



*Der symmetrische Tisch läßt sich beidseitig nach oben umklappen, dadurch wird der Weg nach vorn frei gemacht.*

ließ sich die Duetta auf allen Kursen unter Kontrolle halten. Allerdings mußten wir am Wind immer noch starke Krängung in Kauf nehmen, so daß wir uns schließlich zu einer weiteren Verkürzung des Großsegels entschlossen. Auch das war dank Schnellreffsystem bald geschafft, und nun stand uns eine Segelfläche von rund 26 Quadratmetern zur Verfügung, die auf Am-Wind-Kursen eine fast gemütlich zu nennende Segelei ermöglichte, selbst dann, wenn starke Böen einfielen. Der Stand des gerefften Vorsegels war völlig einwandfrei, und so war es ohne weiteres möglich, eine gute Höhe am Wind zu laufen – wir hielten 40 Grad.

Auch die Geschwindigkeit konnte sich sehen lassen, zeigte doch das Speedometer nicht

weniger als 5,8 Knoten. Besonders beeindruckend war die Geschwindigkeit raumschots. Hier stellte sich heraus, daß das Schiff seine theoretische Rumpfgeschwindigkeit (6,6 Knoten) verhältnismäßig leicht überschreitet, denn die Speedo-Nadel stand zeitweise bei 7,0 Knoten, nach kräftigen Drückern auch bei etwas mehr. Vor dem Wind geht's naturgemäß etwas gemächlicher zu, so auch bei der Duetta 94. Wir registrierten auf diesem Kurs – Groß und Vorsegel auf verschiedenen Seiten – 5,6 bis 6,0 Knoten.

Schiffe mit einem Vollschweberuder erfordern einen aufmerksamen Rudergänger, das ist auch bei der Duetta nicht anders. Dennoch möchten wir dem Schiff recht gute Kursste-

tigkeit bei festgesetzter Pinne bescheinigen, insbesondere auf Am-Wind- und Halbwind-Kursen. Vor dem Wind ist es damit wegen der Welleneinflüsse nicht weit her, doch dies gilt natürlich nicht für dieses Schiff allein.

Auf der anderen Seite bringt diese Ruderaufhängung ohne Hacke eine überdurchschnittliche Manövrierfähigkeit mit sich, so daß häufig von jollenartigem Verhalten gesprochen wird. Dies könnte man auch bei der Duetta 94 tun, denn sie folgt sofort willig jedem Ruderschlag. Diese Eigenschaft wird auch durch die 360-Grad-Drehung unterstrichen, für die das Boot nur 16 Sekunden benötigte.

Befriedigende Ergebnisse gab's auch bei der Erprobung der Duetta 94 unter Motor. Das Testschiff war mit einem japanischen Yanmar-Diesel, herkömmlicher Welle und einem Gori-Faltpropeller ausgerüstet. Die Leistung der Maschine (13,2 kW/18 PS) reicht normalerweise aus, um ein so leichtes Schiff über seine Rumpfgeschwindigkeit hinaus zu beschleunigen, doch wir schafften nicht mehr als 6,6 Knoten. Dies ist sicherlich dem Faltpropeller zuzuschreiben, der auf der anderen Seite keinen Widerstand beim Segeln bietet. Auch für den verhältnismäßig langen Stoppweg von rund zwei Schiffslängen dürfte dieser Propellertyp verantwortlich sein.

Verbessern sollte die Werft unserer Meinung nach die Schallisolierung, denn selbst bei

Marschfahrt, wenn der Krach normalerweise erheblich abnimmt, lagen einige Werte am oder im lauten Bereich. Ansonsten ist die Maschine sehr ordentlich und gut zugänglich auf einem GFK-Fundament montiert, so daß die Wartung keine Probleme bereiten dürfte.

Das Fassungsvermögen des Brennstofftanks wird mit 62,5 Litern angegeben. Dies dürfte bei Marschfahrt für etwa 100 Seemeilen reichen. Gute Manövrierfähigkeit stellte die Duetta 94 auch bei Motorfahrt unter Beweis. Die Drehkreise ließen sich in 14 beziehungsweise 15 Sekunden fahren, und auch die gesteuerte Rückwärtsfahrt war problemlos. Eigner eines solchen Schiffes brauchen also Manöver in engen Häfen nicht zu fürchten.

Bei der Innenaufteilung und -einrichtung hielt Dehler an bereits bewährten Mustern fest. So finden wir im Vorschiff, in dem eine Deckenhöhe von 1,45 Metern vorhanden ist, die übliche dreieckige Liegefläche, deren Länge 2,35 Meter beträgt. Da die Tür zum Vorschiff zur Steuerbordseite hin versetzt ist, mißt das Kopfende der Koje auf Backbordseite 95 Zentimeter, während es auf der gegenüberliegenden Seite nur 56 Zentimeter sind. Bei Verwendung eines Einsatzstückes steht eine Gesamtbreite von 1,96 Metern zur Verfügung. Unter der Vorschiffsliegefläche sind der Wassertank und Stauräume eingebaut.

Die Kajüte, in der die Deckenhöhe zwischen 1,89 Me-