEHLER 38 bietet dafür genügend Platz. So bleibt das Vorschiff frei von schweren Einbauten, die achtern dem Geschwindigkeitspotential dieser Yacht nicht schaden. Außerdem liegen die beiden Waschräume bei voller Stehhöhe direkt am Niedergang, im ruhigen Drehpunkt des Schiffes. Das gilt genauso für die geräumige Winkelpantry und den Navigationsplatz, mittschiffs vor den Achterkabinen.

Viel Platz bleibt auf der DEHLER 38 für den Salon mit einem großzügigen Rundsofa, das bequeme Sitzplätze um einen großen Tisch herum bietet. Unter dem Salontisch steht, wartungsfreundlich installiert, die Einbaumaschine, von allen Seiten problemlos zugänglich. Hier, über dem schweren Kiel auf den starken Bodenwrangen, treten keine Vibrationen auf, so daß der laufruhige Dreizylinder Volvo in den achteren Kabinen und im Cockpit kaum zu hören ist.



Das geräumige Bad, mit WC, Waschbecken und Dusche, dient auch als Ankleideraum. Hier ist eine Stehhöhe von 1,85 Meter vorhanden.



Blick in eine Doppelkabine. Die Eigner-version selbst hat zusätzliche Schränke und eine durchgehende Liegefläche.



Elektronische Geräte lassen sich im großen Paneel über der Navigation einbauen.

Das Vorschiff ist bewußt leicht ausgebaut, damit die Segeleigenschaften nicht unter schweren Einbauten leiden. Hier ist viel Platz für die Segel, die über das große Klappluk bequem nach unten gelangen und eine weitere Doppelkoje. Gute Durchlüftung garantiert im Vorschiff das Klappluk mit Lüftungsstellung, während der Salon permanent über ein besonders raffiniertes Lüftungs-System im Schiebeluk Frischluft erhält.



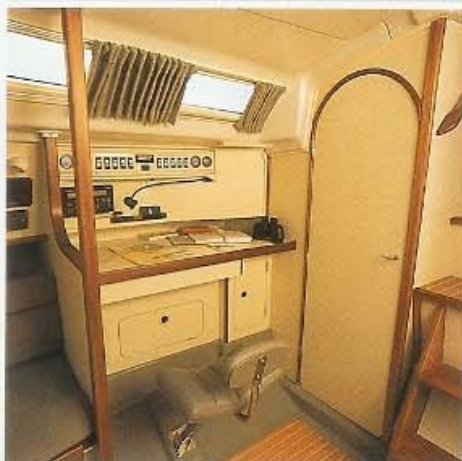
Blick ins Vorschiff mit der über zwei Meter langen Doppelkoje. Darunter ist reichlich Platz für die Segel vorhanden.

Mit Ausnahme des Salons werden alle Bereiche serienmäßig in NOVA-weiß ausgebaut, der Salon kann in der Mahagoni- oder der Nova-Version geliefert werden. Für die NOVA-Version, unsere Alternative zum herkömmlichen Innenausbau, wird perlweiß lackierte Esche verarbeitet, technisch so behandelt, daß die reizvolle Holzstruktur erhalten bleibt. Das ergibt, in Verbindung mit den hellen, farblich abgestimmten Textilien und der indirekten Deckenbeleuchtung viel Licht unter Deck und eine warme Atmosphäre. Eine Einrichtung von ganz besonderer Eleganz.





Unter Deck führt ein breiter, sicherer Niedergang. Unter den Stufen ist noch reichlich Stauraum für Werkzeug und Proviant vorhanden.



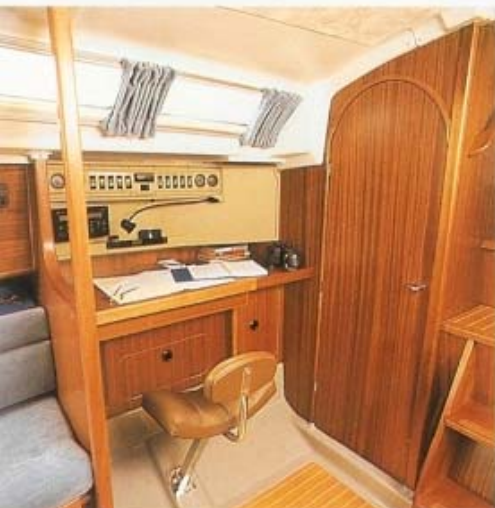
Auf der großen Arbeitsfläche geht die Kartenarbeit leicht von der Hand. Raum für Bücher und Karten fehlt ebensowenig wie gute Beleuchtung.



Pantry in NOVA-Ausführung: mit Doppelspüle, Lebensmittelbox, 3-fl. Gasherd mit Backofen. Hochklappbare Arbeitsfläche; wahlweise 75-l-Kompressor-Kühlschrank.







Direkt am Niedergang findet der Navigator seinen bequemen Arbeitsplatz mit einem ledernen Sessel, der sich unter die Arbeitsfläche klappen lässt.



Die L-förmige Pantry mit allem erdenklichen Komfort und viel praktischem Stauraum kann auch die Wünsche der anspruchvollsten Crew erfüllen.

Salon mit Pantry und Navigation in der Mahagoni-Version.



## CRUISER

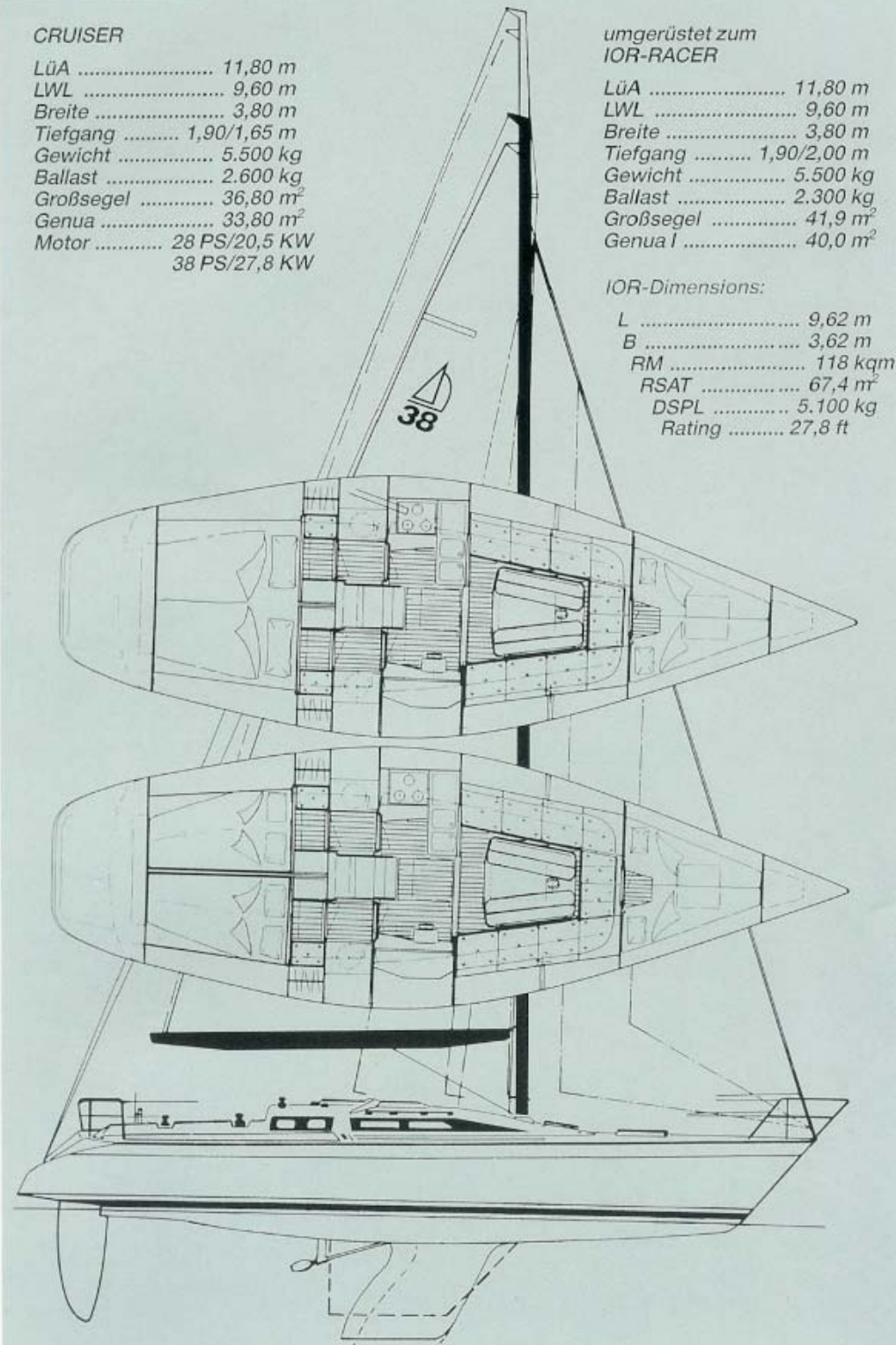
|                 |                      |
|-----------------|----------------------|
| LüA .....       | 11,80 m              |
| LWL .....       | 9,60 m               |
| Breite .....    | 3,80 m               |
| Tiefgang .....  | 1,90/1,65 m          |
| Gewicht .....   | 5.500 kg             |
| Ballast .....   | 2.600 kg             |
| Großsegel ..... | 36,80 m <sup>2</sup> |
| Genua .....     | 33,80 m <sup>2</sup> |
| Motor .....     | 28 PS/20,5 KW        |
|                 | 38 PS/27,8 KW        |

## umgerüstet zum IOR-RACER

|                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| LüA .....       | 11,80 m             |
| LWL .....       | 9,60 m              |
| Breite .....    | 3,80 m              |
| Tiefgang .....  | 1,90/2,00 m         |
| Gewicht .....   | 5.500 kg            |
| Ballast .....   | 2.300 kg            |
| Großsegel ..... | 41,9 m <sup>2</sup> |
| Genua I .....   | 40,0 m <sup>2</sup> |

## IOR-Dimensions:

|              |                     |
|--------------|---------------------|
| L .....      | 9,62 m              |
| B .....      | 3,62 m              |
| RM .....     | 118 kqm             |
| RSAT .....   | 67,4 m <sup>2</sup> |
| DSPL .....   | 5.100 kg            |
| Rating ..... | 27,8 ft             |



## Das Dehler-Schnellreff-System: von 2-8 Beaufort ohne Segelwechsel

Bis 4 Beaufort: Vollzeug – beim 7/8-Rigg erleichtert die relativ kleine Genua die Arbeit beim Wenden.



4-5 Beaufort: Das Großsegel wird zuerst gerefft – mit dem Schnellreff-System eine Arbeit von wenigen Sekunden.



5-6 Beaufort: Die reffbare Genua wird verkleinert – dazu muß niemand das schützende Cockpit verlassen.



6-7 Beaufort: Das Großsegel bekommt ein zweites Reff – damit wandert der Segeldruckpunkt noch weiter nach unten.



7-8 Beaufort: Das zweite Reff der Genua wird eingebunden – dazu muß nur eine Schot angeschlagen werden.



Über 8 Beaufort: Das Großsegel wird geborgen – mit der doppelt gerefften Genua bleibt das Schiff voll manövrierfähig.

## Alle hinter sich lassen mit einer DEHLER 38

Daß Sie sich mit einer DEHLER 38 auch erfolgreich an Regatten beteiligen können, hat die DEHLER 38, „High-Tech“, bewiesen. Sie gewann auf Anhieb die Kieler Woche 1986 in der IOR-Klasse III. Eine Mastverlängerung, die wir Ihnen auf Wunsch liefern, macht auch aus Ihrer DEHLER 38 eine hochkarätige Regattayacht, denn mit einer mehrköpfigen Crew auf der hohen Kante kann das Boot natürlich eine größere Segelfläche tragen. Die Mastverlängerung wird einfach oberhalb des Vor-

stags aufgesetzt. Mit einem fünf Quadratmeter größeren Großsegel, Backstagen, ohne Kojen im Vorschiff und ohne den Backstagen-Container im Cockpit, kommt die DEHLER 38 auf ein sehr günstiges IOR-Rating. Auf Regatten wird das Schiff mit Pinne gesteuert, und wenn Sie das Regattasegeln besonders ernst nehmen, empfehlen wir Ihnen von vornherein den Bleikiel, der etwas schlanker und damit strömungsgünstiger ist.