



#### DEHLER VARIANTA VA 18

**Kaum war das Eis des langen Winters verschwunden, ging es zu einem Probeschlag mit der neuen Varianta 18 vor Wedel aufs Wasser. Das Interesse unseres Testers hielt sich anfänglich sehr in Grenzen: Auf Kälte konnte Michael Krieg noch gut verzichten. Doch es kam anders.**

Das war schon eine Michael-Schmidt-typische Überraschung, als der Chef der HanseGroup auf der Boot & Fun Ende November 2009 in Berlin einen neuen Kleinkreuzer vorstellte. Der Name des Boots war allerdings gar nicht so neu: Varianta 18. Nachdem die einst bekannteste deutsche Yachtwerft wieder einmal pleite gegangen war und schließlich von der HanseGroup (Hanse, Moody, Dehler) übernommen wurde, übertrug man den so bekannten Namen Varianta, der vor Jahrzehnten den guten Ruf der Dehler-Yachten begründete, auf die seinerzeit kleinste Yacht aus dem sauerländischen Freienohl, die Dehler 18.

Das wegen der roten Dachhaube besser unter dem Namen „Rotkäppchen“ bekannte Boot stammt immerhin aus der Feder des Konstruktionsbüros Judel, Vrolijk & Co. Gründlich überarbeitet, ist die neue VA 18 als preiswertes Einsteigerboot gedacht – mit dem Ziel der Werft, wie einst vor 40 Jahren, neue Kundenkreise mit der Varianta zu erschließen, die sich einst als „Volksboot“ fast 5.000 Mal verkaufte.

Dieser Plan scheint eindrucksvoll zu gelingen: In nur vier Monaten sind schon 60 Boote geordert worden. Und täglich werden es mehr, wie Varianta-Koordinator Jan Spengler, der uns die VA18 freundlicherweise an einem sonnigen Tag im März zur Verfügung stellt, glaubhaft versichert. „Die VA18 ist die zurzeit am schnellsten wachsende Einheitsklasse“, erklärt Spengler, und ist sich sicher: „Ich möchte, ohne Übertreibung, behaupten: sogar weltweit.“

Ich war zunächst äußerst skeptisch, ob sich der lediglich 5,50 m lange und 2,40 m breite Kleinkreuzer durchsetzen würde. Schon rein optisch hatte das alte „Rotkäppchen“ mit seinem farbigen Dach und der Doppelruderanlage mehr zu bieten und wirkte, für die damalige Zeit, sportlich aggressiv. Die neue VA18 kommt dagegen rein weiß daher – absolut nichts, woran sich das Auge erfreuen oder festhalten könnte. Auffällig ist allenfalls das kleine, als Option erhältliche Bugspriet.

Die Doppelruderanlage der alten Dehler 18 wurde gegen ein tiefes Ruder ausgetauscht, der Hubkiel, der unter Deck viel Platz wegnahm, machte einem T-Kiel mit 1,15 m Tiefgang und Ballastbombe Platz. Wer eher flachere Gewässer besegelt, kann auch den 0,80 m tiefen und 70 kg schwereren L-Kiel (gegen mögliche Verkräutlung) ordern. Das bringt viel aufrichtendes Moment, was sich schon beim Besteigen der kleinen Yacht bemerkbar macht. Meine 80 kg Lebendgewicht bringen die Kleine jedenfalls kaum aus ihrer stabilen Schwimmlage. Ein erstes Aha-Erlebnis. Die zweite Überraschung folgt auf dem Fuße.

Das Cockpit ist erstaunlich groß – so wie alles auf dieser kleinen Yacht nicht nur groß zu sein scheint, sondern es (teilweise) auch ist. Zwei Meter messen die Sitzduchten in der Länge; das ist Platz genug, um sich auch ausgestreckt darauf ausruhen zu können. Ein Blick in die beiden Backskisten lässt ebenfalls staunen: Bei 1,47 m Länge, 0,84 m Breite und 0,68 m Höhe ergeben sich mehr als 1.600 Liter Stauraum für allerhand Urlaubsgepäck. Gegen das Vollpacken hat aber Jan Spengler – wegen der idealen Schwimmlage – so seine Bedenken.

Wir wollen aber nicht stauen, sondern segeln, und das dritte Aha-Erlebnis unseres Testtags folgt: Eine Yacht im Westentaschenformat kann mühelos auch allein aus einem Hafen bugsirt werden, und sei er noch so eng. Eine Piratenjolle oder ein Zugvogel sind nicht einfacher handhabbar.

Das Großsegel ist schnell gesetzt und die lediglich 105 % überlappende Fock (Furlex ist Standard) problemlos entrollt. Groß- und Fockfall werden um das erfreulich breite Luk herumgeführt und auf große Barton-Hebelklemmen belegt. 17 m<sup>2</sup> misst das weit ausgestellte Groß mit durchgehender Topplatte, das als gelungener Blickfang werbewirksam großflächig mit dem VA18-Logo bedruckt ist.

Für das fließende Elbrevier, auf dem wir unterwegs sind oder bei Flaute, empfiehlt sich zwar grundsätzlich ein Motor für Hafenmanöver oder den Weg zurück. Da es aber mit zehn bis zwölf Knoten weht, wird keiner gebraucht. Auch wenig später auf dem Tidenrevier machen wir selbst stromaufwärts bei ablaufendem Wasser und hoch am Wind immer noch genügend Fahrt nach Luv.

Die Segeleigenschaften der VA18 sind überraschend gut. Schon im engen Hafen spürt man, wie agil sich Dehlers Kleinste segeln lässt: Das ist wie Gokartfahren auf dem Wasser. Die 7-m<sup>2</sup>-Fock erfordert beim Bedienen kaum Kraftaufwand und erlaubt schnelle Wenden auf engstem Raum. Die Vorschoten werden auf Curryklemmen belegt.

Neuerdings sind, gut für den Feintrimm, auch Schienen für die Vorsegel-Holepunkte aufs Kajütdach montiert. Sie ersetzen die Augbolzen, die auf den ersten ausgelieferten Variantas noch zu finden waren. Der tiefe Kiel sorgt für geringe Abdrift. Lediglich die auf dem Cockpitboden angeschlagene Großschot schränkt beim Halsenmanöver den Aktionsradius des Steuermanns etwas ein. Man könnte sie, problemlos nachrüstbar, über eine (an den achteren Festmacherklampen befestigte) Hahnepot laufen lassen. Dann hätte man das Platzproblem gelöst.

Bei Wendewinkeln unter 90 Grad laufen wir knapp fünf Knoten quer zum Strom. Meine anfängliche Skepsis ist verfliegen. Auch auf Raum- und Vormwind-Kursen segelt der kleine Kreuzer gut und stabil. Als dann noch Dampferschwell vorbeiziehender Berufsschiffe für ordentlich Welle sorgt, ließ sich das 18-Fuß-Boot spritzwasserfrei aussteuern.

Bei Lage zieht es uns natürlich immer wieder auf das ergonomisch gut geformte Seitendeck; die Füße finden beim Ausreiten Halt unter optionalen Gurten. Da diese auf der Testyacht aber stramm über die Sitzduchten gespannt sind, kann man sie kaum mit den Füßen angen. Außerdem verhindern sie einen schnellen Zugang zu den Backskisten. Wären sie mittig ins Cockpit verlegt, würden sie dort den Platz zu sehr einschränken. Mir wäre statt der Gurte ein Seezaun mit breiten Relinggurten im Rücken am liebsten. Bei Lage bräuchte man dann für die Füße zum Abstützen nur noch eine leicht erhöhte Kante auf der Ducht.

Wer es noch sportlicher mag, dem sei für knapp 1.800 Euro das Gennaker-Paket („Sporty – Schnell dich an, Liebes“, so der Originaltext aus der Zubehörliste) empfohlen, bestehend unter anderem aus Bugspriet, Gennaker und Bergesack. Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 5,6 Knoten wäre selbst bei dieser schwachen Brise schnell überschritten. Weht es mehr, sollte man die

Yacht unter Umständen sogar in gleitähnliche Zustände bekommen.

Bei der Optionsliste durfte die 28-jährige Designerin Henrike Gänß (siehe Bootshandel-Magazin Januar 2010) außergewöhnliches Zubehör schaffen, das vor allem junge Käufer ansprechen soll. 28 Dinge lassen sich ordern, die vor allem das Leben unter Deck ein bisschen bequemer machen sollen: von der unterm Cockpitboden herausziehbaren Pantry, deren Abdeckplatte gleichzeitig als Tisch genutzt werden kann bis zu „Momi“, einer Matratze mit Hülle zum Kleiderverstauen.

Die spartanische Basisausrüstung lässt Erinnerungen an jugendliche Jollen-Wanderfahrten aufkommen, als lediglich Luftmatratze, Schlafsack, Seesack und Campinggeschirr für Komfort sorgten. Außer drei Abdeckungen für die Stauräume ist da nämlich zuerst einmal buchstäblich nichts. Wer die Ausgabe für die zwar maßgeschneiderten, aber recht teuren Accessoires scheut, sollte vielleicht auf dem eigenen Dachboden oder im Keller nach den Annehmlichkeiten von früher suchen.

Dann steht auch einem kurzen Urlaubstörn nichts mehr im Wege. Der Schlafplatz im Vorschiffsdreieck jedenfalls ist riesig, und mit knapp einem Meter Höhe ab Salonboden reicht der Platz zum Sitzen auch, um bei Schietwetter mal ein paar Stunden unter Deck zu überstehen.

#### Technische Daten

Länge	575 cm
Länge Wasserlinie	540 cm
Breite	240 cm
Tiefgang	115 cm
Gewicht	750 kg
CE-Kategorie	C (küstennahe Gewässer)
Preis	9987,00 €

Grundsätzlich ist die Variante 18 aber standardmäßig segelfertig. Rumpf, Mast, Segel, Schoten und ein paar Klemmen: alles, was der Mensch zum Segeln braucht. Und der Preis? Ist einfach frech. Der Basispreis ist nämlich so günstig, dass er manchem Mitbewerber erhebliche Kopfschmerzen bereiten wird. Dafür erscheinen einige Teile der Zubehörliste überteuert.

Die neue Variante ist der ideale Daysailer, zudem sauber gebaut, sportlich, sicher und durch

einlaminierter Auftriebskörper unsinkbar. Die neue VA18 weckt Lust am Segeln schlagartig. Mehr kann man sich nicht wünschen.

Text: Michael Krieg; Foto: Hinnerk Weiler