



Wirklich klein ist bei der Delphia 31 nur der Preis. In puncto Stehhöhen, Kojenmaße und Stauraumangebot präsentiert sie sich hingegen absolut ausgewachsen – und auch Deckslayout, Ausbauqualität und Design vermögen zu überzeugen. Im Starkwindtest offenbart sich zudem ein solides Segel- und Seeverhalten. Sven M. Rutter stellt ein frisches Fahrtenyachtkonzept aus Polen vor.

Groß und klein sind auch im Yachtsport relative Begriffe: Während man im Hafen ohnehin immer eine Yacht finden dürfte, die einige Fuß mehr zu bieten hat, werden die Verhältnisse auf weiter See oder beim gemütlichen Beisammensein unter Deck schließlich ganz durch das individuelle Empfinden geprägt. Die Delphia 31 vermag besagte Verhältnisse sogar

Kleinkreuzer demonstriert Größe

Delphia 31



Bild: PALSTEK / Marcos-Schlichting

messbar auf den Kopf zu stellen: Stehhöhen von 1,96 Metern im Salon, 1,97 Metern im Vorschiff und 2,00 Metern in der Achterkabine, sechs Kojen mit einer Länge um die 2,00 Meter, dazu 2,15 Meter lange Cockpitbänke zum gleichsam entspannten Ausstrecken an Deck bei trotzdem reichlich Stauraum insbesondere im Achterschiff sind auf einer Rumpflänge von gerade

einmal 9,48 Metern, die anderenorts als Einsteigerklasse rangiert, wahrlich keine Selbstverständlichkeit.

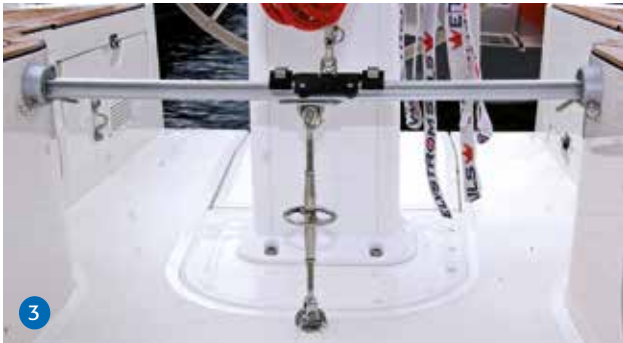
Dabei wirkt die Yacht noch nicht einmal sonderlich bullig oder gar klobig. Das gegenüber früheren Modellreihen deutlich aufgefrischte Design aus der Feder des Polen Andrzej Skrzat erscheint vielmehr durchaus ansprechend, die Formensprache schlüssig – ein auch auf

den zweiten Blick gerade in seiner Kompaktheit gelungener Entwurf. „Als wir zur Düsseldorfer Bootsausstellung erstmalig den Prototypen zu Gesicht bekamen, macht er auf uns den Eindruck eines sehr sicheren Bootes, das dennoch einen gewissen Spaßfaktor verheißt“, berichtet Martin Menges, Kopf der deutschen Delphia-Generalvertretung – was sich mit unseren Gedanken bei der ersten Inaugenscheinnahme deckt und uns die Yacht schließlich für einen ausführlichen Praxistest auswählen ließ.

Immerhin verfügt die polnische Bootsschmiede über umfangreiche Erfahrungen im Fahrtenyachtbau – mit mehr als 3.000 Einheiten pro Jahr (Eigenangabe) wird sie heute gemeinhin zu den „Top 5“ der internationalen Werftszenen gezählt. Nachdem man sich in Masuren zunächst mit der Auftragsfertigung für renommierte Segel- und Motor-yachtmarken einen Namen in der Branche gemacht hatte, wurden mit den Produktlinien Sportina und Delphia schließlich auch Eigenentwicklungen auf den Markt gebracht. Heute erstreckt sich die Produktpalette unter Segeln von 24 bis 47 Fuß – hier repräsentiert die neue 31er somit also quasi bereits die „Mittelklasse“.

Im besten Sinne unspektakulär

Und die Delphia 31 vermag auch im See- und Segelverhalten durchaus eine gewisse Größe zu demonstrieren. Als wir am Testtag in Heiligenhafen die Leinen loswerfen, pfeift der Wind bereits im Hafen mit guten 20 Knoten durch die Riggs. Wir bereiten daher gleich das erste Reff vor. Auf dem Weg durchs Fahrwasser hinter dem Graswarder frischt der Wind noch weiter auf, so dass wir uns entschließen, beim Segelsetzen sogar das zweite Reff ins Groß zu stecken. Das durchgelattete Großsegel ist auch dank der MDS-Mastrutscher (Seldén) rasch vorgeheißt – wobei diese Kombination eine Option darstellt (Aufpreis: 1.461,32 Euro – alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer –, Standard ist ein halbgelattetes Großsegel). ►



Bilder: PALSTEK / Marcus Schliching

Details: 1.: breite Plattform mit geteiltem Bugkorb sowie Vorsegelrollanlage und Ankerführung; 2.: geräumiger Kettenkasten; 3.: optionaler Traveller ohne Leinenverstellung; 4.: guter Zugang zur sehr gut unterteilten, großen Backskiste; 5.: riesiges Gasflaschenfach; 6.: Genuawinschen auf Podesten; 7.: schöne, an die Maststütze geschweißte Edelstahlkonstruktion für den Salontisch; 8.: breite Laufdecks und außen am Rumpf ansetzende Püttinge sowie werftseitige Holepunktschienen; 9.: ordentlich ausgeführte Installationen; 10.: „Steckschotgarage“ über dem Schiebeluk; 11.: angesichts der stattlichen Stehhöhen bemerkenswert tiefer Bilgensumpf.

Mit diesem und der standardmäßigen 105-Prozent-Genoa – die außen am Rumpf mündenden Wanten lassen ohnehin kein wesentlich weiter überlappendes Vorsegel zu – beschleunigt die Yacht mit 7,3 Knoten sogleich auf Rumpfgeschwindigkeit. So dicht unter Land produziert der frische Südostwind nur wenig Welle, so dass am Rad auf diesem Halbwindkurs kaum Steuerarbeit erforderlich ist. Denn vom recht böigen Wind, der zwischenzeitlich immer mal wieder auf Starkwindniveau anschwillt, lässt sich die Polin kaum beirren. Selbst Drücker jenseits der 25 Knoten (6 bis 7 Beaufort) steckt sie souverän weg. Um etwas Freiraum zu erhalten, fallen wir auf einen tiefen Raumgang ab, auf dem wir 6,9 Knoten loggen – nunmehr mit quer laufender Welle, die sich um den Graswarder etwas eindreht. Wiederum gilt es ausschließlich, die zunehmend kabbelige See auszusteuern. Gefahr ►



Bild: PALSTEK / Marcus Schlichting

Die Delphia 31 lässt sich mit zwei Personen problemlos bedienen – einziges Manko des ansonsten ergonomischen Deckslayouts: das zu kleine Ruderrad.



PHOTO: PALSTEK / Marcus Schilding

Das Innere vermittelt für eine Yacht dieser Größe ein beeindruckendes Raumgefühl. Die gemessenen Stehhöhen und Kojendimensionen sowie das Stauraumangebot fallen entsprechend üppig aus. Das Ambiente erscheint ebenso wohnlich wie zeitgemäß – die handwerkliche Ausführung ist ebenfalls anständig.

einer Patenthalse laufen wir auch dank des braven und hervorragend einschätzbaren Seeverhaltens der Delphia indes nicht einmal ansatzweise. Man hat sich trotz der recht „sportlichen“ Bedingungen sehr schnell auf die Yacht eingestellt und vermag sie quasi im Handumdrehen kontrolliert zu führen.

Schließlich luven wir auf einen Amwindkurs an, auf dem sich die Delphia angesichts des mittlerweile vorherrschenden Starkwinds um die 25 Knoten (6 Beaufort, in Böen sogar bis zu 30 Knoten beziehungsweise 7 Beaufort) erwartungsgemäß sogleich merklich auf die Seite legt. Auf maximaler Höhe, die wir bei etwa 43 Grad zum Wind ermitteln, läuft die Delphia immer noch stolze 5,7 Knoten – wobei der angegebene Winkel zum Wind aufgrund des extrem böigen Windes nur eingeschränkten Anspruch auf Reproduzierbarkeit erhebt. Die im 10-Sekunden-Takt

einfallenden Drücker und die zunehmend chaotische See erlauben an diesem Testtag generell nur eingeschränkt genaue Messergebnisse. Dafür liefern sie umso mehr Aufschluss über das Verhalten der Delphia 31 unter ruppigen Bedingungen, das, wie bereits angedeutet, keinerlei Anlass zur Kritik bietet. Für eine Yacht dieser Größenordnung vermittelt sie ein beeindruckendes Sicherheitsgefühl – in keinem Moment hat man den Eindruck, in echte Grenzbereiche vorzustoßen. Selbst auf optimaler Höhe, die wir bei rund 55 Grad zum Wind festmachen, bleibt sie noch kontrollierbar – auch wenn sich hier in den Drückern erwartungsgemäß mitunter eine Neigung zum Sonnenschuss einstellt. Diese kündigt sich jedoch frühzeitig an, so dass man die Möglichkeit erhält, zu reagieren und zu versuchen, die Yacht noch abzufangen. Dies gelingt auch in

den meisten Fällen. Lässt man sie indes laufen, mündet das Ganze in aller Regel angenehm unspektakulär in einer Art „hohem Kneifkurs“, von dem man durch leichtes Abfallen rasch wieder in Fahrt kommt. Der Speed auf optimaler Höhe beträgt 6,3 Knoten – denselben Wert messen wir mit einem leichten Schrick in den Schoten auch auf einem etwas tieferen Kurs. Um uns auf dem Rückweg eine aufwendige Kreuz zu ersparen, versuchen wir schließlich, über längere Zeit exakt an der Windkante zu manövrieren, was ebenfalls mühelos gelingt – erneut präsentiert sich die Delphia als ausgesprochen gutmütig und vermittelt ein entsprechend sicheres Gefühl.

Effizientes Deckslayout

Während des Segelns am Wind haben wir den Traveller der Testyacht stets ganz nach Lee gesetzt – was den

Holepunkt der Großschot angesichts der vergleichsweise kurzen Schiene dieser optionalen Konstruktion zwar nur wenig versetzt, sich aber unter diesen Bedingungen dennoch bemerkbar macht. Zumal die Großschot ganz hinten an der Baumnock angreift. Leider weist die montierte Version von Pfeiffer-Marine keine Leinenverstellung auf – diese sollte sich aber ohne allzu großen Aufwand nachrüsten lassen: Würde der Traveller beispielsweise etwas tiefer montiert, könnte man einfach zwei Blöcke an den Schlitten anschlagen und durch passende Rollen mit vorgelagerten Klemmen an den Bankseiten ergänzen. Als weitere Großsegel-Trimmeinrichtungen stehen eine ordentlich untersetzte Talje am geteilten Achterstag (Aufpreis: 329,63 Euro) und ein Rodkicker von Seldén (589,05 Euro) zur Verfügung. Auch die sonstigen Decksbeschläge (bis auf die Winschen) stammen wie das Zwei-Salings-Rigg von dem schwedischen Mastenbauer.

Die Großschottalje lässt sich prima bedienen – die Genuaschoten münden auf Süllwischen (Harken 35 ST, Zweigang) in Griffweite des Rudergängers, so dass dieser bei Manövern mit Hand anlegen kann. Einzig die Konzeption der Radsteuerung (Lewmar-Steuranlage) hat uns nicht so ganz überzeugt: Das Rad ist schlicht zu klein, um es auch in einer seitlichen Sitzposition komfortabel zu führen. Gerade unter Bedingungen wie am Testtag, die nach einem aufmerksamen Rudergänger verlangen, ist man daher quasi zum Steuern im Stehen genötigt – zumal das achtern offene Cockpit auch keine heckwärtige Ducht bietet. Dafür stehen durch die bis ans Heck gestreckten Bänke seitlich durchaus komfortable Sitzgelegenheiten zur Verfügung. Kurzum: Wer die Delphia 31 bestellt, sollte bereits ab Werft ein größeres Ruderrad mit ordern – oder auf die gleichsam optionale Pinnensteuerung zurückgreifen. Letztere verheißt ohne Aufpreis womöglich sogar noch ein zusätzliches Plus an Segelspaß.

Das Cockpit präsentiert sich ansonsten ebenso ergonomisch wie formschön gestaltet. Auf den ►



Die Vorschiffkabine glänzt neben einer großzügigen Dreieckskoje mit viel Stauraum in den beiden Kleiderschränken und unter der Matratze. Das Mittelteil im vorderen Bereich des Bettes lässt sich zu einem Sitz absenken.

langen, werftseitig teakbelegten Bänken sitzt man sehr komfortabel und kann es sich bei Bedarf auch richtig gemütlich machen. Die hohen Stills im vorderen Bereich sorgen zugleich für guten Schutz und bieten eine bequeme Rückenlehne (auch dank des eingelassenen leichten Knicks). Im mittleren Bereich finden sich die großzügigen Winschpodeste, deren Ausgestaltung in mehrfacher Hinsicht durchdacht erscheint: Zum einen sorgte die leicht nach außen versetzte Windenposition für günstige Zugwinkel, zum anderen dürften sich bei Bedarf problemlos auch größere Trommeln montieren lassen – und nicht zuletzt stellt das Postinnere ausreichend Platz für einen Elektroantrieb in Aussicht. Unter dem abgeflachten achteren Süll beziehungsweise dem dortigen Bankabschnitt befindet sich an Backbord ein riesiges Gasflaschenfach, das deren locker vier aufnehmen würde – oder bei „Doppelbelegung“ eben noch manchen Ausrüstungsgegenstand. Zugleich ist es dank der großen Luke hervorragend zugänglich. Gegenüber an Steuerbord findet sich eine analoge Luke, die als Zugang zu der gewaltigen Backkiste dient, die das gesamte Achterschiff

an Steuerbord ausfüllt. Hinzu kommt ein weiterer Backskistendeckel im vorderen Bankbereich auf dieser Seite. Die Zugangsmöglichkeiten von Deck aus gehen trotz der Zweiteilung absolut in Ordnung – die Ausgestaltung und Aufteilung des Stauraums erscheint indes geradezu vorbildlich. Im Cockpitboden sind Aufnahmen

für den optionalen Cockpittisch eingelassen (1.376,83 Euro) – im achteren Bereich erschließt zudem eine große Serviceklappe den Zugang zum Ruderquadranten.

Sehr gut hat uns auch die Gestaltung der Sprayhood gefallen (Aufpreis: 1.499,40 Euro). Obgleich sie primär als Regenschutz fungieren dürfte, denn die Delphia segelt selbst unter Starkwindbedingungen beeindruckend trocken – hinzu kommt, dass auch der recht hohe Aufbau bereits gut vor etwaiger Gischt schützt. Der Niedergang weist eine ausreichend hohe Stufe sowie ein langes Schiebeschott auf, um möglichst viel Licht und Luft ins Innere zu lassen. Praktisch: Das transparente Steckschott lässt sich auf See oberhalb des Schiebeschotts unter das Kajütdach schieben. Neben dem Niedergang sind auf der Testyacht beidseitig jeweils eine Arbeitswinde (Harken 20 ST) und jeweils sechs vorgelagerte Fallenstopper (Spinlock) montiert. Es handelt sich allerdings um Eingang-Modelle, wobei die Steuerbord-Winde auch noch mit einem Aufpreis zu Buche schlägt (505,75 Euro).

Ohnehin bestehen beim Deckslayout diverse Variationsmöglichkeiten. So kann der eingangs beschriebene Traveller beispielsweise auch durch ein



Auch die Achterkajüte bietet reichlich Staumöglichkeiten und eine geräumige Koje – lediglich auf der Innenseite hinter dem Motor geht es etwas beengter zu.

Pendant auf dem Kajütdach ersetzt werden – oder durch eine längere Schiene, die sich bis über die Cockpitbänke erstreckt, was insbesondere in Kombination mit einer Pinnensteuerung eine interessante Option darstellt. Selbst ein abgewandeltes German-Copper-Mainsheet-System ist möglich. Ferner sind als Extras ein Einleinenreffsystem im Baum (307,02 Euro) sowie Lazy-Jacks und -Bag (644,98 Euro) erhältlich. Die Schienen für die Vorsegholepunkte gehören derweil zur Standardausstattung – hier wäre lediglich für eine optionale Leinenverstellung ein Aufpreis zu entrichten. Auf Wunsch wird auch eine Selbstwendefockanlage montiert – das betreffende Fundament ist bereits in der Decksform eingelassen. Und selbstverständlich wird auch ein Gennacker-Paket angeboten. Auf den Laufdecks sichern eine durchgehende, solide Aluminium-Fußreling (mit eingeformten Fest-



Bild: PALSTEK / Marcus Schlichting

Schön gelöst: die Staufachklappe unter der Achterkoje. Weniger schön: die schräge Standfläche vor derem Bett.

macher-Klüsen) sowie Edelstahlhandläufe am Kajütdach den Gang aufs Vorschiff ab. Auch die Verankerung des Seezauns macht einen sehr soliden Eindruck. Die Laufflächen fallen zugleich angenehm breit aus –

ein wenig Gelenkigkeit ist lediglich an den Unterwannten angebracht, unter denen man sich aufgrund der außen angeordneten Püttinge hindurchwinden muss.

Auf dem Vorschiff finden sich zwei bemerkenswerte Detaillösungen: Der zwar nicht unbedingt sonderlich tiefe, aber dennoch recht geräumige Kettenkasten mit großem Deckel und seitlichen Aussparungen, um die lose Part der Vorleinen aufzunehmen, sowie die sehr breite und etwas eigenwillig gestaltete Bugplattform. Deren ausladender Edelstahlrahmen sorgt für eine entsprechende Erleichterung des Einstiegs über den Bug – trotz gleichsam an Deck angeordneter Vorseghrollanlage und Ankerführung. Über die Optik wird man sich jedoch streiten können – wobei uns weniger die Breite der Konstruktion als vielmehr das Inlay aus Schichtstoffwerkstoff aufgestoßen ist. Aber in der Außenansicht fällt das Ganze kaum ins Gewicht. ►



Der Kartentisch bietet eine ordentliche Größe – der Navigator sitzt allerdings gegen die Fahrtrichtung.



Die Pantry lässt keine Wünsche offen – gut haben uns das große Kühlfach und die kleine Wasserscheide gefallen.

Bilder: PALSTEK / Marcus Schlichting

Den „Haupt-Hingucker“ dürften neben dem großzügigen Cockpit wohl ohnehin die seitlichen Fensterfronten mit ihrem hinteren Lamellenelement darstellen. Gegenüber früheren Modellreihen präsentieren sie sich nun weniger exotisch und dennoch schnittig, was insgesamt für eine zeitgemäße und zugleich wertige Optik sorgt. Auch die Reduzierung der Badeplattform auf eine Stufe im Spiegel tut der Gesamtansicht durchaus gut, wobei deren kleiner Wulst auch noch den Einstieg übers Heck erleichtern dürfte.

Reichlich seetauglich ausgestalteter Lebensraum

Eine Verjüngungskur hat gleichsam das Interieur erfahren. Der für polnische Yachten über lange Zeit typische exzessive Massivholzeinsatz ist einem durchaus gelungenen Mix aus hellen Decken- und Wandflächen mit akzentuierenden Mahagoni-Einbauten gewichen. Das Ganze wirkt nun deutlich leichter und freundlicher – ohne jedoch an Wertigkeit einzubüßen. Ganz im Gegenteil: Die handwerkliche Ausführung des Ausbaus gestaltet sich auf der Testyacht durchgehend ansprechend. Gerundete Ecken, formschöne Einfassungen, solide Schrank- und Schapptüren sowie Stauraumklappen inklusive

ordentlicher Hinterlüftung, auch im Inneren sauber gearbeitete Stauräume, gleichmäßige Maserungen sowie das Fehlen unschöner Spaltmaße vermitteln einen rundherum gediegenen Eindruck. Helle Querstreifen im Hauptschott sowie Bodenplatten im Teak-Stabdeck-Design sorgen für eine zusätzliche Auflockerung. Hinzu kommt – wiederum durchaus typisch für polnische Werftprodukte – schön verarbeiteter Edelstahl, zum Beispiel in Gestalt der Maststütze und der Handläufe an der Salondecke.

In der Messe können sich problemlos bis zu sechs Personen niederlassen. Die jeweils 2 Meter langen Längssofas lassen sich zudem als Seekojen nutzen. Nach Abnehmen der aufgesteckten Rückenlehne beträgt die Kojenbreite zwischen 0,90 und 0,56 Metern an Backbord sowie zwischen 0,88 und 0,55 Metern an Steuerbord (wobei ganz außen am Rumpf aufgrund der seitlichen Ablagen jeweils nur eine lichte Höhe von 30 Zentimetern zur Verfügung steht). Unter den Salonsofas ist reichlich



Bilder: PALSTEK / Marcus Schlichting

Die Nasszelle wirkt aufgrund der dunklen Einbauten leider reichlich duster.

Staumraum vorhanden – auf einer Seite wird er lediglich durch die Batterien ein wenig eingeschränkt. Die Bodenbretter im Salon sind verschraubt und mit Inspektionsluken versehen – darunter findet sich ein angesichts der beachtlichen Stehhöhe immer noch bemerkenswert tiefer Bilgensumpf. Das lange Schiebeluk und das zentrale Decksluk lassen Tageslicht und bei Bedarf auch Frischluft ins Innere fluten. Hinzu kommen die breiten seitlichen Fensterfronten, die sich allerdings nicht öffnen lassen – immerhin wurde aber an ein zusätzliches, zu öffnendes Seitenfenster über der Pantry gedacht.

Letztere wartet auf der Testyacht mit einem geradezu riesigen Toplader-Kühlschrank, einer großen Edelstahlspüle sowie einem Zwei-Flammen-Gasherd mit Ofen auf. Auch an hinreichend seegerecht ausgestalteten Stauraum für „Pütt un Pann“ wurde gedacht. Hübsche Details stellen der

ausziehbare Mülleimer und die kleine Wasserscheidekante zwischen Spüle und Kühlschrank dar. Zugleich sind die Seeventile in diesem Bereich gut zu erreichen.

Gegenüber an Steuerbord wurde ein Kartentisch in ordentlicher Größe eingebaut – auch der hier zur Verfügung stehende Platz für etwaige Einbauminstrumente geht in Ordnung. Allerdings sitzt der Navigator gegen die Fahrtrichtung auf dem hinteren Ende des Salonsofas.

Für eine vollwertige Navigation ließ wohl die dahinter angeordnete Nasszelle keinen Platz mehr. Sie bildet den einzigen Bereich unter Deck, der uns nicht ganz so gut gefallen hat. Vor allem erscheint sie reichlich dunkel, was zwei Gründe hat: Zum einen liegt das einzige, kleine Fenster wie sein Pendant über der Pantry hinter dem Lamellenelement am Aufbau, so dass nur entsprechend wenig Tageslicht ins Innere dringt. Zum anderen wurden die Einbauten

aus dunkelgrauem (nahezu anthrazitfarbenem) Kunststoff gestaltet. Dies engt den Raum optisch zusätzlich ein und wirkt dabei nach unserem Empfinden noch nicht einmal sonderlich elegant – durchgehendes Weiß hätte dem Ganzen wohl kaum einen Abbruch getan. Die Toilette ist quer zur Fahrtrichtung angeordnet. Als Stauraum steht nur ein kleines Schapp zu Verfügung. Hinzu kommt noch ein weiteres Fach in Bodennähe, in welchem sich die Seeventile befinden, die dort allerdings nur mit einem sehr langen Arm zu greifen sind – das ließe sich sicher noch besser lösen.

Beeindruckend fällt demgegenüber wiederum die Eignerkabine im Vorschiff aus. Die dortige Dreieckskoje bietet ebenfalls eine Liegefläche von 2 Metern bei einer Breite von 1,81 Metern im Schulterbereich, die sich in der Vorpiek auf 0,46 Meter verjüngt. In der Vorpiek begrenzt zwar der Kettenkasten die lichte ►



Bild: PALSTEK / Marcus Schildberg

Die Yacht vollzieht auch in Starkwindböen keine unerwarteten Kapriolen, was ein entsprechend sicheres Gefühl vermittelt.

Höhe auf 0,48 Meter, was aber nicht weiter stört. Am Kopfende der Koje findet sich in der Mitte ein Inlett, das sich zu einem Sitz absenken lässt. Unter der Koje sind trotz des hier ebenfalls eingebauten Edelstahl-tanks noch großzügige Staufächer vorgesehen – zwei am Kopfende und eines in der Vorpiek. Hinzu kommen große Kleiderschränke, die beidseitig die geräumige Standfläche vor der Koje säumen. Deren beachtliche Stehhöhe ergibt sich übrigens daraus, dass hier auf Bodenbretter verzichtet wurde – man also quasi in der Bilge steht. Licht und Frischluft gelangen durch das große Decksluk ins Innere, das auch als Fluchtluk taugen sollte.


Die Achterkabine an Backbord hält eine weitere Doppelkoje bereit. Sie bietet eine Länge von 1,98 Metern bei einer Breite zwischen 1,67 und 1,20 Metern. Während man auf der Außenseite sehr komfortabel liegt, steht auf der Innenseite hinter dem Motorraum nur eine eingeschränkte Liegefläche mit einer Länge von etwa 1,90 Metern zur Verfügung – hinzu kommt der durch den Fußraum verlaufende Ruderkoker (lichte Höhe auf der Innenseite: 63 Zentimeter, im Fußraum: 45 Zentimeter). Doch angesichts der ansonsten geradezu

fürstlichen Kojenmaße sollte man bei einem von sechs Schlafplätzen auf einer 31-Fuß-Yacht mit solch kleinen Einschränkungen leben können. Auf der Außenseite findet sich unter der Koje ein dank praktischer Klappe sehr gut zugänglicher Stauraum. Weitere Staumöglichkeiten bieten der große Kleiderschrank an der Außenseite sowie eine seitliche Ablage. Bei der Standfläche vor der Koje bedient man sich im Achterschiff desselben Kunstgriffs wie im Vorschiff, wobei diese der Rumpfform folgend allerdings schräg ausfällt – dadurch steht man in der Achterkabine nicht unbedingt sonderlich sicher. Fliegt hier noch ein Paar Schuhe mit herum, könnte es mit einer sicheren Standposition auf See knifflig werden. Auch sollte man unbedingt das optionale Cockpitfenster mit ordern (355,81 Euro), denn das Seitenfenster der Achterkabine liegt wiederum hinter der Lamelleneinheit. Weiteres kleines Manko: Der Saildrive reicht etwas in den Raum unter der Koje mit hinein, wodurch es keine Schallisolierung zwischen Motorraum und dem potenziellen Resonanzraum unter der Koje gibt. Dafür erweist sich der Motorraum als von allen Seiten sehr gut zugänglich.

Fazit

Die Delphia 31 hat einiges zu bieten: Starkwindverhalten, Segelleistungen, Deckslayout, Ausbaugqualität, Stehhöhen, Kojenmaße und Stauraumangebot können sich für eine zeitgemäße Tourenyacht dieser Konzeption uneingeschränkt sehen lassen – zumal sie auch noch in einer durchaus attraktiven Verpackung daherkommen. Selbiges gilt für den Grundpreis: 71.162 Euro erscheinen absolut fair für ein solches Paket – und selbst wenn man die erwähnten Extras noch hinzurechnet, erscheint das Angebot absolut konkurrenzfähig.

Die Werft gibt sich zudem recht flexibel, wenn es darum geht, bestimmten seglerischen Ansprüchen oder revierspezifischen Eigenheiten Rechnung zu tragen. So ist die Delphia optional auch mit Kurzkiel und Doppelruderblatt erhältlich – oder als Kielschwerter, der sich gleichermaßen zum Trockenfallen eignet. Jüteinrichtung oder Rollmast lassen sich ebenso realisieren.

Das Konzept spricht somit eine denkbar breite Zielgruppe an – wobei es insbesondere Familien mit begrenztem Budget eine interessante Lösung in Aussicht stellt. 



53. Internationale Bootmesse Hamburg

27. Okt. – 4. Nov. 2012

Täglich von 10 – 18 Uhr, Mittwoch von 10 – 20 Uhr

DER NORDEN IN SEINEM ELEMENT

 HANSEBOOT 2012
DER TREFFPUNKT FÜR WASSERSPORTLER



hanseboot.de

Auf der hanseboot 2012 feiern brandneue Boote Weltpremiere.
Hier gibt es viel zu entdecken, erfahren und zu erleben:
Wichtige Innovationen, namhafte Experten und ein aufregendes
Rahmenprogramm erwarten Sie. Kommen Sie an Bord!



Hamburg Messe

Delphia 31

Technische Daten

Konstrukteur.....Andrzej Skrzat
 CE-EntwurfskategorieA
 Takelungsart.....9/10-Sloop
 Bauweise GFK-Sandwich
 Länge über Alles9,78 m
 Länge Wasserlinie9,07 m
 Breite.....3,40 m
 Tiefgang *1,85 m
 Verdrängungca. 4.680 kg
 Ballastanteil ca. 35 %

Segelfläche am Wind **47,3 m²
 Großsegel Standard **23,9 m²
 Vorsegel Standard (ca. 105 %) **23,4 m²

Maschine ***Volvo Penta D1-20 14 kW
 Tankkapazität Treibstoff.....ca. 100 l
 Tankkapazität Wasser.....ca. 150 l
 Tankkapazität Schwarzwasser..... ca. 47 l

Anzahl der Kabinen exkl. Salon2
 Anzahl der Kojen inkl. Salon ****6
 Stehhöhe im Mittel.....1,97 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....7,3 kn
 Länge/Breitenverhältnis..... 2,88/1
 Segelflächen-/Verdrängungsverhältnis *****4,11
 Spez. Segelfläche ***** 10,11 m²/t

* gemäß Standardspezifikation, Kurzkiel: 1,20 m, Kielschwert: 0,45-1,65 m (Verdrängung: 4.830 kg), ** Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation, *** auf der Testyacht mit Saildrive (laut Standardspezifikation mit Welle), **** bei Doppelbelegung der Achterkabine, ***** bezogen auf Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....43° 5,7 kn
 Optimale Höhe.....55° 6,3 kn
 Aufgeschrickt63° 6,3 kn
 Halber Wind..... 90°7,3 kn
 Raumgang 160° 6,9 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 20-25 kn, Wellenhöhe: ca. 0,5-1,0 m.



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 71.162 Euro inkl. 19 % USt.

Darin enthalten unter anderem: Standard-Rigg (Aluminium), Standard-Vorsegel und -Großsegel (halb durchgelattet mit zwei Reffreiern), Vorsegelrollanlage, zwei Genuawinschen (Harken 35.2 STA) und eine Arbeitswisch (Harken 20 STA), Niederholertalje, Höllepunktschienen, Teakbelag auf den Cockpitduchten, vier Belegklampen, Radsteuerung (alternativ auch Pinnensteuerung), Bordstromkreis 12 Volt inkl. Starter- (80 Ah) und Servicebatterie (100 Ah), LED-Navigationsbeleuchtung, Standardmaschine mit Festpropeller, Zwei-Kabinen-Innenausbau, Pantry mit Edelstahlspüle, Zwei-Flammen-Gasherd mit Ofen und Kühlbox, Druckwassersystem, Nasszelle mit See-WC und Waschtisch.

Werftkontakt/Generalvertretung

Delphia Yachts Kot sp. j., Ul. Zurawia 6/12, 00-503 Warszawa, Telefon: 0048 - 22 420 35 05, www.delphiayachts.pl
Delphia Yachten Deutschland GmbH, Am Sporthafen 3, 41468 Neuss, Telefon: 0 21 31 - 366 38 76, www.delphiayachten.de



Grafiken: Michael Herrmann



Bundeswehr
Wir. Dienen. Deutschland.

Willkommen an Bord!



Sie suchen einen interessanten Beruf in seefahrenden, fliegenden oder unterstützenden Einheiten der Marine? Stellen Sie sich der besonderen Herausforderung und zeigen Sie Engagement für die Bundesrepublik Deutschland.

Wir suchen für alle Verwendungsbereiche zukünftige Offiziere, Bootsleute, Maate und Mannschaften.

Bewerben auch Sie sich bei der Marine!

Weitere Informationen unter:

www.bundeswehr-karriere.de

Karriere-Hotline: 0800 / 9 80 08 80
(bundesweit kostenfrei)

Bewerbungen von Frauen sind erwünscht.
Sie werden bei gleicher Qualifikation bevorzugt eingestellt.

