

Dehlers „Volksboot“

Riesen-Slalom mit dem Scheinzweg

Das Versprechen lautet: bezahlbares Segelvergnügen. Und der Einstiegspreis ist eine kleine Sensation: 10.000 Euro. Was hat Dehlers „Volksboot“, die Variante 18, dafür zu bieten?

Von Walter Wille



Hohes Gut: Die Variante 18 geizt nicht mit Segelfläche

09. Juni 2010 Auf Augenhöhe mit dem Schwan: Da sieht die Welt ganz anders aus. Rundherum im Greifswalder Hafen lauter Yachten um 40 Fuß, Traditionssegler, Berufsschiffe. Selbst ein Dreißigfüßer ist ein Scheinriese gegen unseren Glasfaserzweg. Nur fünfeinhalb Meter - das fühlt sich beim Betreten erst mal nach Beiboot an.

Der Nachmittag befindet sich im fortgeschrittenen Stadium, wir wollen trotzdem noch aufbrechen. Schnell Taschen und Proviant in die Kajüte geworfen und Leinen los. Ein kleiner Schubs und wir sind weg vom Steg. Aha. Da haben wir schon den ersten Vorteil eines handlichen Pakets aus kompakten Abmessungen und geringem Gewicht: kein Stress beim An- und Ablegen.

Der Außenborder schiebt uns den schmalen Ryck hinunter Richtung Klappbrücke Wieck

und Mündung in den Greifswalder Bodden. Von den Flussufern aus schauen Jogger und Radfahrer herüber. Denen könnten wir ja mal unser Großsegel zeigen. Als wir den Honda zum Schweigen bringen und das Tuch den Mast hochziehen, erschrecken wir selbst ein bisschen: Donnerwetter, was für ein Teil! Hoch, mächtig, Kriegsbemalung wie auf einer Rennmaschine. "VA 18" steht drauf.



Rutschpartie: Vorm Wind kommt die VA 18 ins Surfen

"Guck mal, die neue Variante", vernehmen wir vom Ufer. Ein Satz, den wir die nächsten zweieinhalb Tage noch öfter hören werden. Die alte Variante, der vor Jahrzehnten mehrere tausend Mal bei Dehler im Sauerland gebaute Kleinkreuzer, ist vielen noch ein Begriff. Und dass es jetzt eine Nachfolgerin gibt, hat sich herumgesprochen, gerade hier, am Sitz der Hanse Yachts AG, zu der Dehler nach Konkurs und Übernahme mittlerweile gehört.



Einladung zum Kreativwerden: Wie er den serienmäßig nackten Innenraum einrichtet, soll jeder selbst entscheiden

Es weht nur lau zum Ausklang dieses Tags, aber die Variante marschiert zielstrebig voran, lässt Stabilität und Leistungswillen spüren, fordert die Fock. Vater und Sohn belassen es vorerst beim Großsegel, sind noch in der Gewöhnungsphase, erkunden Cockpit und Instrumentarium zur Handhabung der Segel. Das ist überschaubar: Fallen, Schoten, Unterliekstrecker, Niederholer, aber kein Großschottraveller.

Der spezielle Reiz eines kleinen Boots beginnt sich zu entfalten. Das Fahrzeug wirkt äußerst agil. Leichtes Zucken der Hand an der Pinne führt zu einer sehr direkten Reaktion des ganzen Schiffchens, ohne Verzug, ohne Filter. Wir ahnen, dass ein pures Segelerlebnis bevorsteht, nah dran an den Elementen. Einfach nur den Arm ausstrecken und das Wasser spüren. Dem Ruderblatt zuhören, das mit jedem Zehntelknoten Unterschied in einer anderen Tonlage gurgelt. Die letzten Sonnenstrahlen auf die Seele wirken lassen.

Die Wiecker Brücke wird zur vollen Stunde geöffnet, das nächste Mal um 19 Uhr. Es könnte knapp werden, deswegen doch die Fock ausgerollt. Prompt ruckt die Variante noch mal richtig an, nimmt zusätzlich Fahrt auf. Abermals: Donnerwetter. Mit einem betulichen Einsteigerboot haben wir es hier nicht zu tun. Es ist keine Reling vorhanden, morgen, auf offenen Boddengewässern, werden wir die Rettungswesten tragen. Bei jedem Wetter,

beschlossen.

Hinter der Brücke steuern wir mit der Nase voran in eine freie Box. Der Liegeplatz ist doppelt so lang wie wir es brauchten. Weil die Pfähle für uns zu weit Richtung Flussmitte stehen, legen wir unsere Achterleinen über die Winschen der Nachbaryachten, hangeln uns an ihnen entlang nach vorn, belegen die Vorleinen. Auch hier sind wir der Zwerg. Auch hier kein Stress. Wir haben gerade ein Boot bewegt, das in der Standardversion zehn-, mit wünschenswertem Zubehör etwa dreizehn- bis fünfzehntausend Euro kostet. Dafür wurde in dieser einen Stunde schon eine Menge Spaß geboten.

Unter Deck müsste aufgeräumt werden. Später. Revierkenner Michael Schmidt, der Hanse-Chef, hatte uns die Fischbrötchen vom "Reusenhaus" empfohlen. Seine Variante scheint den Geschmack des Markts zu treffen, ist fürs laufende Geschäftsjahr fast ausverkauft. Der Kleinstkreuzer ist trailerbar, dank ausgeschäumter Hohlräume angeblich unsinkbar und für zwei Personen, die auch vor Kampf-Camping nicht zurückschrecken, bewohnbar. Er soll die Antwort sein auf die Frage nach dem einfachen, bezahlbaren Segeln, soll Zielgruppen ansprechen, die Hanse mit seinen bestehenden Baureihen deutlich größerer Yachten bisher nicht erreichte. Wir erreichen nach wenigen Schritten den Matjesstützpunkt und stellen fest: guter Tipp.

Die Geschichte von der Variante II ist kein Märchen, aber wenn man's genau nimmt, hat die Neue mit der Vorgängerin weniger gemein, als man vermuten könnte. Sie basiert auf einem Boot namens "Rotkäppchen", auf dessen noch intakte Bauformen die Hanse-Leute nach der Übernahme von Dehler auf dem Wertgelände stießen. "Rotkäppchen" mochte Schmidt nicht, "Red Cap" schon eher, aber er entschied sich letztendlich für den Namen "Varianta", der noch immer einen guten Klang hat.

Das Anfang der neunziger Jahre entworfene Rotkäppchen, eine Judel-Vroljik-Konstruktion, wurde modifiziert, vereinfacht, auch mit dem Ziel einer günstigeren Produktion. Der Hubkiel wurde durch eine tiefgehende feste Flosse mit einem cupperartigen Ballasttorpedo ersetzt, das Doppelruder durch ein einzelnes langes Ruderblatt. Die Fenster im Aufbau entfielen; man vermisst sie auch nicht, denn durch den milchigen Kunststoff der Vordecksluke und der Niedergang-Abdeckung fällt genug Licht ins Innere. Viel zu entdecken gibt es dort nicht. Die Einrichtung besteht in der Standardfassung aus drei Holzdeckeln für drei in die Innenschale eingearbeitete Staufächer - das war's.

"Leere ist Luxus", meint Henrike Gänß, die Designerin, die Michael Schmidt für dieses Projekt nach Greifswald geholt hat (Sonntagszeitung vom 30. Mai). Der Benutzer sei frei in seiner Entscheidung, was er wolle und was nicht. Das Boot sei für viele Menschen erschwinglich, es sei wie ein Blatt Papier, das von jedem anders beschrieben werden könne. "Ich will den Leuten mit dem Produkt keinen Verzicht aufzwingen, aber ihnen wenigstens die Chance geben, darüber nachzudenken, was sie brauchen und was nicht."

Als Denkhilfe hat die junge Gestalterin ein Sortiment originellen Zubehörs entworfen, Dinge wie "Kobo", die Kochbox aus Birkenperrholz, die mit geschlossenem Deckel zugleich als Trittstufe dient, "Bode", die Box mit Deckel, "Umta", die Umhängetasche. Gennaker-Ausrüstung, Außenborder, Trailer, Persenninge und dergleichen sind ebenfalls zusätzlich zu bezahlen. Wir freuen uns, dass unser Exemplar mit je einer Matratze der Sorte "Momi" und "Schlami" (mittleres Foto rechts) ausgestattet ist, rollen die Schlafsäcke aus und beschließen, am nächsten Tag gut 20 Seemeilen nach Lauterbach auf Rügen zu segeln.

20 Meilen sind kein Klacks für ein Ding im Jollenformat, doch als wir feststellen, wie vertrauenerweckend sich die Varianta verhält, wie sie schon bei geringem Luftzug ins Laufen kommt, lösen sich die Bedenken auf. Sie gibt feinfühlig Rückmeldung per Ruderdruck, nutzt jede Böe, lässt Folgen von Trimmbemühungen unmittelbar spüren. Bei leichtem Wind geht es so zügig voran, dass manches größere Kaliber in der Umgebung merkwürdig träge wirkt. Dass das Vorsegel keine Selbstwendevorrichtung für die Fock mehr hat wie früher, wird nur den stören, der öfter solo segeln will.

Wir sind zu zweit, würden das Gaspedal jetzt gern mal durchtreten, den (optionalen) Gennaker setzen, doch zieht inzwischen ein Nebelfeld nach dem anderen durch. Besser nicht. Die Sicht ist miserabel, der Übergang vom Grau des Himmels zum Grau des Wassers kaum noch zu erkennen. Als es dann auch noch in Strömen regnet und die Stimmung auf eine echte Probe gestellt wird, sagt der Fünfzehnjährige plötzlich den Satz, auf den der Vater gehofft, den er aber in dieser Phase nie erwartet hätte: "Das macht Spaß!" Beide nass, aber ziemlich zufrieden, keine Diskussionen über Schulnoten und Notebook-Nutzungszeiten, einfach nur segeln: Wind betrachten, Wellen beobachten, im kleinen Team ein Schiffchen führen, navigieren nur mit Handkompass und Papierkarte und der Erleichterung, die sich einstellt, wenn aus dem Nebel tatsächlich jene Tonne auftaucht, die man angepeilt hatte. Schließlich schließt der Wind ein, und der Hand übernimmt die

Lauterbach.

Niemand wird gezwungen, auf der Varianta zu übernachten. Wir wollen aber. Keine Toilette, keine Pantry, statt Elektrik eine unters Kajütdach geheftete Batterielampe - das ist vollkommen in Ordnung. Allerdings verschärft Regen die Camping-Gemütlichkeit arg. Wohin mit dem triefenden Ölzeug, den nassen Schuhen, Handtüchern? Wenn's draußen prasselt, sind die paar Quadratmeter drinnen nicht üppig für Wohnen, Schlafen, Stauen sowie Nahrungsaufnahme aus Nutellaglas und Trinkpäckchen.

So sind am Morgen des dritten Tags die Klamotten immer noch klamm, aber die Welt ansonsten ist eine ganz andere. Sie hat wieder einen Horizont, Sonnenschein, Wind - viel Wind. Es beginnt mit Stärke 3 bis 4, wir brettern an der Insel Vilm vorbei in die Having auf Seedorf zu, sind alsbald überpowert. Unser großes Hauptsegel braucht ein Reff, während all die Yachten ringsherum noch stoisch unter Vollzeug dahindampfen. Ein paar Handgriffe später wieselt die Varianta mit angemessener Segelfläche wieder respektlos zwischen den Dicken herum: Riesen-Slalom.

Wir machen kehrt, gehen hoch an den Wind, beginnen eine stundenlange Kreuz zurück Richtung Greifswald. Es bläst alsbald mit sechs bis sieben Beaufort, das flache Gewässer baut eine ruppige Welle mit Schaumkronen auf, der Bodden schwappt nun gern mal ins Boot. Wir fürchten, den sperrigen, unpraktischen, nur aufliegenden Niedergangsdeckel zu verlieren und binden ihn fest. Längst ist eine Arbeitsteilung gefordert, bei der einer konzentriert steuert und der andere aufmerksam die Großschot aus der Hand fährt, um die ständigen Böen zu parieren. Muskelkater mit Ankündigung.

Die Windgeschwindigkeiten erreichen mehr als 30 Knoten, und die Varianta gibt eine fabelhafte Vorstellung. Wie gut sie sich auch unter diesen Bedingungen schlägt, wird uns schließlich beim Blick auf die großen Yachten klar, die ebenfalls auf die Mündung des Ryck zusteuern, stark gerefft, mit grenzwertiger Schräglage und gelegentlich aus dem Ruder laufend. Auch wir kämpfen, aber nie stellt sich ein Gefühl von Kontrollverlust ein. Die Wirkung des Ruders reißt nicht ab, und wenn dies droht, bei heftigen Korrekturversuchen mit der Pinne in ganz harten Windstößen, dann lässt sich die Lage meistern durch weiteres Fieren der Großschot.

Wir fallen ab für eine letzte Ehrenrunde. Bei nun achterlichem Wind macht das Boot Anstalten, die Wellen abzureiten. Wir helfen ihm, nehmen das Reff heraus, ziehen eine Schaumspur wie ein Motorboot und grinsen von einem Ohr zum anderen. Im Surf ist die Geschwindigkeit wohl zweistellig.

Anderthalb Stunden später liegt die Kleine wieder an ihrem Steg in Greifswald, umgeben von den "Riesen". Definiert man Größe nicht allein nach den Abmessungen, ist sie ebenfalls einer. Ein Erlebnisriese.

Technische Daten:

Länge über alles 5,75 m, Rumpf- länge 5,50 m, Wasserlinie 4,78 m, Breite 2,40 m, Tiefgang 1,15 m (optional 0,8 m, 937 Euro), Gewicht 0,71 t (Ballast 0,24 t), Segelfläche 24 m² (Groß 17, Rollfock 7 m²).

Rumpf GFK-Volllaminat, Deck Sandwichbauweise mit Balsaholzkern, T-Kiel aus Gusseisen.

Grundpreis 9987 Euro. Konstruktion Judel/Vroljik & Co, Werft Dehler, Meschede-Freienohl, www.varianta.info. Vertrieb von Zubehör in Kooperation mit dem Handelsunternehmen A.W. Niemeyer unter www.awn-varianta.de.

Text: F.A.S.

Bildmaterial: Mark Wille

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2010.

Alle Rechte vorbehalten.

Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte erwerben

Verlagsinformation

Zahlen Sie zuviel für Ihre KFZ-Versicherung? Jetzt mit dem neuen KFZ-Versicherungsrechner Ihre Versicherungspolice überprüfen ...

