

Dehler 39 SQ



Il capostipite della rinnovata gamma Dehler è stato rivisto nella forma, ma la sostanza non cambia: rimane sempre valido e attuale

di VANNI GALGANI

Alcuni anni fa, era circa il 2000, fu presentato il nuovo modello che avrebbe radicalmente cambiato la gamma Dehler. Cambiava non solo il progettista, lo studio Judel/Vrolijk al posto di van de Stadt, storico disegnatore di tanti mitici prodotti del cantiere tedesco, primo fra tutti il plurivittorioso 3/4 tonner DB1, ma anche tutto lo stile e la filosofia dei prodotti, ora forse meno innovativi ma più in linea con gli agguerriti cruiser/racer presenti sul mercato. Stiamo parlando del primo 39, una barca che ha profondamente segnato la storia del cantiere e che è coincisa con l'avvento della nuova gestione, subentrata al fondatore Willy Dehler. Il grande successo di pubblico e critica ottenuto da questo dodici metri ha fatto sì che ne nascesse un'intera linea: il 36, il 34 e il grande 47, tutte barche molto apprezzate che caratterizzano l'attuale gamma Dehler. Il primo 39 aveva, come forse tutte le barche, alcuni difetti: in particolare la zona di poppa, con specchio piatto e senza alcun disegno che ne muovesse l'abbondante superficie, risultava troppo imponente e sgraziata. Inoltre, si è sentita l'esigenza di modificare leggermente il piano velico, aumentandone la superficie, e di rivedere lo stile degli interni, uniformandolo con quello del 47. Da qui la sigla SQ, cioè Speed & Quality, che caratterizza l'evoluzione di questo modello. Con queste piccole modifiche il 39 si riallinea con il resto della gamma, vivendo una seconda giovinezza, forte della valida impostazione iniziale ancora attuale e validissima.

Una bella immagine del dodici metri tedesco con, in evidenza, le nuove forme della poppa



Il cantiere tedesco Dehler, fondato nel 1968, è famoso in tutto il mondo per costruire barche di elevata qualità. La grande fantasia dei dirigenti ha prodotto inizialmente idee innovative, persino pionieristiche in certi casi, ma stilisticamente un po' estreme e fuori dal gusto comune, con elementi mutuati dal mondo dei caravan (che l'azienda produceva parallelamente). Oggi lo stile è radicalmente cambiato, proprio a partire dal 39; ma la qualità, specie quella costruttiva, per fortuna è rimasta la stessa e, in alcuni casi, è addirittura migliorata. Il progetto si deve alle felici intuizioni di Rolf Vrolijk e Torsten Conradi, responsabile, nello studio tedesco, per questo genere di barche. Le linee sono da sport cruiser dell'ultima generazione: ispirate ai canoni

buoni dell'Ims, presentano entrate di prua molto fini e sezioni piene verso poppa; il cavallino è quasi rettilineo con bordi liberi piuttosto alti, ormai universalmente accettati: ciò ha consentito di disegnare una tuga sportiva e poco voluminosa mantenendo altezze interne più che abbondanti fino a prua. Le differenze principali della nuova versione, come dicevamo, si riscontrano sulla poppa: è stato scelto un disegno simile a quello del 36, con piccola plancetta annessa, aumentando l'inclinazione dello slancio a vantaggio di una maggior lunghezza al galleggiamento dinamica (lo scafo ora è più lungo di ben 19 cm). Anche la schiena d'asino, in origine completamente piatta, è stata incurvata rialzandola nella zona centrale. Il risultato è

decisamente più gradevole, eliminando quello che era il tallone d'Achille di questo bel dodici metri. Nell'operazione si è perso, ovviamente, il passaggio verso poppa presente nella prima versione. Le appendici rimangono sostanzialmente invariate, con bulbo offerto con tre diverse immersioni (la fusione è mediamente poco curata: per fare regate dovreste rimetterlo in dima) e timone particolarmente efficiente, anche alle basse velocità. Il piano velico è stato leggermente rivisto. Rimane sempre a 9/10 con albero a tre crocette acquartierate, ma la P (+ 65 cm) e la E (+ 22 cm) sono cresciute. Viene anche proposta una soluzione più spinta con albero in carbonio di dimensioni ancora maggiori per la P (+ 90 cm). Non in linea con queste scelte la

1 Il bel disegno della tuga ingloba in una parte ribassata tutti gli osteriggi. Da notare le ampie porzioni di vetroresina liscia non dotate di antisdrucciolo. Il resto della coperta è rivestita in Tbs incassato negli inserti previsti da stampo, uno degli antisdrucciolo più efficienti mai provati (a barca sbandata vi sentirete un gatto); **2** Il pozzetto è ben organizzato. Nonostante l'ampio diametro della ruota (170 cm), resta ancora un discreto passaggio. Al timone ci si siede comodamente sopravento appoggiandosi sulla colonnina e sul puntapiedi. Da notare la parte rialzata intorno ai paraonde a cui bisogna fare l'abitudine quando si esce dal pozzetto; **3** Lo sprayhood è ben disegnato e ripara egregiamente tutta la zona dell'ingresso. Manca però un alloggiamento di stampata

4 Il nuovo disegno della poppa ha permesso anche di aumentare il volume dei due gavoni posti sotto la schiena d'asino. Tra le migliorie rispetto alla versione precedente anche l'allungamento del trasto. Peccato però che, nonostante si possano avere i winch, non sia prevista l'adozione della scotta di randa alla tedesca; **5** Altra novità rispetto alla versione originale è la colonnina di stampata: è sicuramente molto più robusta, evita buchi in coperta e fornisce anche un valido sostegno per il trasto, oltre che offrire un appoggio per i piedi del timoniere; **6** Ecco la nuova poppa, decisamente più aggraziata oltre che pratica per fare il bagno. Per aumentarne lo slancio, lo scafo è stato allungato di 19 cm; **7** La posizione del drizzista offre un buono spazio di manovra

dotazione di sartame spiroidale e tendipaterazzo meccanico: per avere il tondino e l'idraulica bisogna aggiungere 3.800 Euro. In coperta rimane l'impostazione originale, con grande pozzetto e tuga lunga dentro la quale corrono le manovre, lasciando un discreto spazio per sdraiarsi (la parte bianca della tuga, però, non ha antisdrucciolo e può essere davvero pericolosa anche solo lavando la barca). I passavanti risultano sempre piuttosto agevoli tranne appena usciti dal pozzetto, dove bisogna prendere le misure al gradino che circonda i paraonde. I movimenti in coperta sono ulteriormente agevolati dalla falchetta arrotondata e dall'ottimo antisdrucciolo Tbs (una base di gomma su cui viene applicato materiale abrasivo) fornito di serie, il

cui unico difetto è quello di risultare molto caldo in estate: sconsigliamo l'abbinamento con lo scafo blu. Il pozzetto è ampio e funzionale, con manovre ben distribuite e spazi adatti sia alle regate che a un comodo uso in crociera. Un appunto va fatto per la scotta di randa, affidata a un paranco: anche se è dotato di una riduzione finale 24:1, rimane comunque faticoso; inoltre il bozzellone inferiore, non sorretto da molle, sbatte contro la colonnina rovinando il gelcoat. Preferiremmo sicuramente un bel sistema alla tedesca, tanto più che è già previsto lo spazio per i winch (presenti sull'esemplare in prova). Molto curata l'ergonomia sotto sbandamento, con bordi del pavimento inclinati e puntapiedi di stampata nelle corrette posizioni.

Zoom



A Il musone è disegnato per accogliere l'ancora Delta. Data la verticalità della prua, però, l'aggetto non basta: se non vorrete rovinare il gelcoat, dovreste prevedere una protezione posticcia da applicare quando salpate; **B** Il gavone laterale è abbastanza capiente da contenere agevolmente un'autogonfiabile; **C** Le panche sono sagomate per fungere anche da puntapiedi a barca sbandata. In corrispondenza del gavone sono state ricavate due pratiche maniglie; **D** La chiusura verticale del tambuccio si ripiega in tre pezzi. Può risultare ingombrante la ferramenta di bloccaggio; **E** La falchetta di stampata arricchita con strisce antisdrucciolo



Come tutti i Dehler, anche il 39 SQ fa della costruzione uno dei suoi punti di forza. 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 persino parte del mobilio, vengono diretta-

mente resinate allo scafo (e non stampate a piè d'opera e poi fazzolettate). Un ulteriore elemento di irrigidimento, non strutturale, è costituito dal pavimento controstampato che ingloba anche i verticali dei divani e delle cuccette, il quale viene resinato lungo tutto il perimetro. Il bulbo, dotato di larga piastra su cui si avvitano i perni, entra con precisione dentro un alloggio di stampata in una zona dove il laminato è pieno; in corrispondenza dei prigionieri vengono applicate piastre di alluminio da 15 mm ulteriormente protette da fogli di vetro. Ma non è finita: la giunzione scafo-coperta prevede un procedimento (esclusivo Dehler) dove la coperta, che ha la falchetta di stampata, si innesta sullo scafo con una precisione millimetrica, con successiva re-

sinatura 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 (in alcuni cantieri lo scafo, senza paratie e strutture, viene estratto dallo stampo dopo una sola notte). Internamente le disposizioni sono rimaste sostanzialmente invariate: come in precedenza, il Dehler 39 viene offerto in ben sei versioni di interni che comprendono da un minimo di due cabine e un bagno a un massimo di tre cabine e due bagni. Quello che è cambia-

1 La forma regolare del carteggio consente di stendere le carte agevolmente. Buono anche il vano sottostante e lo spazio ricavato sotto il seggiolino incernierato; **2** Con il legno più chiaro, il quadrato del Dehler 39 SQ ci ha guadagnato in luminosità. Come si può vedere dalla foto, rimane sempre un po' complicato accedere al vano motore (bisogna prima smontare la scala); **3** La cucina è organizzata in modo razionale e offre buoni volumi per la cambusa e le pentole. Come tutti i mobili, il blocco è appoggiato sul controstampo (non strutturale) del pavimento, a sua volta resinato allo scafo; **4** La dinette offre sedute per sei persone. Gli imbottiti dei divani, però, risultano un po' rigidi e gli schienali troppo verticali



5 Gli interni del Dehler 39 SQ hanno un'atmosfera accogliente. Da notare nella foto i coperchi dei lavelli che aumentano la superficie di lavoro in cucina; **6** La cabina di prua ha un notevole calpestio (89 cm dalla paratia al letto) con la possibilità di contenere un secondo bagno. Intelligente il piccolo oggetto del letto con bordo che contiene i cuscini. Sotto i piani, montati con cerniere, vi è abbondante spazio di stivaggio; **7** La cabina di poppa a dritta è optional: quando c'è, la paratia viene messa sulla mezzera e le cabine sono gemelle. Quando non c'è, la paratia è spostata sulla sinistra (si ingrandisce la cabina restante) e il volume rimanente viene suddiviso tra il bagno e un grande gavone accessibile dall'interno; **8** Anche con tre cabine il bagno ha misure accettabili

to è lo stile con cui vengono disegnati i mobili, ora arricchiti di prese d'aria (tipo 47) e finiti in ciliegio più luminoso e dotato di un maggior carattere. Tutti gli elementi risultano ben dimensionati e completi di volumi per lo stivaggio. Il quadrato ha una disposizione classica con divani contrapposti e cucina a "L". La dinette offre un tavolo con due ante abbattibili, un divano a "C" e, di fronte, uno lungo che si infila parzialmente sotto il carteggio in modo da raggiungere la lunghezza necessaria per essere usato come letto. Le sedute possono risultare poco confortevoli a causa della verticalità degli schienali e della gommapiuma piuttosto dura. Sotto i divani sono posizionati tutti i serbatoi di serie, poco capienti

ma concentrati sul baricentro. La cucina ha due grandi lavelli tondi dotati di coperchi per aumentare la superficie di lavoro, due cassetti grandi e buoni volumi di stivaggio. Di fronte vi è il carteggio, dotato di piano dalle forme regolari. Lo spazio per l'elettronica è sufficiente, il quadro elettrico un po' povero e non immediatamente ispezionabile. La cabina di prua ha un ottimo calpestio (sufficiente per accogliere il secondo bagno opzionale) e due grandi armadi. Quando a poppa si scelgono due cabine, i letti, seppur non abbondanti, sono di dimensioni accettabili e i calpestii sufficienti; però si rinuncia all'enorme bagno con doccia separata e all'eccezionale gavone accessibile dall'interno (che rimane separato da quello nel pozzetto).



A Per aumentare la scorta d'acqua si può ordinare un serbatoio supplementare che, però, viene montato sotto il letto di prua, a discapito dell'assetto in navigazione; **B** Il nuovo stile con la presa d'aria a feritoia; **C** Gli armadi di prua sono molto capienti; **D** La dimensione dell'attacco per le lande dice lunga sulla robustezza di questo Dehler; **E** Sotto il pavimento ci sono i madieri resinati insieme allo scafo. Nella foto si intravedono le piastre di alluminio su cui sono fissati i prigionieri del bulbo; **F** Piccoli dettagli di pregio: i gommini per non far vibrare le porte

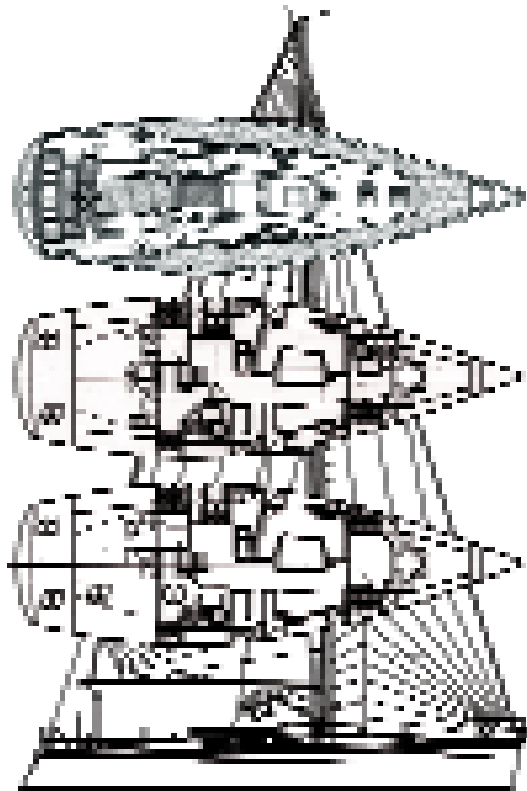


Benvenuti a bordo

Non c'è dubbio che le migliorie riguardanti il piano velico abbiano favorevolmente influenzato le prestazioni con poco vento. La nostra prova è stata molto significativa in questo senso. Il vento dell'Adriatico, avaro come spesso accade, ha messo a dura prova l'esemplare a disposizione, dotato di randa in dacron e piccolo fiocco al 100% della J. Abbiamo iniziato con ariette veramente leggere, mai oltre i 6 nodi di reale, e mare pressoché calmo (a parte, come sempre nella laguna davanti a Venezia, le onde alzate dal passaggio di innumerevoli imbarcazioni a motore di ogni forma e dimensione). La barca, più leggera di 200 kg rispetto alla precedente versione (oltre che più involata), si è mossa con agilità e disinvoltura, acquistando subito un passo costante e imperturbabile. Data la vantaggiosa forma delle sezioni anteriori, risentiva poco anche delle onde accidentali, anche se abbiamo avvertito un certo appesantimento della prua dovuto al serbatoio dell'acqua pieno (se non potete fare a meno di montarlo, cercate di riempirlo solo quando vi serve veramente). Ma quello che ci ha più impressionato è stata la reattività: basta che la barca si muova appena per entrare subito nel pieno del controllo, reagendo con prontezza a ogni minimo impulso del timone. Veramente ottimo, come una barca da regata. Questo, se siete sensibili e attenti, vi consentirà anche di renderla più veloce, data la

possibilità di sfruttare "in tempo reale" ogni minima variazione di intensità e direzione del vento, aiutati anche dal generoso diametro della ruota e dalla corretta demoltiplica del circuito. La posizione al timone è ottima: si può stare seduti sia sopra che sottovento e, anche in piedi, avrete una vantaggiosa posizione rispetto ai filetti del genoa; solo in piedi sottovento si stanca un po' la gamba più esterna a causa di una leggera contropendenza del pavimento (che però risulta comoda sopravento). Quando il vento aumenta, il Dehler 39 comincia a cavalcare sul serio. Lo abbiamo provato, in altre occasioni, con vento teso e mare formato: in queste condizioni si apprezza la rigidità dello scafo (quando si picchia su un'onda l'effetto monoscocca smorza qualsiasi vibrazione) e la grande concentrazione dei pesi che, di fatto, annulla il beccheggio a pendolo sulle onde. E queste cose le percepirete inequivocabilmente, anche solo sedendovi su un fianco, una sensazione davvero gratificante. Anche a motore ha confermato le ottime doti della carena e l'eccezionale prontezza di risposta al timone. A manetta abbiamo superato gli 8 nodi, attestandoci sui 7,5 a regime di crociera, con una rumorosità contenuta e qualche avvertibile palpitazione dell'elica. In manovra attenti alle virate brusche: la reazione è talmente immediata che rischia di sdraiare qualcuno in coperta!

Scheda tecnica



Panche pozzetto	160x45 cm
Spazio tra panche	75÷90 cm
Passavanti	25÷50÷30 cm
Tavolo dinette	130x120 cm
Tavolo carteggio	80x60 cm
Letto prua	207x167÷56 cm
Letti poppa	195x141÷90 cm
Larghezza porte	44 cm

Dedicato a...

Una barca di sostanza a cui sono stati corretti con successo alcuni difetti di gioventù, rendendola un prodotto attuale e maturo: questo in sintesi il giudizio sul nuovo Dehler 39 SQ. I Dehler più recenti, barche a nostro avviso di grande significato, stanno ottenendo un discreto successo di pubblico, ma non quanto vi aspettereste dopo averne analizzato uno a fondo. Sono barche veloci, ben fatte, divertenti e offerte al giusto prezzo, addirittura conveniente rispetto ai contenuti e ad alcuni concorrenti. Allora perché non spopolano sui mercati? Ognuno avrà una sua risposta. Noi pensiamo che la principale causa vada ricercata nella scarsa immagine di prodotto, dovuta sia a una comunicazione poco incisiva, sia alla mancanza di quelle furbizie che danno a una barca la giusta dose di sex appeal: i Dehler sono un po' troppo "maschi". Ma credeteci: al di là del loro aspetto, sicuramente importante (e il nuovo proprietario del cantiere lo ha ben capito), i Dehler racchiudono grandi qualità che sapranno soddisfarvi, ripagandovi dell'investimento fatto.



i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
X-40	X-Yachts	12,19	3,80	7.450	99,50	211.000
Grand Soleil 40	C. del Pardo	11,99	3,80	6.800	104,00	149.040
Comet 41S	Comar Yachts	12,45	3,92	7.000	108,00	160.000
Centurion 40	Wauquiez	12,35	3,85	7.600	104,00	174.219

Progetto	Judel/Vrolijk
Lunghezza scafo	11,99 m
Lunghezza gall.	10,70 m
Larghezza	3,85 m
Immersione	1,65/1,98/2,35 m
Dislocamento	7.600 kg
Zavorra (39%)	2.945 kg
Sup. vel. (randa + genoa avv.)	101,2 mq
Motore Yanmar 3YM30C saildrive	29 hp
Serbatoio nafta	110 l
Serbatoio acqua	230 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Sparcraft 3 crocette acquartierate
- sartame in spiroidale dyform discontinuo
- tendipaterazzo meccanico
- winch Lewmar 2x48 ST + 2x40 ST
- timoneria Jefa ruota ø 170 cm
- stopper (10) Spinlock XT
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro e balsa; struttura di rinforzo laminata direttamente insieme allo scafo, scheletro pavimento controstampato non strutturale ed elementi di arredo resinati anch'essi allo scafo per maggiore rigidità; giunzione scafo/coperta laminata dall'interno

Dotazioni

- coperta rivestita con antisdrucchiolo Tbs
- osteriggi (4) e oblò (10) Lewmar
- frigorifero elettrico 100 l
- boiler acqua calda 20 l
- batterie 1x55 Ah + 1x110 Ah + caricabatt. 25 Ah
- fornello Eno 3 fuochi
- serbatoio acque nere
- windex

Meteo della prova

- vento da 4 a 9 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

Dehler 39 SQ € 166.560

Optional

Motore Yanmar 40 hp	1.778
Elica tre pale abbattibili	630
Bulbo pescaggio 2,35 m	3.360
Sartie in tondino + paterazzo idraulico Navtec	3.844
Riscaldamento Webasto Airtop 5000	2.545
Ponte in teak	8.891
Sprayhood	1.744
Salpancore elettrico Lofrans Project	2.850
Avvolgifiocco Harken	3.255
Versione tre cabine	1.619
Secondo bagno a prua	4.216
Batterie extra 2x200 Ah + caricabatt. 40 Ah	1.010
Albero in carbonio + sartie in tondino	33.404

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

informazioni Nautigamma

viale Aprilia Marittima, 34 - 33050 Latisana (UD)
Tel. 0431 53290 Fax 0431 53545
www.dehler.con - info@nautigamma.it