



Der moderne  
**Klassiker**  
Duetta 94



# Das doppelte Lottchen

Die Mitte der 80er Jahre gebaute Duetta 94 ist so etwas wie die ältere Zwillingsschwester der baugleichen Dehler 31. Zusammengenommen gehören sie zu Dehlers meistverkauften Yachten und prägten die goldenen Jahre einer damals innovativen Werft **Text & Fotos: Hinnerk Stumm**

**Z**u der Zeit ein echter Erfolg und auch heute noch ein schnittiges Schiff mit gelungener Linienführung“, sinniert Bootsbau-Experte Baykowski, als wir an einem der ersten Herbsttage auf der Duetta 94 von 1985 zur Begutachtung stehen. „Damals war Dehler im Zenit. Ist schon ein ewiges Auf und Ab mit dieser Werft, oder?“

Da hat der Kieler Gutachter recht: Die Geschichte der Dehler-Werft ist auch eine Geschichte von Aufstieg und Fall. Von damals innovativen Yachten, die Bootsbau-

geschichte schrieben und zu Klassikern wurden, und von Missmanagement, das zu mehrfachen Übernahmen in der Unternehmenshistorie führte. Das zieht sich bis in die jüngste Vergangenheit, als die Hanse AG im April letzten Jahres die Dehler-Werft vom niederländischen Unternehmer Wilan van den Berg übernahm und so vor dem Aus rettete. Dehler-Yachten aber brachten zahlreiche Neuerungen in die Entwicklung, waren von Beginn an populär und machten die Werft so zeitweilig zum größten Sportboothersteller der Republik. Das war Ende der 80er, Anfang der

90er Jahre; angefangen aber hatte alles viel früher.

1963 entwickelte Willi Dehler zusammen mit dem Yachtkonstrukteur und GFK-Pionier E.G. van de Stadt die GFK-Jolle Winnetou im sauerländischen Freienohl, auch heute noch Firmensitz von Dehler. Das in einem ehemaligen Kino gefertigte Boot verkaufte sich gleich über 400-mal, markierte die Grundsteinlegung der Werft und sorgte für eine bis in die 90er Jahre andauernde Zusammenarbeit der beiden Visionäre. Mit der Überlegung der legendären Varianta-Reihe ab 1965 entsteht aber erst das eigentliche Firmen-Erfolgs-

modell. Über 5.000 Einheiten verkaufen sich bis 1984 von der sich stetig entwickelnden Klasse, die wohl auch heute noch den meisten ein Begriff sein dürfte. Ist bei der ersten Varianta K3 noch das abnehmbare Kajütdach und Kiel-schwert innovativ, bekommt die K4 schon eine feste Kajüte mit vier Kojen und die noch spätere Varianta 65 ein stark erhöhtes Stüll mit selbstlenzendem Cockpit. „Alles Neuerungen im sich damals erst entwickelnden Yachtsport, die auch den Wunsch nach größeren, seefesten Booten berücksichtigten“, erklärt der damals im Vertrieb tätige Wolfgang



Nießing. Bedient wurden diese Wünsche auch durch Bauweisen wie die Delanta mit Achterkajüte und Radsteuerung (ab 1974), die Sprinta (ab 1976), die Dehlya (1984) oder die Optima 101 (1984), die – als Fahrtenyacht konzipiert – den gleichen Rumpf wie die erfolgreichen Regatta-Yachten DB1 und DB2 aufweist, mit denen Dehler souverän die Dreivierteltonner-WM gewann. Der sportliche Aspekt spielt neben innovativer Weiterentwicklung früh eine Rolle im dehlerschen Yachtbau. Das bezeugt neben den DB-Yachten (Dehler-Beilken), der Sprinta Sport (damals die weltweit größte IOR-Einheitsklasse) auch der Olympia-Sieg 1976 in Montreal – Gold auf einem 470er, gebaut von Dehler! Als technische Entwicklungen, an denen die Werft, zumindest maßgeblich, mit beteiligt war, gelten unter anderem das Main-Drop-System (Lazy-Bag), die Selbstwendefock oder die Zentralcockpitwisch, erstmals vorgestellt auf der Dehler 36 CWS von 1988. „Die Entwicklung eines Bergesystems für das Großsegel wie der Selbstwendefock hing mit der aufkommenden IMS-Formel zusammen, die im Gegensatz zur IOR-Formel jetzt ein größeres Großsegel und kleinere Vorsegel begünstigte“, erläutert Nießing. Letztlich waren das, genau wie die zentrale Cockpitwisch, Vereinfachungen für den Fahrtensegelbereich, so der Großenbrodener lapidar: „Willi segelte halt auch gern allein mit Ehefrau!“

In diese Zeit fällt auch die von 1985 bis circa 1989 637-mal gebaute Duetta 94. So genau kann das heute keiner mehr sagen, zumal die Duetta durch die fast baugleiche Dehler 31 (497-mal gebaut) abgelöst wurde. Von außen unterscheidet lediglich das kleine Bullauge in der Dehler 31



#### Gelungel Linien, die auch heute noch Bestand haben und gut aussehen

die beiden Yachten, hatte die Umbenennung doch vor allem Exportgründe. „Der bekannte Name Dehler ließ sich im wichtiger werdenden Ausland besser verkaufen als Duetta“, erklärt Nießing.

1984 erstmals auf den Messen vorgestellt, sorgte die Duetta 94 jedenfalls für mächtig Furore. Es sind vor allem der unglaublich günstige Preis (anfangs 66.930 D-Mark, inklusive Mehrwertsteuer) und die geringe Verdrängung von nur 3,3 Tonnen, die die Konkurrenz schockieren und von „Billigbauweise“ und „Materialeinsparung“ sprechen lassen. Damalige Tests beweisen aber Anderes: Der im Handauflegerverfahren hergestellte GFK-Rumpf mit einer einlaminierten Innenschale und die Deck-Sandwichbauweise mit Balsaholz halten auch größeren Belastungen stand. „Die Aussteifungen, die in der Hauptsache aus anlaminierten Einbauteilen bestehen, reichen zusammen mit der Formgebung von Rumpf und Deck aus,

um dem Schiff eine ausreichende Festigkeit zu geben“, schreibt damals die ungläubige Fachpresse. Wer das heute noch nicht glauben mag, dem sei das sehenswerte wie überzeugende Video auf youtube.

de empfohlen, in dem sich die baugleiche 31er in einem Crash-Test unter Beweis stellt. Vielmehr hatte die preiswerte Herstellung – auch das damals neu – mit einer umfangreichen Rationalisierung der Werft wie hohen Absatzzahlen zu tun.

#### Unter Segeln

Ein weiterer Punkt, der den Duetta-Erfolg ausmachte, war Dehlers Abkehr von damals noch recht untertakelten Fahrtenyachten zugunsten sportiverer Segeleigenschaften. Die Segeltragezahl bei der 7/8-getakelten 94er beträgt 4,92 – ein Wert, der heutigen Performance-Cruisern nahe kommt. Und in der Tat springt die Duetta bei lauen Test-Bedingungen in der Strander Bucht sofort an. „Bei mehr Wind bedeutet das allerdings auch ein frühzeitiges Reffen“, erklärt Ersteigner ➤



- wasserdicht
- atmungsaktiv
- winddicht

## TORBAY JACKE

Die Torbay Jacke mit wackeln Fleckfütter ist genau die richtige Wahl bei kalter Witterung. Wasserdichte Nähte, sowie die einrollbare Kapuze im Kragen halten auch bei schlechtem Wetter trocken.

● navy ● black



Klassisches Interieur der Duetta 94 – viel Mahagoni und Platz im Salon



Eine große Vorschiffskoje für die Eigner: Die hier vorhandene Kojenlänge sucht man auf modernen Yachten oft vergeblich. Der Kartentisch am achteren Schott mit Blick nach draußen



Professor Schlaack, was allerdings kein Problem sei, da das Schnellreffsystem zusammen mit den Lazy-Jacks gut funktionieren und sich sämtliche Handgriffe dafür aus der großen Plicht erledigen ließen. Die Fallen und Strecker sind schon unter Deck geführt und der breite, durch das Cockpit gezogene Traveller ermöglicht einen guten Großsegeltrimm. Vorn überrascht die fast bündig eingelassene Luke, eine

Art Vorgänger heutiger Flush-Luken, auf dem breiten Deck. Der wulstige Schiffsrumpf ist noch Reminiszenz an die damalige IOR-Formel, die blauweiße Farbgebung (alternativ auch rot- oder braunweiß) an die damalige Zeit. „Bauchbedingt läuft meine Duetta bei mehr Wind raumschots am besten“, so der Mediziner verschmitzt lächelnd. Dann ließe sich auch die theoretische Rumpfgeschwindigkeit

(6,6 Knoten) schon mal überlisten. Auch wir sind angetan von den Segeleigenschaften einer immerhin 25 Jahre alten Yacht unter diesen Schwachwindbedingungen. Mit dem 18 PS-Yanmar erreicht die Dehler gute 6,6 Knoten; allerdings ist es nach heutigen Maßstäben recht laut an Bord.

## Unter Deck

Im Interieur erweist sich die Duetta als einfach, aber zweckmäßig im Look und klassisch in der Aufteilung: Dem abgetrennten Vorschiff (2,34 x 1,93 Meter) folgt ein in seidenmattem Mahagoni ausgekleideter, symetrischer Salon mit damals guter 1,83 Meter Stehhöhe. Er wird aufgehellt durch schöne, helle Polster sowie eine cremeweiße, unverkleidete Plastik-Decke mit Kunstlicht – kaum vorwerfbar, denn darin ist die Duetta ein Kind ihrer Zeit.

Die Polsterlehnen lassen sich umklappen, sodass zwei bequeme Salonkojen (2 Meter Länge) entstehen. Nach achtern steuerbords schließt sich ein Navigationstisch und die Toilette mit zeittypischer Schiebetür an, backbords die L-Pantry mit Achterkoje (2 x 1,40 Meter). Die ist bei der Duetta noch offen und lediglich durch einen Vorhang abgetrennt. Erst bei der Dehler 31 kam die durch eine Tür fest abgetrennte Achterkajüte – eigentlich der einzige, wesentliche Unterschied der beiden Zwillingsschwestern. Auf der Duetta könnten theoretisch sechs Segler schlafen, zu empfehlen für den längeren Törn sind eher 3 bis 4.

Wer eine gebrauchte, spritzige Fahrtenyacht sucht, die zudem leicht handhabbar ist, ist mit der Dehler gut beraten. Für eine frühe Duetta in durchschnittlichem Zustand zahlt man gut 20.000 Euro, für eine sehr gut erhaltene Dehler 31 gelegentlich noch über 40.000 Euro. z

## Duetta 94

Lüa.....	9,40 m
LWL.....	7,40 m
Breite.....	3,05 m
Tiefgang.....	1,45 m /
	.....1,10 m (Langkiel)
Verdrängung .....	3,3 t
Ballast.....	1,4 t (42,4%)
Segelfläche.....	7/8 (53,7m <sup>2</sup> )
Motor.....	Yanmar 18 PS
Preis (damals)ca.	66.930 DM

[www.Duetta94.com](http://www.Duetta94.com),  
[www.dehler.com](http://www.dehler.com)  
[www.marina-grossenbrode.de](http://www.marina-grossenbrode.de)  
(Ersatzteile)

