



Quirlige Polin in aufregendem Gewand

Delphia 28

Der besondere Reiz der Delphia 28 liegt in ihrer konsequenten Auslegung auf Sportlichkeit, ohne zugleich den grundlegenden Tourenyachtcharakter komplett infrage zu stellen. Herausgekommen ist ein spannender Mix aus aufregenden Designelementen, quirligen Segeleigenschaften und wohnlichem Interieur. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Christian Kappes).

Die Delphia 28 repräsentiert auf den ersten Blick unverkennbar die sportliche Variante der aktuellen 28-Fuß-Klasse: Eine auf Wasserlinienlänge ausgelegte Bug- und Heckpartie, außergewöhnlich breite Laufdecks, der pfeilförmige Aufbau mit seinen futuristisch geschwungenen Seitenfenstern sowie das offene, achtern weit nach außen auslaufende Cockpit vermitteln einen ausgesprochen

schnittigen Eindruck. Das flotte Cockpitdesign erinnert ein wenig an die Tango 30 (siehe Testbericht im PALSTEK 3/07), die ebenfalls aus der Feder des Konstrukteurs Andrzej Skrzat stammt.

Dennoch soll die Delphia-Produktlinie der gleichnamigen polnischen Werft – sie gilt als größte des Landes – eigentlich eher für zeitgemäße Cruiser stehen. Das macht neugierig, inwieweit dieser ambitionierte Riss

auch den Ansprüchen an eine vollwertige Tourenyacht gerecht wird. Zumal sich auch der Grundpreis von gerade einmal 42.483 Euro (alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) für ein Fahrtenschiff sehr attraktiv gestaltet.

Auf dem Papier kann die Delphia 28 aus Tourenseglersicht auf jeden Fall schon einmal in Sachen Flexibilität punkten: Denn mit ihrem optionalen Schwenkkiel (Aufpreis: 1.547 Euro)

einschließlich Klappruderanlage, mit dem sich der Tiefgang von 1,42 Meter auf 0,39 Meter reduzieren lässt, sowie der gleichermaßen verfügbaren Mastlegevorrüstung (Aufpreis: 615,23 Euro – nur in der Schwenkkielversion erhältlich) erschließt sie sich bei Bedarf vielfältigste Flachwasser- und auch Binnenreviere (in der Schwenkkielversion fällt die Delphia 28 in die CE-Entwurfskategorie C „küstennahe Gewässer“). In der getesteten Festkielversion (Tiefgang 1,77 Meter) empfiehlt sich die dann B-klassifizierte Yacht („küstenferne Gewässer“) ebenso für ausgedehnte Touren auf See.

Eine Segeltragezahl von 4,45 und eine spezifische Segelfläche von 14,07 Quadratmeter pro Tonne stellen für eine Fahrtenyacht derweil wiederum recht ambitionierte Werte dar. Wo die Delphia 28 tatsächlich hintendiert, dürfte sich dementsprechend erst im Detail beziehungsweise im Praxistest erschließen.

Aufgeräumtes Deckslayout

Das Deckslayout der Delphia 28 gestaltet sich ebenso aufgeräumt wie funktionell. Die Großschot verläuft vom Baumock als Talje direkt auf einen Block mit Klemme, der auf einem soliden GFK-Bock in der Mitte des Cockpits montiert ist. Damit ist

sie für den Rudergänger sehr gut zu erreichen – der seitlich offene Bock gibt zugleich ein praktisches Staufach für die Lose der Schot oder auch Getränkeflaschen her. Dieses aufpreispflichtige Extra (476 Euro) erscheint daher in jedem Fall empfehlenswert.

Das angehängte voralbancierte Profiliruder wird über eine aus einem Niro-Rahmen geformten Pinne bedient. Auch sie lässt sich von den seitlichen Duchten gut erreichen – wobei der Pinnenausleger allerdings ruhig etwas massiver und idealerweise zudem verstellbar ausfallen könnte. Dank der keilförmigen, achtern weit nach außen auslaufenden Cockpitform genießt der Steuermann von den seitlichen Duchten ungetrübten Überblick.

Dafür ist allerdings der Platz auf der hohen Kante zumindest im achteren Bereich recht knapp bemessen. Weiter vorn gibt hingegen eine durchaus pfiffige kleine Süll- beziehungsweise Formkante guten Halt – Gleiches gilt für die angeformte Kante an den seitlichen Bänken und den zentralen Wulst am Cockpitboden. Auf den Cockpitbänken finden bis zu sechs Personen einen Sitzplatz – allerdings fällt die Rückenlehne trotz ihrer ergonomischen Formgebung zumindest im hinteren Bereich nicht gerade üppig aus. Ein weiteres Zugeständnis an das schnittige Design.

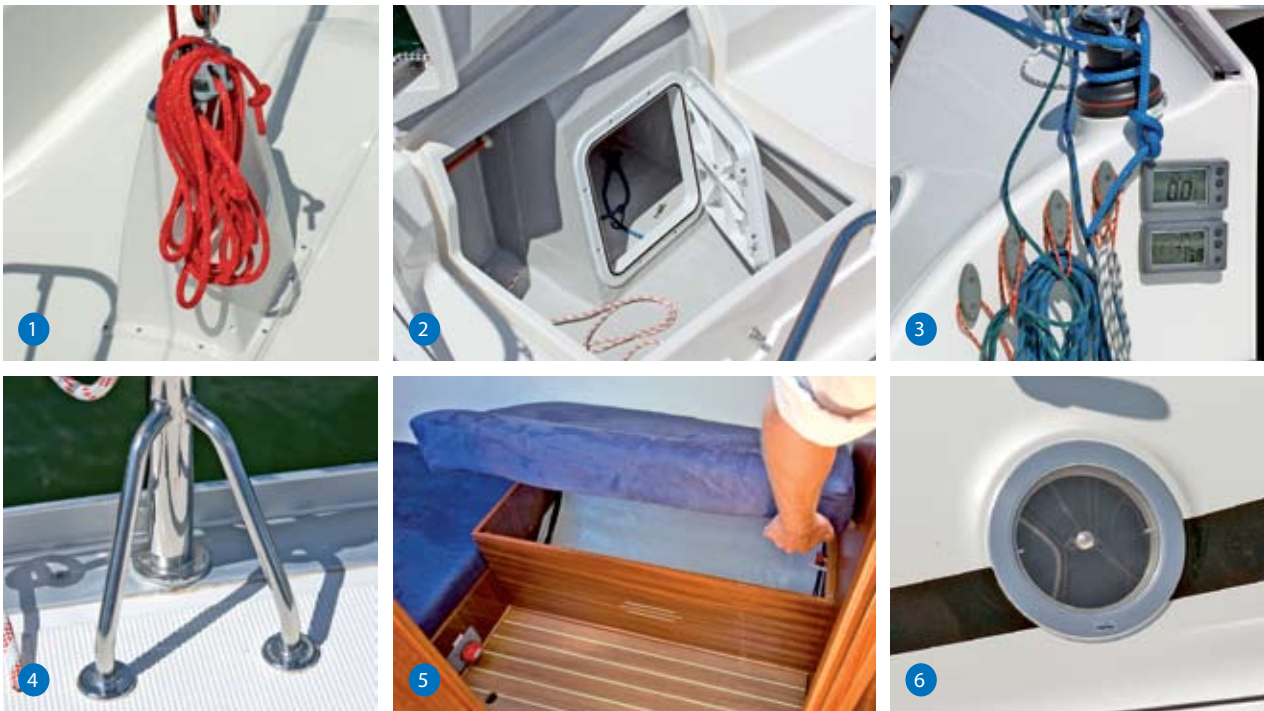
Hier könnten eventuell die optional verfügbaren Heckkorbsitze (Aufpreis: 571,20 Euro) eine komfortable Alternative bieten.

Immerhin stören beim Sitzen auf der Süllkante keine Schotwischen – denn diese wurden auf dem gerundeten Kajütdach neben dem Niedergang platziert. Sie dienen damit neben dem Vorsegeltrimm zugleich zum Holen der ins Cockpit umgelenkten Fallen und Strecker (über standardmäßig insgesamt sieben Fallenstopper) – eine einerseits recht effektive Lösung, die aber andererseits auch konsequent durchorganisierte Abläufe verlangt. Auch liegt die Vorsegelschot damit außerhalb der direkten Reichweite des Rudergängers, sodass für reibungslose Manöver ein zweiter Mitsegler erforderlich wird.

Beeindruckend fällt derweil das Platzangebot im Cockpit aus, das diesbezüglich ohne Weiteres mit manchen deutlich größeren Yachten mithalten kann. Gleiches gilt für die angesichts dieser Bootgröße beinahe schon imposante freie Decksfläche. Laufdecks und Vorschiff ließen sich damit locker auch zum Sonnenbad nutzen. Der Gang aufs Vorschiff wird auch von den weit außen liegenden Wantenpüttingen nicht gestört. Allerdings fehlt es komplett an etwaigen Haltepunkten an Deck – lediglich die umlaufende ►



DierankeYachtwillaktivsegelt werden und bedankt sich dafür mit flottemVortrieb sowie einer lebendigen Segeldynamik.



Detaillösungen: 1. Bock mit Staufach am Cockpitboden zur leichteren Großschotbedienung; 2. in die Backskiste integriertes Gasflaschenfach; 3. Leinenhalter hinter den Arbeitswischen; 4. solide Relingsstützenverankerung; 5. viel praktischer Stauraum unter Deck; 6. hübsch, aber ineffektiv: die kleinen Bullaugen am Aufbau bilden die einzigen zu öffnenden Seitenfenster.

Fußreling (zugleich Scheuerleiste) vermittelt etwas Sicherheit.

Zu den erwähnenswerten Details zählen ferner die stufenweise abgeteilte Badeplattform mit Teleskopleiter, der unaufdringliche Bugspriet mit Ankerführung, der serienmäßige Achterstagspanner, der Heckkorbbügel mit integrierter Maststütze und die versenkt angebrachten Maschineninstrumente. Hinzu kommt viel Stauraum in den beiden seitlichen Backskisten. In der flacheren an Backbord findet sich ebenso das in sich auch noch einmal abgeschlossene Gasflaschenfach – eine interessante Lösung, sofern eine ausreichende Belüftung gewährleistet wird.

Klare konzeptionelle Vorgaben

Viele Optionen für individuelle Variationen sieht die Werft derweil nicht vor: Für 297,50 Euro ließe sich die Decksausstattung noch um einen mechanischen Baumkicker erweitern – das war es dann aber auch bereits weitgehend. Ein Traveler findet sich derweil beispielsweise nicht einmal auf der Liste der optionalen Extras – Gleiches gilt für leinenverstellbare Holepunkte. Und

auch mit dem völligen Fehlen irgendeines Stückchen Holzes an Deck (vom Bugspriet einmal abgesehen) werden Käufer leben müssen – denn teakbelegte Laufflächen oder auch nur Duchten sieht ebenfalls selbst die Zusatzausstattungsliste nicht vor. Dies unterstreicht die eindeutig sportive Ausrichtung der Delphia 28, die offenbar auch nicht infragegestellt werden soll.

Auch in puncto Rigg und Besege lung ist der Variantenreichtum begrenzt. Die Yacht wird serienmäßig mit einem 23,20 Quadratmeter messenden Großsegel (mit zwei Reffreihen) sowie mit einer Rollfock mit einer Segelfläche von 16,20 Quadratmetern ausgeliefert. Die Liste der aufpreispflichtigen Extras führt zudem noch eine Fock II als Sturmfock (654,50 Euro) sowie eine 120-Prozent-Genua (1.309 Euro) für leichtere Winde mit auf – einem stark überlappenden Vorsegel dürfen derweil die außen liegenden Wanten entgegenstehen. Zwar ist außerdem noch ein Gennakerpaket verfügbar (2.320,50 Euro inklusive Segel, Baum, Fall, Schoten und Blöcken) – allerdings stellt sich hier dann die Frage nach einer ergonomischen Bedienung angesichts von

insgesamt lediglich zwei Winschen, die sich zudem auf dem Kajütdach befinden.

Diese Auswahl scheint in Verbindung mit den begrenzten Trimmrichtungen an Bord trotz standardmäßigem 7/8-Rigg die ganz sportliche Auslegung wieder etwas zu relativieren. Doch in diesem Zusammenhang sollte man auch das für eine Tourenyacht keineswegs übermäßige Gewicht von gerade einmal rund 2,8 Tonnen bei einem Ballastanteil von etwa 35 Prozent (Festkielversion mit 840 Kilogramm Ballast) beziehungsweise circa 28 Prozent in der Schwenkkielvariante (800 Kilogramm Innenballast) mit berücksichtigen – was wiederum ein recht rankes Boot verspricht. Und außerdem ist als weitere „Kraftspritze“ auch noch ein durchgelattestes Großsegel im Angebot (Aufpreis: 493,85 Euro, bei der Testyacht vorhanden).

Spritziges Segelverhalten

Wir sind gespannt, welchen Charakter die Delphia 28 im Praxiseinsatz nun tatsächlich offenbaren wird. Als wir an diesem sonnigen Tag zum Testschlag starten, weht ein kräftiger

und sehr böiger Ost-/Südost-Wind über die Schlei – die Windgeschwindigkeit liegt im Durchschnitt bei etwa 18 bis 20 Knoten (5 Beaufort), erreicht in Böen mitunter aber auch 25 Knoten (Windstärke 6).

Schon beim Ableger aus der Box bei rund 15 Knoten Seitenwind demonstriert die Yacht ihr beeindruckendes Ansprech- und direktes Steuerverhalten. Der aufpreispflichtige Einbau-Diesel der Testyacht (Volvo D 1-20, 8.900 Euro) bringt den Rumpf mit seinen 13,8 Kilowatt (19 PS) nahezu aus dem Stand in Fahrt, sodass wir auch sogleich ausreichende Ruderwirkung haben. Die Pinnensteuerung erweist sich als sehr direkt – die Yacht folgt gehorsam und ohne Zögern jedem Steuerbefehl. Die unmittelbare Ruderwirkung erlaubt in Verbindung mit der hohen Wendigkeit ein zielgerichtetes Manövrieren auf kleinstem Raum. Die Yacht dreht behände auf dem Teller und lässt sich auf kurzem Weg aufstoppen.

Auch in Sachen Vortrieb leistet die Maschine gute Dienste: In Marschfahrt laufen wir bei etwa 2.500 Umdrehungen pro Minute rasch 5,7 Knoten, unter Volllast (3.100 Umdrehungen pro Minute) sogar 5,9 Knoten – auch dies angesichts des nun vorherrschenden Gegenwindes akzeptable Werte. Der im Innern gemessene Schalldruck beträgt unter Motor 68 Dezibel im Vorschiff, 73 Dezibel im Salon und 75 Dezibel im Achterschiff – was nicht gerade von einer überragenden Isolierung zeugt, aber noch in Ordnung geht.

Im Schlei-Fahrwasser vor Kappeln setzen wir schließlich die Segel – trotz des frischen Windes zunächst Vollzeug, um uns auch ein Bild von den Grenzbereichen der Delphia machen zu können. Und nun lässt sie endgültig keine Zweifel mehr an ihrer sportlichen Ausrichtung: Die Yacht spricht ruck zuck an und setzt jede Böe unbeirrt in eine entsprechende Vortriebssteigerung um. Das tatsächlich recht ►



Knackpunkt Lüftung: Das zentrale Decks-luk fällt angesichts der begrenzten Zahl zu öffnender Fenster viel zu klein aus.



Das Interieur bietet ein durchaus wohnliches Ambiente mit einer funktionellen Ausstattung – leider fehlt es jedoch wie an Deck an Haltepunkten. Durch die Seitenfenster dringt viel Licht ein. Die Vorschiffskammer ist über Schiebetüren abteilbar.

ranke Schiff verlangt dabei gerade auf Amwindkursen vom Rudergänger allerdings durchaus eine gewisse Aufmerksamkeit. Denn ein zu zögerliches Hantieren an Großschot und Pinne mündet unter diesen Bedingungen beinahe zwangsläufig im Sonnenschuss. Ähnliche Aufmerksamkeit dürfte angesichts des Risses bei höherer Welle im Raumgang angeraten sein.

Wer derweil Freude an Yachten hat, die auf jede Trimmanpassung ebenso

spritzig wie spürbar reagieren – und sie in entsprechenden Segelspaß umsetzen – könnte an der Delphia 28 Gefallen finden. Dies unterstreichen auch die Fahrtwerte: Die größte Höhe ermitteln wir bei etwa 46 Grad zum Wind mit einer Fahrt von immerhin noch 5,5 Knoten. Auf optimaler Höhe prescht die Yacht bei etwa 54 Grad zum Wind sogar mit 7,3 Knoten voran – was bereits jenseits ihrer Rumpfgeschwindigkeit liegt. Mit leicht aufgeschrickten Schoten

messen wir immer noch 7,0 Knoten. Auf Halbwindkurs beträgt der Speed 6,4 Knoten, im Raumgang 6,9 Knoten.

Die Delphia 28 kommt damit vielleicht nicht unbedingt an waschechte Racer heran – aber ein solcher will sie ja auch eigentlich gar nicht sein. Sie demonstriert mit diesen Werten sowie mit ihrem sehr agilen Segelverhalten aber nachhaltig, dass sie durchaus zu den sportlichen Tourenyachten gezählt werden möchte.



Die geräumige Nasszelle würde auch ein prima Ölzeug-Schappabgeben – wäre an nicht die unzureichende Lüftung.



Die Achterkammer hält eine geräumige Koje bereit, einen komfortablen Sitz sowie ausreichend Platz zum Umziehen.

Gemütliches Cruisen ohne Hektik mag mancher denn auch anders definieren – Segelspaß ist dafür garantiert. Wobei unter den am Testtag vorherrschenden Windbedingungen normalerweise aber auch bereits ein Reff angesagt gewesen wäre – was dann auch zu einem entspannteren Segeln beitragen würde.

Angesichts der bereits recht ranken Auslegung der getesteten Kielversion verwundert es auf den ersten Blick etwas, dass die Schwenkkielversion trotz des höher liegenden Ballastes weniger davon an Bord haben soll – was dann ein noch rankeres und womöglich auch sportlicheres Segelverhalten verheißen würde. Nicht ohne Grund ist hier wohl dementsprechend auch die C-Klassifizierung zum Tragen gekommen.

Ambivalentes Ausbaukonzept

Unter Deck neigt man wiederum dazu, an eine Kompromisslösung zu denken. Denn der Ausbau erscheint

auf den ersten Blick recht nüchtern und funktionell – vermittelt aber bei näherem Hinsehen durchaus ebenso eine gewisse Wohnlichkeit und bietet eine Reihe interessanter Details. Die geschwungenen Seitenscheiben im Aufbau lassen reichlich Tageslicht in den Salon einströmen, was im Zusammenspiel mit den hellen Außenflächen für ein freundliches Ambiente sorgt. Auch die Akzentuierung durch die Ausbauelemente in dunklem Mahagoni hat durchaus ihren Charme.

Woran es leider durchgehend hapert, sind ausreichende Lüftungsmöglichkeiten. Die aufgesetzten Seitenscheiben lassen sich naturgemäß nicht öffnen – und lediglich ein kleines Decksluk über dem Salon sowie jeweils ein, wenn auch hübsches, dennoch viel zu kleines rundes Bullauge in Nasszelle und Achterkabine (hier zuzüglich Cockpitfenster) sind einfach zu wenig. Bei direkter Sonneneinstrahlung heizt es sich unter Deck dementsprechend auf – und kommt auf See noch ent-

sprechende Feuchte hinzu, dürfte es unter Deck rasch ungemütlich werden. Zwar befindet sich noch ein größeres Decksluk über der Vorschiffskammer – das aber aufgrund der am Wind doch etwas feuchten Segeleigenschaften auf See nur bedingt nutzbar sein dürfte. Der Luftaustausch muss dann im Wesentlichen über den Niedergang erfolgen – doch aufgrund der nicht vorgesehenen Sprayhood lässt sich auch das Schiebeluk nicht immer offen halten. Hier ergibt sich also ein klares Manko des ausgefallenen Fensterdesigns.

Überraschend großzügig gestaltet sich derweil der nutzbare Stauraum unter Deck – in den vielzähligen Regalen, Schränken und Schapps sowie unter Bänken und Kojen finden sich diverse seegerechte Staumöglichkeiten. Ebenfalls ordentlich fallen die Kojenmaße aus: Die Dreieckskoje im Vorschiff bietet eine 2 Meter lange Liegefläche – bei einer größten Breite von 1,73, die sich in der Vorpiek auf 0,41 Meter ►

verjüngt. Ein schönes Detail bildet das vorgelagerte symmetrische Halbschott, dessen mittlerer Durchstieg sich bei Bedarf zuschieben lässt (wenn auch der Schiebemechanismus etwas hakelig ausfällt). Von den beiden seitlichen Salonbänken ist zumindest diejenige an Steuerbord ebenfalls als Koje nutzbar (Länge: 1,86 Meter, Breite: zwischen 0,78 und 0,54 Meter). An Backbord finden bei einer Banklänge von 1,34 Meter zumindest zwei Personen einen komfortablen Sitzplatz oder ein Kind ein bequemes Ruhekissen. Am komfortabelsten bettet man sich in der Achterkammer: Die dortige, asymmetrische Koje kommt auf eine Länge von 2,15 Meter auf der Außenseite (über eine Breite von 90 Zentimetern) und 1,75 Meter auf der Innenseite (bei einer Breite zwischen

runden Waschbecken – das dahinter eingelassene Kühlfach kostet extra (1.035 Euro). Auch einen Backofen gibt es nur gegen Aufpreis (476 Euro) – in der Grundausstattung steht zum Kochen lediglich ein halbkardanisch aufgehängter Zweiflamm-Gaskocher zur Verfügung. Die nutzbare Arbeitsfläche fällt ebenfalls nicht gerade üppig aus – dafür wurde wiederum an den Staumöglichkeiten im Bereich der Pantry nicht gespart.

An der Ausgestaltung der schlichten, aber funktionellen gegenüberliegenden Nasszelle gibt es derweil abgesehen von der ebenfalls sehr begrenzten Stehhöhe – hier machen sich wiederum die breiten Laufdecks bemerkbar – nichts zu kritisieren. Das großzügige Raumangebot gäbe sogar gleichermaßen ein prima

stattdessen einen großen Kleiderschrank eingebaut.

In puncto Interieur ergibt sich unterm Strich somit ein ambivalentes Bild: Der Ausbau repräsentiert einerseits erheblich mehr Fahrtenyachtstandard als die meisten waschechten „Rennziegen“ oder reinen Daysailer – zumal das Ganze zugleich Wohnlichkeit ausstrahlt und auch die Verarbeitung größtenteils in Ordnung geht – aber für eine vollwertige Tourenyacht fehlt es dann eben gerade mit Blick auf ausgedehntere Törns doch noch an der einen oder anderen Kleinigkeit. Hier sind insbesondere die fehlende Navigation sowie die unzureichenden Haltepunkte und Lüftungsmöglichkeiten zu nennen – die eben gerade auf längeren Fahrten, wenn es wettertechnisch zudem womöglich auch mal etwas rauer zugeht, von Bedeutung werden können.



Das schnittige Cockpitdesign mit den achtern weit nach außen laufenden Duchten bietet viel Platz und erinnert an andere Skrzat-Entwürfe.

1,08 und 1,15 Meter). Hinzu kommt eine bequeme gepolsterte Sitzbank und eine ausreichende vorgelagerte Standfläche – bei einer Stehhöhe von allerdings lediglich 1,65 Meter. Auch im Salon müssen groß gewachsene Menschen angesichts der hier ebenfalls recht knapp bemessenen Stehhöhe von 1,77 Meter den Kopf einziehen.


Die Gestaltung der an Backbord vor der Messe angeordneten Pantry wirkt etwas eigenwillig, sorgt aber für eine gute Raumausnutzung. Schön gelöst erscheint insbesondere der gerundete Vorbau mit dem ebenfalls

Ölzeug-Schapp her – wenn die bereits erwähnten unzureichenden Lüftungsmöglichkeiten nicht wären. Pump-WC und Waschtisch sind Standard – einen Fäkalientank gibt es wie ein Warmwassersystem gegen Aufpreis.

Wie an Deck fehlt es leider auch im Inneren an Handläufen und Haltegriffen – nicht ganz unwichtig bei einem derart ranken Entwurf – immerhin sind ausreichend Schlingerleisten vorhanden. Auch auf einen eigenständigen Navigationsbereich wurde komplett verzichtet – an Steuerbord hat man vor der Messe

Fazit

Zusammengefasst repräsentiert die Delphia 28 Sport eigentlich genau das, was sie verspricht: eine sportliche Tourenyacht für aktive Segler, die sich an einem schnittigen Design und lebendigen Segeleigenschaften erfreuen können. So erweist sich die vermeintliche Kompromisslösung zwischen Cruiser und Racer unterm Strich eigentlich als recht kompromisslos: Indem bei dieser Tourenyacht sehr konsequent sportive Attribute in den Vordergrund gestellt wurden – während manche typischen Attribute gediegener Fahrtenyachtkomforts nicht einmal als Extra angeboten werden.

Wie hat ein bekannter Philosoph einst geschrieben: „Der Standpunkt bestimmt die Perspektive“. Wer die Delphia angesichts der äußeren Erscheinung mit waschechten Racern vergleicht, wird womöglich ernüchtert werden – doch gehören kompromisslos regattaambitionierte Segler wohl auch kaum zur Kernzielgruppe dieser Produktlinie. Für eine Fahrtenyacht segelt sie hingegen bemerkenswert quirlich. Und so täuscht der äußere Schein dann doch nicht. Auf den Punkt gebracht: ein durchaus aufregendes Boot mit Spaßpotenzial – und doch deutlich mehr als ein reines Spaßboot. 

Delphia 28

Technische Daten

KonstrukteurAndrzej Skrzat
 CE-Entwurfskategorie * B (küstenferne Gewässer)
 Takelungsart Sloop
 Bauweise GFK
 Länge über Alles 8,83 m
 Länge Wasserlinie 8,10 m
 Breite 2,95 m
 Tiefgang ** 1,77 m / 0,39 - 1,42 m
 Verdrängung ca. 2.800 kg
 Ballastanteil ** ca. 35 % / 28 % kg

Masthöhe (über WL) 13,00 m
 Segelfläche am Wind *** 39,4 m²
 Großsegel Standard 23,2 m²
 Genua Standard (100 %) 16,2 m²

Maschine **** Volvo Penta D1-13 8,6 kW (11 PS)
 Tankkapazität Diesel 47 l
 Tankkapazität Wasser 80 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon ***** 2
 Anzahl der Kojen inkl. Salon 5
 Stehhöhe im Mittel ca. 1,70 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit 7,3 kn
 Längen/Breitenverhältnis 2,99/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis * 4,45
 Spez. Segelfläche * 14,07 m²/t

* C in der Schwenkkielversion, ** Festkiel / Schwenkkiel, *** Segelfläche in der Standardversion, **** aufpreispflichtig (7.592,20 Euro inkl. 19 % USt.), mit Saildrive bei Festkiel bzw. mit Welle bei Schwenkkiel, Motorisierung Testyacht: Volvo D 1-20, ***** Vorschiffskabine optional abteilbar



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 42.483 Euro inkl. 19% USt.

Darin enthalten unter anderem: 7/8-Aluminium-Rigg inkl. Baum, Schoten, Fallen und Strecker, Standard-Lattengroßsegel und Genua inklusive Rollanlage, Bug-/Heckkorb (inkl. Maststütze), Seereling, zwei kombinierte Schot-/Arbeitswinschen (ST 16), Holepunktschienen mit Schlitten, Pinnensteuerung, vier Belegklampen, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterie (105 Ah Bordnetzatterie), Positionslaternen, Druckwassersystem, Kompass, ST40-Bidata-Instrumentierung (Logge und Lot) von Raymarine, Mahagoni-Innenausbau, Pantry mit Edelstahlspüle und Zwei-Flammen-Gaskocher, Nasszelle mit Pump-WC und Waschtisch.

Geschwindigkeiten

Größte Höhe 46° 5,5 kn
 Optimale Höhe 54° 7,3 kn
 Aufgeschrickt 66° 7,0 kn
 Halber Wind 90° 6,4 kn
 Raumgang 125° 6,9 kn

Diese Werte wurden mit der Festkielversion unter folgenden Testbedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: im Mittel 18 - 20 kn, Wellenhöhe: 0,2 m

Werft / Händler

Delphia Yachts Kot Sp. j., ul. Okrag 3, 00-415 Warszawa (Polen), www.delphiayachts.com

Tempo Yachtvertrieb, Arnisser Straße 30, D-24376 Kappeln, Telefon: 04642 - 925 880, www.tempoyachtvertrieb.de



Hinweis: Die Grafiken basieren auf der Standardspezifikation der Werft und weichen in einigen Details leicht von der getesteten Yacht ab.

Grafiken: Michael Herrmann