

DELPHIA 10 SEDAN

FRISCHE AKZENTE

Wer einen kompakten, aus GFK gefertigten Motorkreuzer mit Einbaudiesel und Wellenantrieb sucht, der wird vermutlich die Delphia 10 auf dem Zettel haben. Im SKIPPER-Bootshandel-Praxistest soll die Sedan-Version dieses Bootes ihre Talente demonstrieren. Wir haben den modern designten Verdränger auf dem Main Probe gefahren.



Mitten im Herbst: Die 9,78 m lange und 3,49 m breite Delphia 10 Sedan während unseres Praxistests auf dem Main. Das Boot eignet sich gut zum entspannten Wasserwandern



1. Dank vertikaler Fenster erfreut sich der Delphia-Skipper einer sehr guten Rundumsicht. Nicht sonderlich vorteilhaft ist aber der riesige Küchenschrank oberhalb der Pantryzeile.
2. Der 196 cm hohe, im steuerbordseitigen Vorschiff postierte WC-Raum bietet viel Platz.
3. In der Gästekabine an Backbord gibt es eine 195 x 120 cm messende Unterflurkoje.
4. Blick in die lichtdurchflutete Bugkabine, deren Doppelkoje mittig geteilt werden kann.
5. An Steuerbord: Die 135 cm lange Kombüse birgt die gängigen Küchengerätschaften.

Wie das Herbst-Panorama unseres doppelseitigen Aufmacher-Bildes unschwer erkennen lässt, fand der Probefahrt-Termin mit der 9,78 m langen und 3,49 m breiten Delphia 10 Sedan erst vor wenigen Wochen statt. Die einsatzbereit etwa 6.700 kg wiegende Kunststoff-Yacht stammt von der in Schwebheim bei Schweinfurt ansässigen Boote Pfister GmbH, die mit den Firmen Gründl-Bootsimport aus Bönningstedt bei Hamburg und aqua marin Boote & Yachten aus Werder an der Havel das bundesdeutsche Delphia-Vertriebsnetz bildet. Bevor wir auf das in vielerlei Hinsicht wirk-



lich interessante Testboot zu sprechen kommen, gibt es einige Informationen zur Geschichte der polnischen Werft, die 1990 im masurischen Olecko von den Gebrüdern Piotr und Wojciech Kot gegründet wurde, zunächst »Sportlake« hieß und den Fokus primär auf Segelboote legte. Die seinerzeit durchs florierende Exportgeschäft erzielten Umsätze und daraus resultierende Gewinne wurden konsequent in die Erweiterung des Betriebsgeländes und neue Fertigungsanlagen investiert. Nach dem Millennium nannte sich das Unternehmen offiziell »Delphia Yachts« und avancierte zu einem der tonangebenden Bootshersteller in unserem östlichen Nachbarland. Als seriöser Auftragsproduzent arbeitete die Werft unter anderen mit Brunswick Marine zusammen, so dass, zusätzlich zu den eigenen Entwürfen, zahlreiche Sport- und Kabinenboote der Marken Uttern und Quicksilver vom Band liefen. Im Jahre 2018 wurde Delphia Yachts aufgekauft und in die weltweit agierende französische Beneteau-Gruppe eingegliedert. Die interne Neuausrichtung bis zum Relaunch dauerte bis 2021, einhergehend mit der Ernennung des erfahrenen niederländischen Jeanneau- und Beneteau-Managers Martin Schemkes zum Delphia-Chef. Dessen Vision war und ist, nur noch auf möglichst

umweltfreundliche Motorboote zu setzen und das Thema Nachhaltigkeit generell in den Vordergrund aller modellstrategischen Überlegungen und Entscheidungen zu rücken. Konkret bedeutet das, Verbrennungsmotoren Schritt für Schritt durch emissionsfreie Antriebslösungen zu ersetzen. Man darf gespannt sein, ob dies gelingt, da es ja äußerst effiziente und extrem zuverlässige Dieselmotorenwerke gibt, die hoffentlich auch in Zukunft ihre Berechtigung haben werden. Gegenwärtig bietet Delphia Yachts eine aus sieben Varianten bestehende Bootskollektion an. Die stilistisch eigenständigen und rundum sauber verarbeiteten GFK-Kreuzer sind in drei Längen verfügbar. Wie schon erwähnt, bringt es die Delphia 10 auf 9,78 m über Alles. Für die von Tony Castro Design gezeichnete Delphia 11 werden 10,77 m angegeben, und die als Flaggschiff vermarktete Delphia 12, deren Linienenspiel die Handschrift des polnischen Konstrukteurs Andrzej Skrzat unter Mitwirkung der britischen Tony-Castro-Stylisten trägt, misst stattliche 13,40 m.

Die im August 2022 im Rahmen der Hiswa te Water in Lelystad als internationale Messe-Neuheit lancierte Delphia 10 Sedan wurde federführend von den renommierten Naval-Spezialisten

des Sneeker Architekten-Büros Vripack Yacht Design entwickelt. Das gemäß der CE-Klassifizierung C für acht Personen zugelassene Tourenboot kann alternativ als offene Lounge-Ausführung geordert werden. Die Delphia 10 Lounge mit Festdach wird folgerichtig als »LoungeTop« beworben. Wenngleich die Geschmäcker verschieden sind – das optisch gefälligste Boot im 10er-Trio dürfte wohl die Sedan sein, die man, wie ihre beiden Schwestern, mit Torqeedo-E-Power oder japanischer Yanmar-Dieselmotortechnik ordern kann. Letztere ist mit 45, 57 und 110 Pferdestärken abrufbar. Im brandneuen Schwebheimer Testboot verrichtet Yanmars bewährtes Zweiliter-Aggregat namens 4JH110 seinen Dienst. Der metallicgrau lackierte Turbodiesel mit der Laufkultur einer Nähmaschine ist sorgfältig schallgedämmt und zu Servicezwecken gut zu erreichen. Auch leistungsbezogen passt der zweikreisgekühlte vierzylindrige Selbstzünder, wie sich gleich zeigen soll, hervorragend ins Bild. Vor dem Ablegemanöver steht der Rundgang durchs Schiff(chen) auf dem Plan.

Über den inklusive Scheuerleiste genau 77 cm tiefen Badesteg gelangt man ins etwa 300 x 180 cm große Achtercockpit, das eine bequeme U-Bank mit Klapptisch birgt. Der beleuchtete Dachüberstand ist



152 cm lang, so dass man geschützt, aber dennoch gefühlt im Freien sitzt. An Steuerbord erblickt der Bordgast ein bis zu 35 cm breites Walkaround-Deck mit mindestens hüfthoher Schanz, während man sich backbords auf einem strukturierten Gangbord in Richtung der 190 x 172 cm großen Vorschiff-Sonnenliege bewegt. Im 195 cm hohen Ruderhaus fällt neben der vertikalen Verglasung, die eine superbe Rundumsicht garantiert, das zweckmäßig gestaltete Mobiliar ins Auge. Gegenüber der unschönen Weise mit einem riesigen Wandschrank versehenen Kombüse wurde backbords eine als Dinette konzipierte Sitzgruppe positioniert. Neben dem Fahrstand gibt's eine praktische Schiebetür, die beiden sehr vorteilhaften Webasto-Dachluken erscheinen, wie befürchtet, auf der enorm umfangreichen Optionsliste. Die nicht allzugroß geratene backbordseitige Gästekabine mit Unterflur-Schlafstatt, die lichtdurchflutete und partiell bis zu 202





1

2

3



4

1. Der vierzylindrige Yanmar-Turbodiesel generiert 80,9 kW, also 110 PS
2. Der verstellbare stoffbezogene Skippersitz bietet viel Seitenhalt
3. Steuerbord ist die Schokoladenseite im Decksbereich der 10er-Sedan
4. Rex am Ruder: Der Kollege Schöber sitzt an der geöffneten Seitentür
5. Backbords gibt es ein strukturiertes, von einer Schanz flankiertes Gangbord
6. Eine Bordwandtür an Steuerbord sehen wir als sinnvolle Besonderheit
7. Die U-Sitzgruppe in der Plicht, ein nettes Plätzchen an der frischen Luft



5



6



cm hohe Bugkabine mit mittig teilbarer Doppelkoje sowie die steuerbords angeordnete, erfreulich viel Bewegungsfreiheit bietende Sanitärabteilung mit elektrischer Toilette, Waschbecken, Kosmetik-Schränken und einer acrylgläsernen quadratischen Duschzelle liegen 70 Zentimeter unter der Salonebene.

Wir lösen die Leinen, um mit minimalen 800 min⁻¹ und abgelesenen 2,5 kn den Main unter den Kiel zu nehmen. Das Boot läuft auch in niedriger Geschwindigkeit einwandfrei geradeaus, wobei sich der Yanmar akustisch kaum bemerkbar macht. Glatte 1.500 Umdre-

hungen pro Minute verhelfen dem mit zwei Personen besetzten Verdränger zu einem gemütlichen Spazierfahrtempo von fünf Knoten. Ab sofort baut sich eine kleine Bugwelle auf, die naturgemäß mit zunehmender Fahrt anwächst. Bei 2.500 min⁻¹ dringen gut erträgliche 69 dB(A) in den Gehörgang des Skippers, der nun ein moderates Ansteigen des wuchtigen Bugs registriert. Wir wollen sehen, was unter Volllast passiert und gehen aufs Ganze. In diesem Fall sind das finale 3.250 min⁻¹, mit denen die Delphia recht gut in Wallung kommt. Die soeben als klein beschriebene Welle, die das Boot vor sich herschiebt, ist merklich größer

geworden, und auch am Heck braut sich bei 9,2 Knoten oder umgerechnet 17 km/h ein Schwell zusammen, der die Uferbefestigung auf eine harte Probe stellt. Wir stoppen unverzüglich auf, überzeugen uns vom guten Rangierverhalten, tuckern zurück zum Anleger und resümieren, dass die Boot-Motor-Kombination absolut stimmig ist. Mit 110 Pferdestärken im Bauch beginnt die Preisskala bei 212.058 Euro. Boote Pfisters sehr komplett ausgestattetes Vorführmodell kostete laut Liste 323.303 Euro. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 9,78 m

Breite: 3,49 m

Durchfahrthöhe: 2,55 m

Tiefgang: 0,80 m

Gewicht: 6.626 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 8

Kojenzahl: 4

Brennstofftank: 285 l

Wassertank: 380 l

Septiktank: 170 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Yanmar-Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Leistung 33 bis 80,9 kW (45-110 PS), oder verschiedene Torqeedo-E-Motoren
Grundpreis: mit Torqeedo-E-Motorisierung auf Anfrage, mit Basisdiesel Yanmar 4JH45, Leistung 33 kW (45 PS), ab 212.058 €, mit Testmotorisierung ab 225.981 €, Preis des Testbootes inklusive umfangreicher Sonderausstattung: 323.303 €

MOTOR IM TESTBOOT

Yanmar 4JH110, zweikreisgekühlter Turbodiesel mit Common-Rail-Kraftstoffeinspritzung, Leistung 80,9 kW (110 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 84 x 90 mm, Hubraum: 1.995 ccm, Gewicht: 229 kg, Nenndrehzahl: 3.200 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, hydraulische Ruderanlage, 230-V-Landanschluss mit Batterielader, integrierter Badesteg mit Leiter, stählerne Reling, steuerbordseitige Bordwandtür, internationale Navigationsbeleuchtung, U-Sitzgruppe im Achtercockpit, Bugankerkasten, Kombüse mit zweifl. Gasherd, Druckwasserspüle und 80-l-Kühlschrank, Schiebetür neben dem Steuerstand, elektrischer Scheibenwischer, Kompass

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Optional erhältlich sind mehrere werftseitig zusammengestellte, zumeist sehr umfangreiche Ausstattungspakete. Nähere Angaben, welche Extras diese beinhalten, und die jeweiligen Preise gibt es auf Anfrage

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	800 min ⁻¹	52 dB(A)	0 kn
	800 min ⁻¹	54 dB(A)	2,5 kn
	1000 min ⁻¹	56 dB(A)	3,7 kn
	1300 min ⁻¹	59 dB(A)	4,7 kn
	1600 min ⁻¹	63 dB(A)	5,2 kn
	1900 min ⁻¹	67 dB(A)	6,2 kn
	2200 min ⁻¹	66 dB(A)	6,9 kn
	2500 min ⁻¹	69 dB(A)	7,3 kn
	2800 min ⁻¹	70 dB(A)	7,9 kn
	3100 min ⁻¹	72 dB(A)	8,7 kn
(Volllast)	3250 min ⁻¹	74 dB(A)	9,2 kn

Revier: Main bei Schweinfurt, **Crew:** 2 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 11° C, **Luft:** 18° C, **Wind:** 1-2 Bft.,
Tanks: Diesel 157 Liter (55 %), Wasser 190 l (50 %)

- + Gute Fahrwerte mit dem im Testboot verbauten Yanmar-Diesel
- + Sauber verarbeitete GFK-Yacht mit vorteilhafter Decksasymmetrie
- + Angenehme Raumaufteilung, sehr viel Platz im Sanitärabteil
- + Vielfältige Motorisierungsmöglichkeiten mit Diesel oder E-Power
- + Vertikale Ruderhaus-Fenster erlauben eine tolle Rundumsicht
- + Solide Scheuerleiste und Tür in der steuerbordseitigen Schanz
- + Reichlich Stauvolumen für mitgeführtes Equipment und Proviant
- + Geringe Durchfahrthöhe für Reviere mit Brückenüberführungen

- Riesiger Küchenschrank beeinträchtigt Optik und Ergonomie
- Tür der Bugkabine schließt nur bei zusammengeklappten Kojen
- Ausstattungsumfang des Basismodells ist stark ausbaufähig

INFORMATIONEN UND WERFT

Delphia Yachts, Kosciuski 63, PL-19-400 Olecko, Kontaktadressen der deutschen Delphia-Händler unter www.delphiayachts.com