

Großräumiges Fahrtenschiff für kostenbewusste Eigner

Delphia Escape 1080 Soley



Fotos: Breitenfeld

Die „Escape 1080 Soley“ ist das jüngste der acht Motorboot-Modelle aus der Baureihe Delphia-Werft. Ein Schiff, das nicht mit übertriebenem Firlefanz punkten will, sondern praxisorientierten Anforderungen gerecht wird. Allein aufgrund der Motorisierungspalette von 30 bis 180 PS wird deutlich, dass dessen Einsatzmöglichkeiten breit gefächert sind. Von der privaten „Gentlemen-Yacht“ bis hin zum zweckmäßigen Charterboot. Claus D. Breitenfeld hat einer der moderat motorisierten Wasserwandervarianten auf den Kiel gefühlt.

Die Entwicklung der polnischen Delphia-Werft verlief ähnlich spannend, wie dies für viele andere Unternehmen gleicher Gattung bei unseren östlichen Nachbarn gilt – nämlich vom kleinen Familienbetrieb hin zur Internationalen Elite. Zwar in Deutschland „noch“ nicht die „große Yachtie-Nummer“, dennoch, bei einem Blick auf Delphias Homepage – www.delphiayachts.eu – wird schnell klar, welchen globalen Stellenwert dieser Bootsbauer seit Gründung vor einem viertel Jahrhundert für sich reklamiert, und dies völlig zu recht.

Dafür steht nicht nur deren immerhin sieben-(!)-sprachiger Internet-Auftritt, von deutsch über englisch, polnisch, französisch, russisch, türkisch und sogar chinesisches, auch das Spektrum der Modellpalette

überzeugt. Mit ein Grund, weshalb sich das Konstanzer Bootcenter, weit über die Grenzen Süddeutschlands hinaus bekannt für hervorragenden After-Sales-Service, Yachten dieses Herstellers „an Land gezogen“ hat. Auf den Punkt gebracht: Delphia eilt der Ruf voraus, dass lästige Nacharbeiten für diese Werft ein Fremdwort sind. Hier lautet die oberste Maxime: „Qualität und Präzision“.

1990 starteten die Brüder Piotr und Wojciech Kot die Produktion von Segelbooten. Den über die Jahre hinweg erworbenen, fachlich-technischen Erfahrungsschatz weiter nutzbringend anzuwenden, folgte 2005 der logische Schritt, auch in die Fertigung von Motorbooten einzusteigen. Sie werden im Fließbandmodus auf Kiel gelegt und überzeugen daher mit höchster Fertigungspräzision. Derzeit im Programm acht



1



2



4

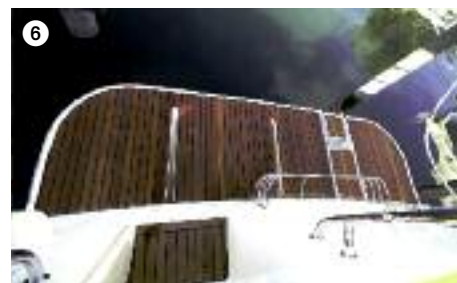


5



3

- 1 Das Ideale Wasser-Wanderschiff mit 55 kW (75 PS) für die kleine vier bis sechsköpfige Crew.
- 2 Komfortabler Frontbereich für Fahrer und Co.
- 3 Von der Gästekabine gut zugänglich, der Motorraum.
- 4 Aufgeräumt, das Steuerstand-Design.
- 5 Vorschiff mit integrierter Sonnenliege-Mulde.
- 6 Großflächige Teak-Badeplattform mit integrierter Badeleiter und Fenderkorb.



6

Motoryachten von acht bis 13,50 Meter Länge und neun Exponate der segelnden Fraktion bis 14,50 m über Alles.

Inzwischen mauserte sich „Delphia Yachts“ zu einem Global-Player, unter anderem mit exklusiven Produktionsrechten von Brunswick Marine für die Marken Quicksilver und Uttern. Jahr für Jahr fertigt Delphia ca. 240 Segelyachten und 1.400 Motorboote, wovon 95 Prozent in den Export bis nach Australien geliefert werden.

Fahreigenschaften

Probeschlaggewicht annähernd sechs Tonnen, verteilt auf knapp elf Meter Bootslänge. Das ist einerseits nicht übermäßig viel an Masse, allerdings in Relation gesetzt zur Test-Motorisierung von gerade mal 55 kW (75 PS) doch ein ganz schöner Brocken, den der vierzylindrige Volvo Penta-Diesel „D2-75“ zu bewältigen hatte. So gesehen relativieren sich auch die ermittelten Fahrwerte, die unter diesen Vorzeichen auf der absoluten Positiv-Seite zu verbuchen sind.

Dass wir es hier nicht mit einer „Rennziege“ zu tun haben, wird schon beim ersten Betrachten des Rumpfes deutlich. Ein schneller Verdreher oder Halbgleiter, je nach Motorisierung, dem werftseitig bei

132 kW (180 PS) allemal der powermäßige Riegel vorgeschoben wird. Doch dies nicht deshalb, weil das Unterwasserschiff mit höheren PS-Leistungen überfordert wäre. Die Priorität der Konstruktions-Physiognomie ist ausgerichtet auf einen möglichst breiten Einsatzbereich. Wirft man dann noch als Messlatte die Formel „Rumpfgeschwindigkeit“ in den Ring – Wurzel aus Wasserlinienlänge mal Faktor 4,5 – dann kann dem Testprobanden auch in diesem Punkt nur löblich auf Schandek geklopft werden. Denn mit 15,8 km/h (8,5 kn) unter Vollast bei 2.900 U/min, liegt diese Delphia trotz gemäßigter Volvo-Power um 1,6 km/h über ihrem Sollwert.

Interessant wäre in diesem Zusammenhang der Check, wie sich die knapp zweieinhalbfache Motorkraft – 180 PS – der Realität stellt. Schief läge sicherlich jener, der sich davon eine proportionale Steigerung der Geschwindigkeit erwartet. Realistisch dagegen, die ideale Motorisierung in Fließgewässern. Für unser Testrevier, das „Schwäbische Meer“, mehr oder weniger bedeutungslos, ausgenommen in Richtung Schaffhausen.

Sieben Sekunden sind's aus ruhender Position, bis die Escape mit 10,6 km/h (5,7 kn) bei 1.800 U/min durchs Wasser pflügt. Dabei presst die Einspritzpumpe gerade 'mal läppische 3,8 l Diesel pro Stunde durch



1 Geräumige Salon-Pantry-Kombination.



2

2 Abgedeckte Spülen und viel Stauraum in der Wegerung.



1

4 Steuerbordseitige Pantry mit 2-flammigem Kocher, Doppelpüle und Kühlschrank.



3

3 Dinette mit Platz für bis zu sechs Personen.

5 Toilette mit elektrischem WC und Dusche.



4

6 Die Vorschiffskabine im V-Format.

7 Backbords achtern, die Gästekabine.

8 Teakbelegte Stufen auf die Seitendecks.



5

9 Schwere, zweiflügelige Schiebetür trennt Ruderhaus und Cockpit.



5

10 Geräumiges Cockpit mit drei Backskisten.

den „D2-75“. Einen Liter mehr fordert die durchschnittliche Kanalgeschwindigkeit von knapp 12 km/h bei 2.000 U/min. Werte, die auch kostenbewussteste Eigner nicht schrecken können. Doch wer's denn unbedingt wissen will, nach etwa 19 sec. liegt Vmax an, 2.900 U/min, 15,8 km/h (8,5 kn), allerdings nun „im Clinch“ mit der Ökonomie, denn um die 16 Liter pro Stunde rauschen dann doch durch. Ob das die Mehr-Speed von rund fünf km/h wert ist, das muss jeder für sich entscheiden.

Doch wenn schon Volllast, dann auch richtig. Gelassen nickend teilt dabei der Rumpf dwars auslaufende Heckwellen der Fahrgast-schiffahrt, sanft rollend sie in spitzem Winkel querend. Das Ruder hart gelegt unter diesen Vorzeichen, erfreulich direkt mit lediglich 4¼ Umdrehungen von Seite zu Seite, beschreibt der Rumpf einen Vollkreis von etwa zwei Bootslängen bei vernachlässigbarer Krängung. Unproblematisch das Umsteuern in Gegenrichtung mit dem griffigen Holzruder bei bester Rundumsicht vom ergonomisch gestalteten Steuerstand. Dies gilt auch fürs Manövrieren bei niedrigster Drehzahl, zumal dabei die Unterstützung von Bug- und Heckquerstrahlruder schon fast die Annehmlichkeiten eines IPS-Antriebes bieten.

Auch in Sachen Geräuschentwicklung braucht sich die Delphia nicht zu verstecken, verrichtet doch der 75er Selbstzünder seinen Dienst bestens isoliert und gedämmt unter dem Cockpitboden. Flüsternde 55 dB(A) dringen dabei im Leerlauf an des Rudergängers Ohr. Bei Reisegeschwindigkeit steigert sich die Phonzahl auf gerade 'mal 65 Einheiten und wenn die Escape alles gibt, dann sind's deren erträgliche 76, wobei Wind und Wasser ein erklecklicher Anteil zuzuschreiben ist. Resümee dieses Kapitels: Ideales Schiff für kostenbewusste Eigner.

Ausstattung und Verarbeitung

Modern, hell und freundlich empfängt den Betrachter der gepflegte Kirschholz-Ausbau unter Deck. Im Vorschiff ein nach Stb. ausgerichtetes Doppelbett der Interieur-Variante „B“ – optional auch zentral nach „A“ möglich. Backbords ein kleines Sofa, Schränke mit Innenbeleuchtung, Stauraum satt (gilt für alle Bereiche des Schiffes), div. Bodenluken mit Zugang zu Pumpen und Absperrhähnen, Decken-Einbauspots, Toilettenzugang und Fluchtluk, so prä-

sentiert sich das kleine, aber feine Reich des Eigners.

Backbords im Salon die Pantryzeile mit zweiflammigem Gaskocher, Doppelspüle, Kühlschrank, Technikpaneel, gegenüber an Stb. die Dinette mit absenkbarem Tisch, bei Bedarf als Liege nutzbar. Nach achtern, sich unter den Steuerhausboden erstreckend, eine weitere Doppelkabine, gegenüber die Dusche mit Zugang zum Technikraum (Generator, Heizung etc.) und dazwischen der Niedergang Richtung Steuerstand, hinter dem sich der Motorraum verbirgt. Schiebeluk und Steckschapp verschließen das Unterdecks-Areal.

Auf Schalensitzen mit bestem Seitenhalt und Offshorefunktion, nehmen Fahrer und Copilot im klar nach ergonomischen Gesichtspunkten gegliederten Steuerstandbereich Platz, ausgestattet mit Bedien- und Anzeige-Elementen für Bug- und Heckschraube, Lowrance-Elite 4, Drehzahl, Kraftstoffvorrat, Scheibenwischer, elektr. Ankerwisch und stb-seitigem Schiebefenster. Zum abgeschlossenen Ruderhaus wird diese Sektion durch eine schwere Glastür mit zwei Schiebeelementen.

Unter dem mit Teak belegten Cockpitboden ein riesiger Stauraum, eingrahmt von drei Backskisten und an Stb. der bequeme Durchgang auf die großflächige Badeplattform, ebenfalls in Teakdesign. Breite Gangbords führen schließlich aufs Vorschiff. Dort ins GfK eingeformt eine Vertiefung für die üppige Sonnenliege, der gut zugängliche Ankerkasten samt elektr. Ankerspill mit Fußbedienung und davor der Relingsdurchbruch mit vorgelagerter Bug-Badeleiter-Konstruktion.

Zusammenfassung

Für Wasserwanderer – und solche, die es werden wollen – ist die Delphia Escape 1080 Soley der perfekte Reisebegleiter. Ein großräumiges, dennoch kompaktes Fahrtenschiff, für kostenbewusste Eigner, besonders mit moderater Motorisierung auf dafür geeigneten Gewässern. Und wem – revierbedingt – der Sinn nach mehr Power steht, dank flexibler Motorisierungspalette eine der leichtesten Übungen der Werft. Claus D. Breitenfeld



Technische Daten

Importeur (gefahren bei): BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG, Reichenaustr. 53, D-78467 Konstanz, Tel.: +49-(0)-7531-893322, www.bootcenter.com
 Herstellerland: Polen
 Werft: Delphia Yachts

Boot:

CE-Kat.C/B je nach Motorisierung/ 8 Pers.

Länge ü. A. (m): 10,80
 Breite ü. A. (m): 3,45
 Tiefgang ca. (m): 0,55
 Höhe ü. WL ca. (m): 3,10
 Kabinenhöhe (m): 1,90
 Gewicht leer ca. (kg): 5.300
 Testgewicht ca. (kg): 5.750
 Baumaterial: GfK
 Testmotorisierung: Volvo Penta D2-75
 Propellergröße: 21 x 14“
 Mögliche Motorisierung von – bis kW (PS): 22-132 (30 – 180)
 Motorenart: Diesel-Innenborder
 Antriebsart: Welle
 Kraftstofftank (l): 300
 Frischwassertank (l): 300
 Fäkalientank (l): 80
 Personen, zul. max.: 8
 Schlafplätze: 4
 Kabinen: 2
 CE-Kat.C/B je nach Motorisierung/ 8 Pers.
 Preis Testboot € 179.800 €
 Preis ab € 108.513 €

Messwerte: Geschwindigkeit / Lautstärke / Verbrauch

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ⁽⁴⁾	l/h	l/km
800 ¹	5,7	(3,1)	55	1,1	0,19
1.000	6,7	(3,6)	59	1,5	0,22
1.500	8,5	(4,6)	63	2,3	0,27
1.800 ²	10,6	(5,7)	65	3,8	0,36
2.000	11,9	(6,4)	70	4,8	0,40
2.500	13,6	(7,3)	73	8,8	0,65
2.900 ³	15,8	(8,5)	76	16,5	1,04

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; 2 = Reisegeschwindigkeit; 3 = Vmax; 4 = gemessen am Steuerstand; Drehkreise in Bootslängen voraus über Stb. 1,5, über Bb. 1, nach achtern über Stb. 2, über Bb.1,5, mit Bug- und Heckschraube auf dem Teller; aus ruhender Position bis Vmax ca. 19 sec. Marschfahrt mit 10,6 km/h nach 7 sec.; Ruderumdrehungen von Seite zu Seite 4¼.

Standardausstattung (unter anderem):

Bugschraube, Sandwichaufbau, 2 Ankerkästen, Cockpit mit Hardtop, LED-Navi-Licht, 80 cm Badeplattform, Komfort-Steuerstuhl, 3 Backskisten, Mahagoni-Innenausbau, 30-l-Warmwasserboiler, 3 Batterien (Start, Verbraucher, Bugschraube), Lowrance-Kartenplotter.