

**PROVA** - Carena veloce

e moderna per un tipico scafo da crociera-regata.

Brillanti le prestazioni a vela.

Divertenti e precise le reazioni al timone. Qualche miglioria da apportare al piano di coperta.



- Grande agilità
- Ottime prestazioni in tutte le condizioni di vento



- Troppo corto il trasto randa
- Migliorabile la disposizione dei winch in coperta

# DEHLER 39

di Luca Sordelli

**P**untuale, ogni anno, la tedesca Dehler subito dopo il Salone di Genova presenta la sua novità per l'anno a venire. Nel 1997 era arrivato il 33 piedi, nel 1998 il '29 e ora è la volta del 39. Tutte e tre portano la firma dello studio olandese Judel & Vrolijk, e si vede. Comuni sono le scelte progettuali di base che portano verso l'idea di un tipico fast-cruiser, uno scafo per la crociera veloce, nel caso specifico fortemente influenzato dalla stazza IMS. E comuni sono anche i segni distintivi del cantiere tedesco: le linee eleganti, l'originalità di alcuni dettagli della coperta, la solidità strutturale. La barca da noi provata nella acque antistanti Lavagna era un prototipo da regata, il primo esemplare della serie alla cui realizzazio-



## DEHLER 39

- 1 - Il tavolo da carteggio nella versione da regata della prova era posto per baglio con il sedile incernierato al pagliolato. Nel modello da crociera sarà orientato per chiglia.
- 2 - Il grande armadio per le cerate ai piedi della scaletta.
- 3 - La cucina nella sua versione lineare. La barca di serie prevede invece una classica disposizione a L.

ne ha contribuito anche il campione tedesco Jochen Shumann, "uomo immagine" della Dehler. Rispetto al modello di serie rimangono le stesse linee d'acqua e l'impostazione del progetto, cambiano gli allestimenti interni, semplificati all'osso, il dislocamento decisamente ridotto e un maggior pescaggio. Un "cavallo da corsa" che apre la strada ai normali modelli da crociera in arrivo sul mercato italiano per i primi di marzo.

### Progetto

Come si diceva in apertura, questo Dehler 39, è una barca da crociera-regata progettata tenendo conto dell'attuale sistema di stazza. I profili sono molto avviati, le sezioni sono tonde e regolari lungo tutta l'asse longitudinale. La prua è abbastanza stellata, con un dritto quasi verticale per guadagnare centimetri al galleggiamento. Più larga la poppa che mostra slanci minimi e un discreto bordo libero con il doppio vantaggio di offrire più abitabilità interna e di venir premiato in

termini di rating. Discreta anche la larghezza massima, altro segno distintivo delle esigenze dettate dalla stazza, che regala raddrizzamento con l'equipaggio in falchetta oltre a migliorare la superficie calpestabile in coperta. Profonde le appendici, soprattutto il timone, e classico profilo IMS per il bulbo. La versione da noi provata, in assetto da regata, mostrava un'opera viva molto contenuta con i 400 chili risparmiati grazie alla costruzione con la tecnica del sottovuoto e all'impiego di resine epossidiche. Le barche di serie saranno invece realizzate con una tradizionale laminazione piena. Non esagerata la superficie velica che con il genoa si attesta sugli 86 metri quadrati, qualcosa in meno rispetto alle concorrenti. Il Dehler 39 va inserirsi nel mercato come avversario naturale di barche come l'X 382, l'Este 39 e il First 40.7 e il suo GPH, 625.2, (quello del First è 619,5) sembra essere decisamente competitivo.

### Coperta

Il piano di coperta del Dehler 39 è dominato dalla ruota del timone, di notevoli dimensioni e spostata molto verso poppa. Questa

soluzione risponde non solo ad esigenze commerciali ma anche, in stile prettamente "corsaiolo", alla volontà di mettere a suo agio il timoniere che, da seduto, possa ben osservare il bordo d'ingresso del genoa. Il trasto, un po' corto, trova posto appena a prua via della colonnina della bussola. Anche qui si rivela la vocazione alla regata visto che a una buona manovrabilità della scotta fa riscontro un notevole ingombro in pozzetto. Le manovre sono tutte rinviate e corrono a scomparsa sotto il filo della coperta. Quattro i winch previsti, due sulla tuga, a valle di una batteria di stopper, e due ai lati del pozzetto. Migliorabile forse il posizionamento di questi ultimi che risultano facilmente accessibili a barca sbandata ma sono invece un po' scomodi in assetto orizzontale. Optional altri due verricelli per le manovre dello spi. L'armo e frazionato a 9/10 con crocette piuttosto acquatierate e volanti non strutturali. Il modello da noi provato aveva l'albero passante ma di serie è previsto quello appoggiato in coperta. I carrelli del genoa, come anche le lande, sono a filo della tuga e consentono un tranquillo passaggio sui passavanti. A pop-



1



2



3



4



5

4 - La cabina di prua. Si notano gli allestimenti molto semplici, tipici delle barche da regata.

5 - Una delle due cuccette di poppa. Per contenere i pesi non esistono paratie e un solo grande ambiente si apre sotto al pozzetto.

6 - Il locale toilette può vantare una altezza di 190 cm.

7 - Il prototipo del Dehler 39 è allestito ad open space. Nella foto si nota come non sia stato previsto il tavolo della dinette. Nella versione da crociera ci sarà quello tradizionale ad ante abbattibili.

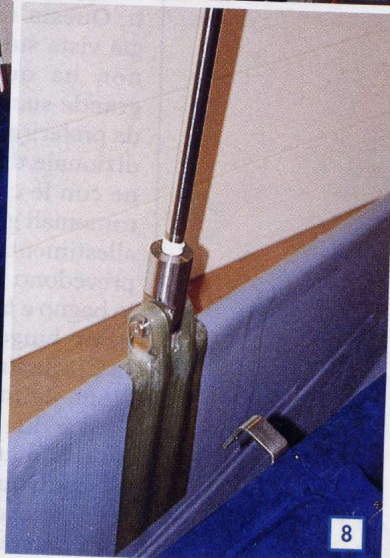
8 - In regata i cuscini della dinette sono facilmente asportabili. Nella foto si nota anche l'attacco in vtr per le lande.



6



7



8

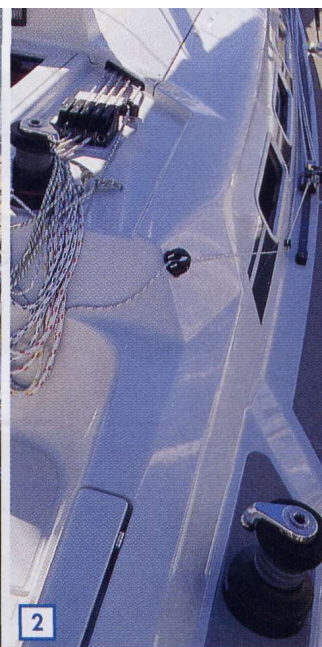
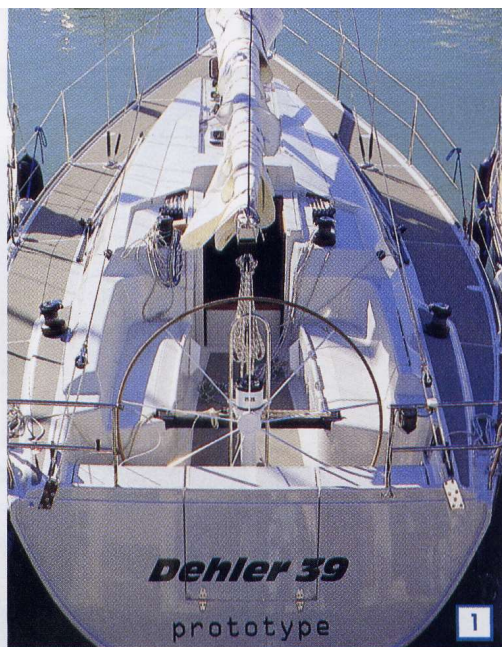
## DEHLER 39

- 1 - Una vista d'insieme della coperta. Spiccano la grande ruota e gli ampi passavanti laterali. Si nota anche la notevole larghezza del coronamento.
- 2 - Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto e corrono a scomparsa nella tuga.
- 3 - Un particolare tipicamente corsaiolo di questo prototipo da regata: al fianco della batteria di stopper si nota una delle due torrette per far regolare il caricabasso dall'equipaggio in falchetta.
- 4 - Il trasto di randa, un po' troppo corto per poter di sventare bene la vela sotto raffica.

pa è stato studiato un intelligente sistema per scendere in mare con la sezione centrale del coronamento che si ribalta e diventa scaletta. Ai due lati, sui giardinetti, due profondi gavoni. La tuga è decisamente bassa e si allunga parecchio verso prua. L'altezza in cabina è invece assicurata dalle buone dimensioni delle murate. A questo proposito va sottolineato che questo 39 piedi (che in realtà è poi lungo 11,80 metri, ed è quindi un '38) mostra, rispetto ad altre barche della stessa categoria, delle notevoli volumetrie, e quindi una maggior abitabilità, senza che l'estetica ne venga penalizzata.

### Interni

Il prototipo da regata, fedele alla sua funzione, è allestito a open space. Nessuna paratia, tranne quella di prua, è stata posizionata per creare più locali. È questo un lay-out del tutto eccezionale, dettato dalle esigenze di ridurre al minimo i pesi. In realtà è una soluzione che può anche essere interessante e molti dei visitatori che hanno potuto vederla al salone di Genova hanno dimostrato di apprezzarla. La versione da crociera prevede due diversi allestimenti, a due o tre cabine. Nel primo caso a poppa, incontrando quello che è un gusto tipicamente nordico, al posto di una locale abitabile, lungo la murata di destra si apre un grande gavone per stivare vele e altri oggetti ingombranti. Questa soluzione, già vista sul 33 piedi, non ha qui da noi grande successo ed è da preferire la più tradizionale distribuzione con le cabine matrimoniali gemelle. Gli allestimenti da regata prevedono poi un solo bagno e la cucina lineare lungo la murata di sinistra. La versione definitiva avrà invece due locali toilette e la cucina a L, alla sinistra della scaletta. Anche la dinette sarà decisamente più



abitabile con il divano a C e il tavolo ad ante abbattibili e scomparirà il grande locale centrale con i divanetti contrapposti ora visibile sulla versione da regata. Cambierà infine anche il tavolo da carteggio, non più posto per baglio, ma tradizionalmente disposto sull'asse prua poppa. Buone le altezze in cabina che in dinette e in bagno superano di poco i 190 cm. L'allestimento da regata offre il vantaggio di cuccette molto ampie, il triangolo di prua vanta 2 metri di profondità per 160 cm di larghezza all'altezza delle spalle, le quattro cuccette in dinette e a poppa misurano 200x75 cm.

## Qualità nautiche

La prova in acqua del Dehler 39 è stata decisamente divertente. Aiutati da una bella tramontana, raffica e incostante, siamo riusciti a testare la barca un po' in tutte le condizioni di vento. Ripetiamo che l'esemplare che avevamo a disposizione era un prototipo, uno scafo da regata, più leggero della barca che sarà di serie. L'essenza rimane comunque la stessa ed è quella di una barca veloce. Impressionano le rapide accelerazioni sotto raffica e la notevole agilità nelle virate, dove ottima è la velocità d'uscita. Il modello "da corsa" che avevamo per le mani per essere portato al suo meglio avrebbe meritato un equipaggio di 7/8 persone con un ragguardevole peso in falchetta. Non a caso, subito alle prime raffiche, il passaggio dal genoa al fiocco è stato d'obbligo. Da segnalare comunque che la barca, anche da soprainvelata, quando tendeva a partire all'orza of-

friva risposte sul timone fluide e senza strappi. Certamente la dolcezza al timone è uno dei migliori pregi del Dehler 39 e rispecchia così al meglio una delle caratteristiche tipiche degli scafi per la crociera veloce, "il piacere della guida". Graduale anche il movimento dello scafo in poggiate che, supportato dalle buone linee d'acqua, segue dolcemente i comandi del timoniere. Quello che è migliorabile è certamente la lunghezza del trasto, troppo corto per ben sventare la randa. L'assenza di una stazione del vento funzionante ci ha purtroppo impedito di riscontrare le velocità in rapporto al vento. Comunque di bolina, in condizioni meteo che ci avevano appena costretti a passare al fiocco, la barca ha trovato il suo assetto e cominciato a macinare acqua ad una media di 8 nodi rilevati con il GPS. Anche nei buchi di vento la barca ha mantenuto un buon passo grazie alla minima superficie immersa e alla notevole lunghezza al galleggiamento. Anche a basse velocità la direzionalità rimane ottima. Come si diceva, buona l'organizzazione della coperta, a parte i winch del genoa, da spostare un po' più a centrobarca. Da aggiungere anche dei punta piedi dietro alla ruota per far timonare comodamente anche in piedi. Nel complesso i Dehler 39 ha mantenuto fede alle aspettative rivelandosi uno scafo brillante. Questo tipo di imbarcazioni si rivolge ad una tipologia di armatori ben definita e sempre più diffusa che non si fa abbindolare dall'idea della "crociera pura", rinunciando così al piacere dell'andar per mare. In altre parole, gli armatori moderni.

**Vela  
MOTORE**



5



6

## LA PROVA IN CIFRE

### DEHLER 39

#### Progetto

Studio Judel/Vrolijk

#### Prezzo

250.000 DM, franco Germania, Iva esclusa.

#### Lo scafo

Lunghezza fuori tutto **m 11,80** • lunghezza al gall. **m 10,70** • larghezza massima **m 3,82** • pescaggio **m 1,95** • dislocamento **kg 7000** • zavorra **kg 2800**.

#### Piano velico

Albero armato a **9/10** poggiate in coperta (optional la scelta per quello passante) • sup. velica randa **mq 38** • sup. velica genoa **mq 48** • sup. velica fiocco **mq 33**.

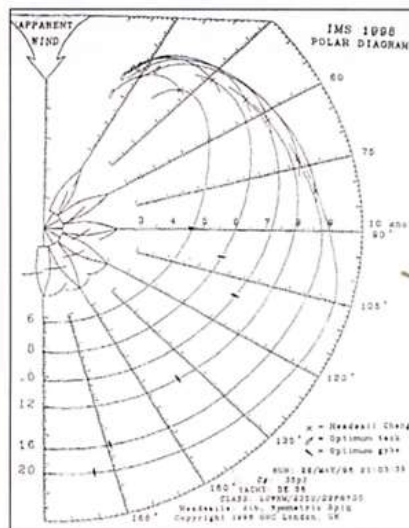
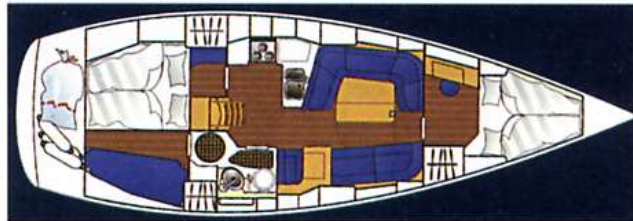
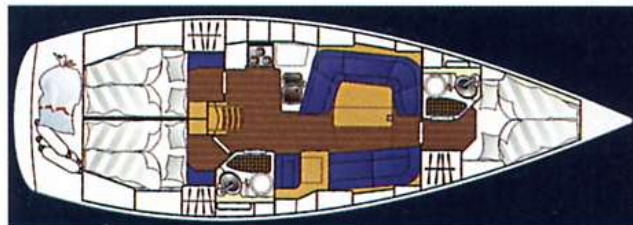
Nota: i dati si riferiscono al modello di serie, in arrivo sul mercato italiano a marzo del 1999.

#### Indirizzi

Costruito da Dehler, Germania. Importato da Adria Yacht, Rimini, tel. 0541 /23411 fax 50063; Lavagna (Ge) tel. 0185/320933 fax 308127.

### Le condizioni della prova

Le condizioni della prova: acque antistanti il porto di Lavagna. Vento variabile e raffico dai 4 ai 20 nodi. Cinque le persone a bordo, serbatoio acqua vuoto, quello del gasolio pieno al 25%. Carena pulita.



5/6 - La parte centrale dello specchio di poppa si ribalta e diventa la scaletta per il bagno.

Qui a sinistra le polari della velocità in rapporto al vento apparente.