



FOTO SILVANO

# T E S T D E H L E R 4 7

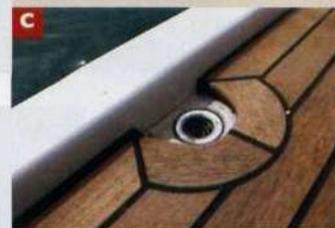


Per descrivervi nel dettaglio tutte le parti interessanti del nuovo Dehler ci vorrebbe un libro. Partendo dal progetto, va detto che è sicuramente l'elemento vincente del Dehler 47. La firma è dello studio tedesco Judel/Vrolijk, famoso per progettare racer di successo ma anche eccezionali cruiser dai 18 ai 140 piedi, autore di tutti i Dehler attualmente in produzione. L'impostazione tiene conto dei parametri Ims (i nuovi Dehler vogliono essere dei cruiser-racer vincenti) ma le priorità rimangono la robustezza e la funzionalità anche con equipaggio ridotto. La genialità di tutto il progetto è che non si cerca di infilare schemi classici e sperimentati su scafi che non possono recepirli, ma si ripensa ogni elemento adattandolo

ai nuovi parametri. Quindi, se le linee d'acqua sono tipicamente Ims, è inutile cercare volumi dove non ci sono o piazzare pesi dove non devono stare. Meglio studiare soluzioni che si adattino a queste nuove forme. Può sembrare un discorso semplice, ma significa essere talmente dentro la questione da avere la freschezza mentale per rimettersi continuamente in discussione. In ogni caso, Ims o no, il Dehler 47, pur nella sua modernità, ha una linea gradevole, un'insellatura piuttosto pronunciata e un disegno della tuga indovinato: l'aspetto generale specie se si sceglie lo scafo blu, è decisamente accattivante. **Le appendici** hanno dimostrato una eccellente efficienza, soprattutto il timone che, con solo mezzo giro di ruota, ga-

rantisce una incredibile sensibilità pur mantenendosi abbastanza leggero. Il bulbo, offerto con tre diverse immersioni, nelle versioni da crociera risulta invece piuttosto grossolano: le fusioni della Dehler non sono mai state famose e, se volete fare regate, vi consigliamo di farvelo rimettere in dima. Ottimo **il piano velico**: la grande prevalenza data alla randa (con una E di ben 6,25 m) permette di andare in crociera con un genoa 100% (previsto anche con rotaia autovirante) senza penalizzare le prestazioni. **Il piano di coperta** è veramente un piccolo gioiello, apparentemente di impostazione tradizionale da cruiser-racer, ma ricco di soluzioni innovative. Dalle foto nella pagina a lato potete capire come funzionano il sistema

**1. Il disegno della tuga risulta proporzionato ed elegante, con l'osteriggio del bagno di prua che ne segue la forma. Da notare il recesso centrale dove si aprono gli osteriggi. Grave mancanza, l'antidruc-ciolo sulle parti in vetroresina.**  
**2, 5. Il pozzetto è veramente grande e curato in ogni sua parte. Innovativa la posizione di alcuni stopper davanti ai winch di poppa.**  
**3. Il drizzista ha un'ampia zona di manovra e, in regata, c'è posto per due persone.**  
**4. I grandi portelli del gavone che racchiude il musone dell'ancora a scomparsa, e il pulpito, veramente robusto, realizzato con tubi di grande diametro e poggiato su cinque punti**



**6.** I winch di poppa, manovrabili dal timoniere, servono una serie di stopper che comprendono tutte le manovre della randa, compresa la drizza.

**7.** La base d'albero, semplice e lineare, e le asole dove scompaiono le manovre.

**8.** Il grande sprayhood aperto protegge bene l'ingresso e tutta la prima parte di pozzetto. Da notare l'elegante disegno dell'alloggiamento in cui viene riposto.

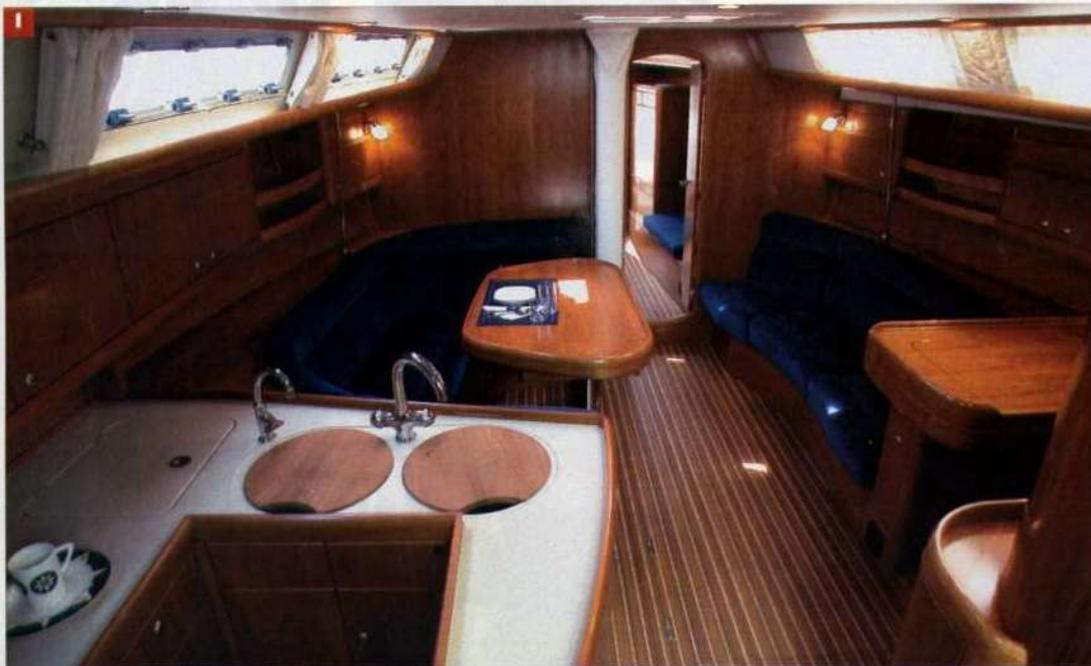
**9.** L'ingegnoso e innovativo sistema di apertura dello specchio di poppa: il passaggio è comodo, la spiaggetta che ne deriva è veramente grande e il vano che vedete può contenere anche un piccolo tender

dell'ancora a scomparsa e lo specchio di poppa apribile, i due elementi più eclatanti; ma i particolari sono tanti, dall'elegante alloggiamento dello sparyhood, alla falchetta piatta con ombrinali interni per lo scolo dell'acqua, alla robustezza del pulpito e di tutti i candelieri, con i sostegni resinati nello scafo, all'attrezzatura di coperta Lewmar di ultima generazione già completa per regatare. Esemplare l'organizzazione del grande pozzetto. L'impostazione non presenta particolari novità: panche lunghe con disposizione a cuneo, grande timone a ruota (180 cm di diametro) con trasto di randa subito davanti. Se però guardate con più attenzione, noterete tanti dettagli che fanno la differenza: intanto le manovre che

vengono dall'albero, tutte nascoste all'interno della tuga, sbucano in parte sui winch davanti all'ingresso, mentre le manovre di randa, compresa la drizza e la scotta alla tedesca, arrivano su stopper davanti al timoniere che ne ha il pieno controllo. Poi la particolare sagomatura del bordo delle panche che funge da puntapiedi, la ghiottina d'ingresso a scomparsa, la colonnina di stampata protetta da una massiccia struttura in acciaio, i piccoli gavoni ricavati sotto le sedute laterali del timoniere, una quantità di elementi che denotano molte ore di studio. Unico difetto importante, la mancanza di antisdrucchiolo sulle parti laterali della tuga che può rendere pericoloso anche il semplice lavaggio della coperta.

**A, B.** Questo è il sistema dell'ancora: a riposo, tutto il musone, con l'ancora saldamente attaccata, è nascosto dentro una parte del grande gavone che ha spazio sufficiente per lo stivaggio di tutti i parabordi; quando bisogna dare fondo, si apre il pulpito (unico aspetto fastidioso) e, con un motore elettrico (opzionale) o a mano (di serie), si ribalta il musone in posizione di lavoro. **C.** Gli ombrinali lungo la falchetta impediscono le antiestetiche colature sullo scafo. **D.** I due gavoni sotto le panche del pozzetto sono veramente grandi e hanno un'apertura totale sorretta da pistoncini a gas

# T E S T   D E H L E R 4 7



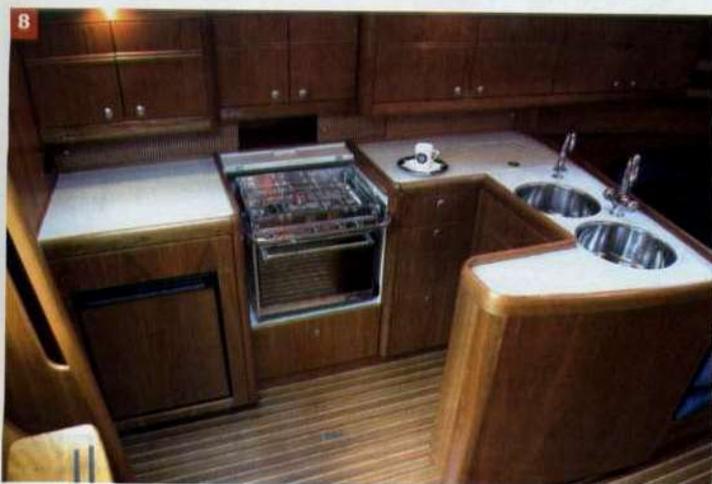
Se il progetto del Dehler 47 è di ottima qualità, non è certo da meno **la tecnica di costruzione**. Va detto subito che, nonostante la realizzazione in sandwich, i Dehler non sono barche leggere, né vogliono esserlo. Sono progettate (e, quindi, invelate) per avere un dislocamento medio, in modo da non dover lesinare sulle strutture e sugli elementi di irrigidimento. La tecnica, vetro pieno intorno al bulbo e sandwich con balsa per il resto dello scafo e per la coperta, non presenta particolari raffinatezze: è la cura e la solidità della struttura ad essere particolare o perlomeno, in un mondo di controstampi, rara quanto pregiata. L'ossatura di madieri, i massicci attacchi delle lande, varie costolature in compensato, le paratie e per-

sino parte del mobilio, vengono direttamente resinare allo scafo (e non stampate a piè d'opera e poi fazzolettate). Ma non è finita: la giunzione scafo-coperta prevede un procedimento (tipico Dehler) dove la coperta, che ha la falchetta di stampata, si innesta sullo scafo con una precisione millimetrica con successiva resinatura delle parti da dentro. Questo significa non solo una struttura di fatto monolitica e, quindi, molto più rigida, ma anche che lo scafo e la coperta rimangono nei relativi stampi finché non vengono giuntati, cioè dopo che tutte le paratie e gli arredi sono stati montati, fatto assolutamente eccezionale se rapportato alle sbrigative tecniche di costruzione di ultima tendenza. Ed è proprio in queste cose che va ri-

cercata la differenza nei prezzi. Anche **negli interni** il progetto del Dehler 47 dice qualcosa di nuovo, specie nell'organizzazione del quadrato. Tutto si basa sulla ricerca del miglior sfruttamento dei volumi disponibili. Lo scafo ha linee piuttosto tirate e il baglio massimo è all'altezza della scala di accesso. Da lì in avanti si stringe a cuneo fino a prua. Quindi, se nella zona di massima larghezza si concentrano elementi voluminosi, come il grande bagno con doccia separata e la cucina a "C", la dinette con il tavolo da un lato e la classica panchetta centrale risulterebbero sacrificate. Allora perché soffrire? meglio allargare la dinette coinvolgendo anche il divano di fronte, inventando un sistema per rendere il tavolo poco ingom-

**1, 6.** Il particolare disegno del lungo quadrato differenzia nettamente la zona dinette da quella della cucina. Avvertibile ma non fastidioso il volume cilindrico del bagno di poppa. **2.** Il carteggio ha buone dimensioni e un discreto volume per stivare le carte, più altri vani per riporre attrezzature. Il quadro elettrico ha un aspetto povero non in linea con la classe della barca **3.** Una delle cabine di poppa gemelle ricche di armadi e stipetti. **4.** Il tavolo della dinette, completamente aperto, offre la possibilità di apparecchiare otto posti. **5.** La cabina armatoriale nella versione con letto a murata. In questo caso il bagno si trova all'estrema prua

## T E C N I C A



**7.** Il bagno di prua non è il più grande ma offre lo stesso un buon calpestio e abbondanti armadietti. L'altezza supera i 180 cm solo sotto il grande osteriggio. **8.** La cucina è uno degli elementi più riusciti degli interni: è ricca di aree libere per lavorare e di volumi per lo stivaggio organizzati in molte forme (armadi, cassetti, scorrevoli...). Opzionale sicuramente interessante, oltre al classico frigo a pozzetto, se ne può avere un secondo ad apertura verticale. **9.** Con un bagno così (a poppa) non rimpiangerete nemmeno quello di casa. Notate l'elegante piano in corian e gli armadietti in legno. L'aria è affidata a un solo grande oblò

brante. Il risultato può sembrare poco ortodosso e dalle foto non è completamente apprezzabile, ma vi garantiamo che funziona egregiamente. **La dinette** è sfruttabile anche a tavolo chiuso e, quando questo si raddoppia, può ospitare comodamente 8 coperti. In più, sotto i divani trovano ampio spazio i serbatoi (in posizione centralissima) e dietro gli schienali avrete abbondante spazio per stivare attrezzature e cambusa. Ottima la disposizione e l'organizzazione **della cucina**: intanto la forma particolare permette di lavorarci anche a barca sbandata, ma soprattutto raramente in barche di questo tipo abbiamo trovato così tanti e ben organizzati vani di stivaggio. Di buona fattura anche il fornello, completamente in acciaio inox. Di

fronte vi è il **grande bagno**, abbondantemente descritto nelle foto. **Le cabine di poppa** sono gemelle: hanno letti doppi regolari di buone dimensioni e anch'esse abbondano di armadi e stipetti, mentre l'aerazione è affidata a due soli oblò. Oltre la paratia di prua vi è la **cabina armatoriale** (si possono avere anche due cabine con letti a castello) completa di bagno. Sull'esemplare in prova era stata scelta la versione con letto a murata, con abbondante calpestio e murata di dritta organizzata con armadi e divanetto. Sono sempre curate le finiture dei Dehler. I legni sono in ciliegio e su questo 47 è stato raffinato anche il design degli sportelli (con una esclusiva persiana stilizzata) e la scelta dei componenti, come le lampade e le maniglie.

**A.** La scaletta di accesso si alza completamente, sorretta da robusti pistoni a gas, per consentire un accesso completo al motore (accessibile anche dalle cabine di poppa). Il vano è grande e ben ventilato, e vi è persino una luce interna.

**B.** Tra le abbondanti e diverse forme di stivaggio in cucina vi sono persino due cassettoni alti, che scorrono su sfere, per pentole grandi o bottiglie.

**C.** Avreste mai pensato di trovare una doccia così su un cruiser-racer? Sul Dehler 47, nel bagno di poppa, la doccia ha una vera porta in plexiglass dalla forma cilindrica che, scorrendo, forma un box di notevoli dimensioni

# T E S T D E H L E R 4 7



FOTO SILVANO



FOTO SILVANO

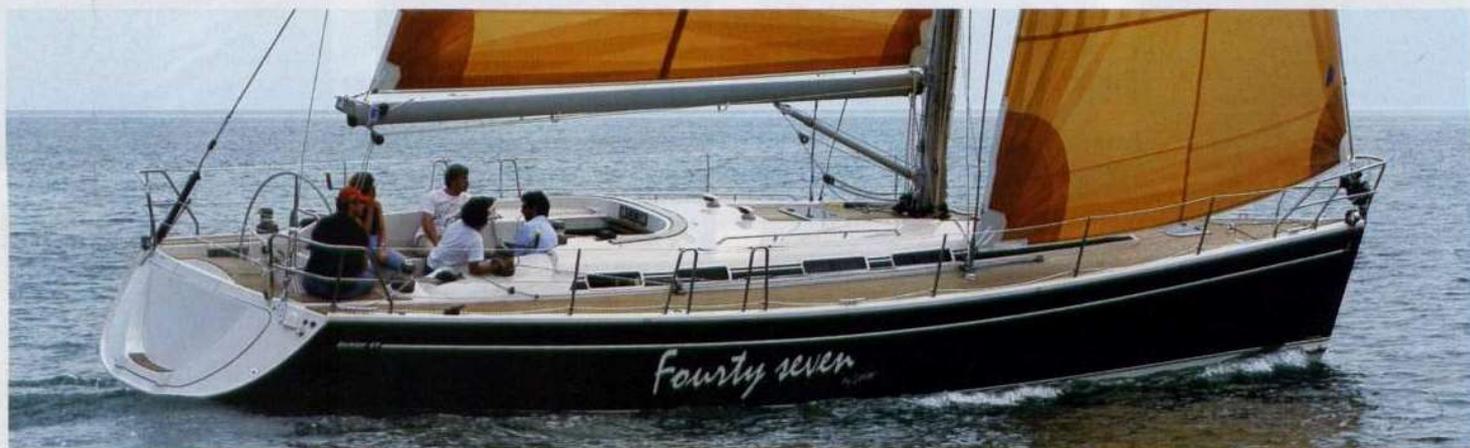


FOTO SILVANO

## Benvenuti a bordo

Quando un progetto è centrato non servono grandi navigazioni per assaporarne la bontà. Il vento è stato decisamente avaro con noi, non ha mai superato gli 8 nodi soffiando con irregolarità. Anche la velatura usata nella prova non era al massimo della forma: intanto il genoa 100% predilige sicuramente arie più

sostenute, poi le vele erano in prova e dovevano ancora essere "chiusse" (un po' come i vestiti fatti su misura). Nonostante questo, e forse a maggior ragione, siamo rimasti pienamente soddisfatti delle sensazioni provate. Il Dehler 47 non ha tradito i parametri di progetto: è una barca potente, stabile e correttamente invelata. Su ogni piccola raffica abbiamo avvertito sempre l'accelerazione senza percepirne lo sbandamento, come se la barca venisse "spinta" da dietro. Pochissimo movimento d'acqua, solo la velocità che sale quasi senza darne segno. Peccato non poterla provare con vento e mare formato, a nostro avviso le sue condizioni ideali: avendo però testato gli altri Dehler in simili condizioni, non abbiamo dubbi sui risultati. La reattività della ruota permette di correggere la rotta con la stessa immediatezza di una barra, potendo però assumere la posizione più conveniente. La dimensione è tale che, sia da sopra che da sottovento, si ha una completa visuale dei filetti del genoa. La centratura del piano velico rende la barca volutamente appena ardente in modo da avere sempre una sensazione di controllo sul timone anche con pochissimo vento. La miglior conferma della bontà della carena l'abbia-

mo avuta nelle virate: nonostante il poco vento e la velatura ridotta, non abbiamo mai rallentato, facendo evolvere la barca con estrema fluidità. La posizione del timoniere è sempre comoda, agevolata dall'appiattimento dei paraonde a formare due agevoli sedute. Il controllo sulla randa è totale: si accede alla scotta, presente su entrambi i lati, e al carrello. Forse, però, sono troppe le manovre rinviate a poppa: se da una parte può essere comodo avere sia la drizza che i terzaroli a portata di mano, la quantità di cime ai piedi della colonnina è tale da creare un serio intralcio, col pericolo che qualcuna si infili nel vano della ruota bloccandola.

A motore abbiamo avuto la riprova della effettiva velocità critica: a tutto gas abbiamo navigato a circa 9 nodi con una velocità di crociera intorno agli 8,5. In questa occasione abbiamo notato un avvertibile affondamento della poppa, ma non sappiamo quale fosse la situazione dei serbatoi. Le manovre risultano immediate, quasi violente, per via della grande dimensione della pala del timone (se si gira tutto all'improvviso si rischia di far cadere qualcuno in acqua!). In retromarcia ci vuole qualche secondo per fermare la barca, forse anche per l'elica a due pale abbattibili; in compenso non si avverte effetto evolutivo e basta pochissima velocità per farle sentire il timone.

Il Dehler 47 viene offerto anche in versione regata, con varie possibilità che vanno dal bulbo maggiorato (immersione 2,65 m) al sartame in tondino fino all'albero in carbonio. Sicuramente, se condotta in modo adeguato, dimostrerà di essere uno scafo vincente: resta il fatto che, per noi, rimane una splendida e completa barca da gran crociera.



## S C H E D A T E C N I C A

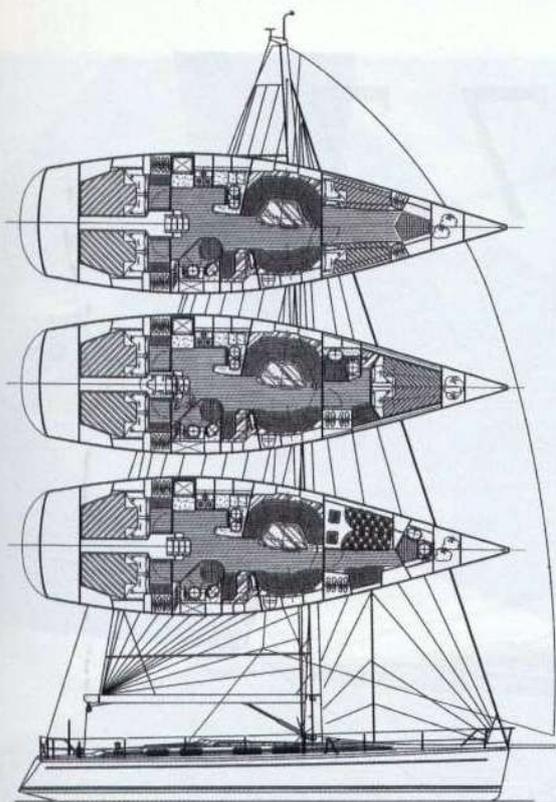


FOTO SILVANO



FOTO SILVANO

## UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto	160x46 cm
Spazio tra panche	107+80 cm
Passavanti	63+40 cm
Tavolo dinette	140x114 cm
Tavolo carteggio	103x55 cm
Letto prua	202x140+90 cm
Letti pp	205x150+104 cm
Larghezza porte	46 cm

## DEDICATO A ...

L'analisi del Dehler 47 ha evidenziato che ci troviamo davanti a una barca indovinata, senza "buchi" o grossi difetti, dotata inoltre di accorgimenti che la rendono ancor più interessante. Anche l'analisi del prezzo è sorprendentemente positiva. Sia il valore della barca che quello degli optional (è indice di serietà non ricaricare troppo sugli accessori), dimostrano una voglia effettiva di aggredire il mercato con un rapporto qualità/prezzo decisamente favorevole. Nessun difetto, quindi? Effettivamente pochi sulla barca, un po' di più, invece, sull'organizzazione del Cantiere. Da qualche tempo, a seguito anche del successo di pubblico (forse inaspettato), il Cantiere tedesco dà alcuni segni di confusione. Ritardi nelle consegne, componenti che mancano quando arrivano le barche, difficoltà nell'ottenere informazioni tecniche. Ma le barche, tutte realizzate con cura (e l'esemplare da noi provato, che era il prototipo, lo dimostra), confermano che si tratta solo di difficoltà ad assecondare il grande successo di vendite. Sono comunque aspetti importanti e non trascurabili: ci auguriamo che riescano velocemente a riallinearsi con i loro standard storici.



FOTO SILVANO

## I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
FIRST 47.7 S	Beneteau	14,50	4,50	12,000	142,00	250.334
X-482	X-Yachts	14,50	4,31	12.000	138,92	439.500
SWAN 48	Nautor	15,09	4,32	14.300	133,60	725.000
J-145	J-Boats Usa	14,64	3,96	8.618	120,40	544.242

## SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Judel/Vrolijk

Lunghezza scafo	14,28	m
Lunghezza gall.	12,60	m
Larghezza	4,20	m
Immersione	2,00/2,45/2,65	m
Dislocamento	12.500	kg
Zavorra	5.000	kg
Sup. vel. (randa + genoa 140%)	148,70	mq
Motore Yanmar 4JH3 Sail Drive	56	hp
Serb. nafta	270	l
Serb. acqua	450	l
Ims Gph	569,3	s/m

## ATTREZZATURA

- Albero Sparcraft 9/10 alluminio 3 crocette acquaretate, sartie in spiroidale Dyform discontinuo
- Tendipaterazzo idraulico integrale Navtec
- Vang rigido Sparcraft
- Winch Lewmar 2x58 ST + 2x50 ST + 2x48 ST
- Stopper (16) Spinlock XTS
- Timoneria Whitlock, ruota in acciaio ø 180 cm
- Attrezzatura di coperta Lewmar

## COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich con fibre vetro E e balsa; struttura di rinforzo laminata direttamente con lo scafo, controstampi ed elementi di arredo non strutturali laminati anch'essi allo scafo per maggiore rigidità; giunzione scafo-coperta laminata dall'interno

## DOTAZIONI

- Sedute pozzetto e plancia poppa rivestite in teak
- Osteriggi (5) e oblò (10) Lewmar
- Salpancore elettrico, sistema ancora a scomparsa
- Frigo elettrico a pozzetto 100 l
- Impianto acqua calda (40 l)
- Batterie 2x135 Ah + 1x55 Ah
- Impianto 220v con cavo e caricabatt. 40 Ah
- Fornello Triton in acciaio 3 fuochi con forno
- Specchio di poppa apribile
- Servizio di piatti e bicchieri per 6 Villeroy & Boch

## METEO DELLA PROVA

Vento: da 5 a 8 nodi reali

Mare: calmo

## PREZZO

Dehler 47	€ 333.000
Optional	
Ponte in teak	16.365
Avvolgifiocco Selden 400 S	4.710
Sprayhood	1.970
Sistema ancora a scomparsa elettrico	3.100
Supplemento motore Yanmar 75 hp	2.300
Winch elettrici Lewmar 2x50 per randa	6.570
Generatore 4 kw	8.670
Riscaldamento Webasto 6 uscite	3.625
Frigorifero supplementare Waeco 80 l	1.145
Forno a microonde	370

Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa

## PER INFORMAZIONI

Nautigamma

Aprilia Marittima - 33050 Latisana Marittima (UD)

Tel: 0431 53290 - Fax: 0431 53545

www.dehler.com - info@nautigamma.it

**Dopo i successi dei modelli più recenti, il cantiere Dehler dà l'assalto alle taglie grandi: il nuovo 47, la barca più grande mai prodotta dall'azienda tedesca, è sicuramente destinato a diventare un best seller**

di **VANNI GALGANI**

Il meraviglioso mondo delle barche a vela è riuscito a stupirci ancora una volta. Nonostante l'elevata standardizzazione dei progetti e dei metodi costruttivi, c'è sempre qualcuno che, pur senza enormi stravolgimenti, riesce a sorprendere con soluzioni innovative e rivisitazioni di concetti classici in chiave attuale. E questo è solo frutto dell'ingegno umano, è il risultato di qualcuno che si è messo a pensare come rendere le cose più funzionali, più robuste o semplicemente più belle. Qualcuno che, non accettando passivamente le soluzioni adottate da tutti, ci ha perso del tempo. Se poi questo "qualcuno" è lo studio Judel/Vrolijk, alla ribalta per aver vinto l'ultima Coppa America ma leader da sempre nella progettazione di cruiser eccezionali, i risultati possono davvero sorprendere. In questo sta, secondo noi, il grande successo degli ultimi Dehler: sono barche pensate in ogni dettaglio, con soluzioni nate da lunghi studi (sia di progettazione che di ingegnerizzazione). Siamo felici di potervi presentare il nuovo Dehler 47: quando si analizzano e si provano barche così, a prescindere dall'interesse specifico, il nostro lavoro può diventare veramente gratificante.

