



Albin Delta

Zu ihrer Zeit war die Albin Delta ein hochmodernes Design. Der schwedische Konstrukteur Peter Norlin war bekannt für seine hübschen und dabei überaus gut segelnden Boote. Zahlreiche Designs von unterschiedlichen Werften wie Albin Marin, Omega und vielen weiteren beweisen das.

Die Albin Delta sollte die guten Segeleigenschaften ihrer Vorgängerinnen mit einem außergewöhnlichen Wohnkom-

fort unter Deck verbinden. Von 1984 bis 1986 wurden 300 Stück gebaut. Die hier getestete Yacht hat die Baunummer 160. Frühe Baunummern haben noch einen kürzeren Traveller, unterscheiden sich ansonsten aber nur in Details von späteren Versionen. Ausstattungsabhängig sind die Tankkapazitäten für Frischwasser (60 l oder 105 l) und Diesel (40 l oder 55 l).

Das Boot wurde fertig ab Werft oder als 3/4-Fabrikat angeboten. Dabei waren sämtliche Bauteile unter Deck vorgefertigt, mussten aber vom Eigner

selbst eingebaut werden. Um ein solches Schiff handelt es sich bei Testboot.

Konstruktion

Die Deckslinie weist einen deutlichen Deckssprung auf, was die Yacht sehr gefällig macht. Wie früher üblich, wird der Rumpf zum Heck hin um Einiges schmaler. Steven und Heckspiegel stehen noch sehr schräg und haben identische Winkel, was sehr schnittig wirkt. Das Unterwasserschiff zeigt im Vorschiff einen V-Spant der im Bereich des Kiels in einen gemäßigten S-Spant übergeht und im Heckbereich eher U-förmig ist. Die Anhänge bilden ein trapezförmiger Gußeisenkiel ohne Bombe und ein tief reichendes, vorbalanciertes Ruder, das im oberen Bereich an einem kurzen Skeg geführt und so dreifach gelagert ist. Der Tiefgang beträgt 1,65 Meter.

Einer Verdrängung von 3,6 Tonnen steht eine Segelfläche am Wind von 52,5 Quadratmeter mit der großen Genua 1 gegenüber, das Boot ist also auch bei weniger Wind ausreichend betucht, ohne extrem zu sein. Extreme sucht man insgesamt vergeblich, die Linien wirken außergewöhnlich harmonisch. Rumpf und Deck bestehen aus GfK-Handlaminat, ein Schaumkern steift das Deck zusätzlich aus.

An Deck

An Deck zeigt sich alles konventionell und schnörkellos und funktioniert auch so. Am Bug wurde eine Peke montiert, also eine Plattform mit ausziehbarer Leiter, die im Heimatrevier des Testboots,

den schwedischen Schären, unverzichtbar ist. Im Original wurde das Vorsegel an Stagreitern gefahren, was aber kaum mehr eine Delta heute noch so hat. Die zumeist nachgerüsteten Rollanlagen bauen aber gewöhnlich sehr hoch über Deck, weshalb die Vorsegel höher geschnitten sein müssen und wegen des großen Abstands zum Deck an Effektivität verlieren. Nicht so beim Testschiff, wo von den derzeitigen Eignern eine feine Bartels-Rollanlage mit Endlosleine montiert wurde, die sehr flach baut. Nach achtern schließt sich ein gut dimensionierter Ankerkasten an, der auch als Gasflaschenfach dient. Zwei kleine 2,5kg-Flaschen samt fernbedienbarem Gasventil finden sich hier. Einen Buganker besitzt das Testschiff nicht, stattdessen dient der Ankerkasten der Auf-

nahme von zahlreichen Fenstern und Festmachern.

Für Licht und Luft unter Deck sorgen ein großes Vorluk im Vordeck, ein zu öffnendes seitliches Luk in der Nasszelle, vier große nicht zu öffnende Fenster an den Aufbauseiten im Salon, sowie drei Deckslüfter, wovon einer Solar-betrieben ist (nachgerüstet). Das meiste Licht gelangt über das Acrylglas-Schott am Niedergang in den Salon, das allerdings auch eine Nachrüstung darstellt. Wegen des GfK-Schiebeluks ist dies allerdings dringlich angeraten und daher bei den meisten Deltas so oder ähnlich umgesetzt.

Das Deck weist im Standard eine effektive Antislipstruktur auf, das Cockpit ist bei vielen Booten mit Teak belegt. Beim Testschiff wurde dort das Teak vor einigen Jahren gegen einen Belag aus Kebony ausge-

tauscht. Dabei handelt es sich um nachbehandeltes Ahorn, was in Optik, Haptik und Festigkeit keinen Unterschied zu Teak erkennen lässt. Auch die Haltbarkeit liegt nach bisherigen Erfahrungen auf gleichem Niveau oder sogar besser. Die Eigner entschieden sich für diese Lösung, da Teak heute nach Meinung der Eigner in guter Qualität eigentlich nur aus problematischen Beständen oder gar illegal geschlagenem Holz stammen kann oder aber als Plantagen-Teak nicht die erforderliche Haltbarkeit aufweist. Dennoch sollte auch die Haptik unbedingt echtem Holz entsprechen, was keines der Teakersatz-Materialien aus Kunststoff oder Kork zu leisten vermag.

Deck und Rumpf sind mit einer stabilen Fußreling aus Aluminium verbunden, die sich an Deck befindet und so nicht als Scheuerleiste fungiert.





Die feste Windschutzscheibe wurde von einem der Voreigner montiert, Plicht mit Pinnenpilot, große Backskiste an Backboard.

Der Relingsdraht besteht beim Testboot aus Dynema. Die Befestigung der Relingstützen ist allerdings nicht sehr stabil, da die Stützen ab Werft nur im Deck verschraubt sind. Zahlreiche Eigner haben, wie auch beim Testboot, die Füße der Stützen zusätzlich mit der Fußleiste verschraubt, womit sich das Problem erledigt.

Das 7/8-Rigg ist durchgesteckt und mit doppelten, gepfeilten Salingspaaren ausgestattet sowie im Topp verjüngt. Fallen, Strecker und Reffleinen werden über große, selbstholende Winschen und Stopper beidseits des Niedergangs bedient. Die Genua-Schienen sind direkt neben dem Aufbau montiert und die Püttinge sitzen ungefähr mittig im Seitendeck, beides sorgt für enge Anstellwinkel der Vorsegel. Des Weiteren verfügt die Yacht über eine Selbstwendeschiene, womit eine 18 Quadratmeter große Selbstwendefock gefahren werden kann. Der Mast steht relativ weit vorne, was ganz IOR-untypisch ein relativ großes Großsegel ermöglicht, das dann selbst mit Selbstwendefock eine ausreichende Segelfläche ergibt.

Die Plicht wird von einer festen Scheibe mit aufgesetzter Sprayhood geschützt und ermöglicht so einen perfekt geschützten Blick nach vorne. Allerdings dürfte das Testboot

die einzige Delta mit diesem äußerst praktischem Extra darstellen.

Das Cockpit verfügt über ein hohes Süll, das zum einen einen guten Schutz für die Crew auf den Duchten bietet, zum anderen so geformt ist, das man auch einigermaßen komfortabel auf dem Seitendeck sitzen kann, ohne bei großer Lage abzustürzen. Die Duchten bieten mit über zwei Metern Länge auch ausreichend Platz für ein Nickerchen oder zum Sonnenbaden, sie reichen fast bis zum Spiegel. Der Lieblingsplatz aller Delta-Eigner ist dabei angelehnt am Aufbau sitzend mit den Beinen auf den Duchten. Die Form und der Winkel des Aufbaus sind äußerst ergonomisch gestaltet. Leider wurden in diese Flächen ab Werft Kompass und ggf. Lot/Logge eingebaut, was dann ein bequemes Anlehnen unmöglich macht. Viele Eigner haben daher die Instrumente entfernt und über dem Niedergang platziert, was aber beim Testboot nicht in Frage kam, da dann für die Eignerin im Sitzen die Sicht nach vorne nicht mehr möglich gewesen wäre. Daher entschied man sich hier für einen versenkten Einbau des Kompasses an Backbord und einem sehr flach bauenden Multifunktions-Instrument an Steuerbord, wodurch der Komfort kaum eingeschränkt wird.

Auf beiden Sülls thront je eine selbstholende Andersen-Winsch aus Edelstahl zum Bedienen der Vorschoten und Backstagen. Bei letzteren handelt es sich um ein reines Trimm-Instrument, um mehr Zug auf das Vorstag bringen zu können. Der Mast sieht auch sicher ohne sie. Das Achterstag ist am Durchgang zum Spiegel leicht außermittig angeschlagen, so dass ein komfortabler Durchstieg zur Badeplattform mit Badeleiter möglich ist. Damit kann das sehr flexible Mastprofil effektiv gekrümmt werden.

Gesteuert wird mit Pinne, der Rudergänger kommt von seiner Position an alle wichtigen Funktionen im Cockpit gut heran. Auch Traveller und Großschot liegen auf dem Brückendeck in seiner Reichweite, das Boot lässt sich also auch gut Einhand segeln. Nur zum Setzen, Bergen und Reffen des Großsegels ist dann ein Pinnenpilot hilfreich.

Eine riesige, angemessen unterteilte Backskiste an Backbord schluckt jede Menge Staugut, das aufgrund des großen Deckels auch sperriger ausfallen darf.

Am stabilen Heckkorb ist an Steuerbord eine ausrichtbare Solarzelle mit 50Wp montiert, an Backboard befindet sich der Heckanker mit kurzem Kettenvorlauf und 50 Meter Anker-

band (Ankarolina). Eine weitere Solarzelle befindet sich auf der Schiebeluk-Garage.

Unter Deck

Das Interieur der Albin Delta ist unkonventionell ausgelegt. Ziel war es auf 31 Fuß komfortablen Wohnraum zu generieren ohne Kompromisse bei den Segeleigenschaften einzugehen. So findet sich an Backbord eine lange Pantryzeile mit einem halbkardanischen, zweiflammigen Gasherd inklusive Backofen, einer üppigen Doppelspüle und einer ausziehbaren Kompressor-Kühlbox mit 40 Liter Stauvolumen. Darüber entsteht reichlich Stellfläche, die durch Einlegebretter in den Spülen noch erweitert werden kann und nicht bei jedem Zugriff in die Kühlbox abgeräumt werden muss. Eine insgesamt sehr pfiffige Lösung!

Daneben gibt es reichlich Stauraum unter der Arbeitsplatte und an der Rumpfseite, wo sehr praktische Schiebetüren verbaut wurden, so dass zum öffnen niemals zunächst etwas auf der Arbeitsplatte weggeräumt werden muss. Alle Schapps hier sind innen beleuchtet sobald man sie öffnet. Dann ist da noch der Gasfern-schalter im vorderen Bereich

der Pantry in ausreichender Entfernung vom Herd.

Gegenüber befindet sich der für diese Bootsgröße üppig gestaltete Salon mit großem U-Sofa.

Mit großen Stauvolumen unter den Bänken und zahlreichen Schapps und Ablagen ist er zweckmäßig ausgebaut. Am Kajüttisch mit zwei Klappblättern und Flaschenfach können bis zu sechs Personen komfortabel speisen. Dazu sind allerdings zwei zusätzliche (Klapp-) Stühle nötig, die zwischen Tisch und Pantry platziert werden. Die Sitzposition auf den mit dicken, neuen Polstern versehenen Bänken ist gut. Durch einfache Handgriffe lässt sich der Bereich zur Doppelkoje umbauen, wenn auch die so resultierende Polsterdicke des inneren Schlafplatzes hier kaum komfortables liegen zulässt.

Die Stehhöhe im gesamten Salon und Pantry beträgt für diese Bootsgröße und Bauzeit üppige 1,85 Meter.

Einen klassischen Kartentisch gibt es nicht. Es wird auf See komfortabel in Fahrtrichtung sitzend auf dem Salontisch navigiert.

Schöne, nicht zu dunkle Holz-furniere und beige Deckenflächen sorgen für eine freundli-

che und helle Atmosphäre unter Deck.

Achtern der Pantry an Backbord folgt ein kleines Sofa mit darin und darüber großen Stauvolumen inklusive Ölzeugschrank. Von dort geht es dann in die Achterkammer, die als Spezialität dieser Konstruktion von Backbord geentert wird aber an Steuerbord liegt und dort zwei Drittel der Bootsbreite belegt und so eine vollwertige Doppelkoje abgibt.

Durch die Anordnung kann das Bett direkt an den Salon anschließen und dennoch ergibt sich seitlich vom Bett ein Stehbereich, der allerdings nur sehr eingeschränkte Stehhöhe bietet. Dank des Brückendecks bleibt genügend lichte Höhe zum einigermaßen komfortablem Einstieg in die Koje. Die ist zwar breit aber mit 1,85 Metern Länge doch recht kurz. Licht und Luft sind durch ein Fenster zum Cockpit gewährleistet, Schrankraum für Kleidung und persönlichen Kleinkram gibt es allerdings nur in Form eines Regals an der Rumpfwand. Im Original befand sich am Kopfteil der Koje noch ein kleines Kleiderfach, das aber beim Testboot nun die Elektronik aufnimmt. Einen großen Stauraum gibt es unter der Koje.



Pantry mit Kühlbox-Auszug, Doppelspüle und zweiflammigem Gasherd mit Backofen. Großzügiger Salon an dem auch in Fahrtrichtung sitzend navigiert wird.



Breite Doppelkoje achtern an Steuerbord mit Einstieg über Backbord, die allerdings etwas kurz geraten ist. Doppelkoje in der Vorpiek, die ausreichend lang ist aber vorne sehr spitz zuläuft. Dahinter liegende Nasszelle mit Pump-WC, Waschbecken, Fäkalientank und reichlich Stauraum. Geduscht kann hier allerdings nicht werden.

Auch im Vorschiff lässt es sich zu zweit gut schlafen, die Koje ist hier 1,95 Meter lang, läuft allerdings im Bug recht spitz zu. Die Matratzen bestehen aus Schaumlaminat verschiedener Härten und sind dreifach geteilt, um gut an das riesige Stauvolumen unter der Koje heranzukommen. Oberhalb wurde für reichlich Schrankraum und Ablagen gesorgt.

Die Nasszelle befindet sich vor dem Hauptschott und dient gleichzeitig als Stehbereich für die Vorschiffskoje. Die Stehhöhe ist aufgrund des hier abfallenden Aufbaus etwas eingeschränkt. Mittels Falttüren kann der Bereich vom Vorschiff und/oder vom Salon abgetrennt werden und ist mit einem Pump-WC inklusive 40 Liter Fäkalientank mit Füllstandsanzeige und einem kleinen Waschtisch ausgestattet, darüber befindet sich ein runder Spiegel am Schott. Hinter und oberhalb der Toilette gibt es reichlich Stauraum. Eine Dusche gibt es nicht, wie auch kein Druckwasser-System. Sowohl hier als auch in der Pantry wird zum Wasserzapfen mit dem Fuß gepumpt, was eine extrem wassersparende

Methode darstellt und zudem kaum fehleranfällig ist. Nach Erfahrungen der Eigner halbiert sich so der Wasserverbrauch mindestens im Vergleich zu einer Druckwasseranlage. In der Pantry gibt es neben der Frischwasserpumpe eine zweite Pumpe, die Seewasser fördert.

Insgesamt gefällt die Ausbaugüte. Schiebetüren und offene Schapps allerorten benötigen keinerlei Beschläge die kaputt gehen könnten. Auch die pfiffige Verriegelung der Kühlschrankschublade kommt ohne jegliche Beschläge aus. Die Holzqualität ist sehr gut und trotz der dünnen, auf niedriges Gewicht getrimmten Platten sehr stabil.

Der Rumpf wird durch zwei durchlaufende Längstringer pro Seite versteift. Die Bodenplatte ist aufgrund des S-Spants in diesem Bereich schon sehr stabil. Dies ergibt eine eher tiefe aber schmale Bilge, die mittels eingeklebter oder anlaminiertes Bodenwrangen weiter versteift ist. Riggkräfte werden über stabile U-Profile aus Aluminium in das Hauptschott geleitet. Dies ist allerdings, wie alle Schotten,

lediglich mit dem Rumpf verschraubt.

Unter Segeln

Als Testrevier befinden wir uns in den Stockholmer Schären, wo ein Wind von 8 m/s oder 16 Knoten eindeutig zu viel für jegliche Genua ist. Daher wird die Standard-Besegelung der Eigner mit Selbstwendefock gesetzt. Auch damit stehen noch 42,5 Quadratmeter Segelfläche aus feinstem Cruisinglaminat zur Verfügung, was eine Segeltragzahl von 4,3 ergibt, gegenüber 4,7 bei voller Besegelung. Mit flach getrimmten Groß geht es so flott voran, 6 Knoten sind gar kein Problem. Allerdings ist die Anfangsstabilität aufgrund der Rumpfform und Kielauslegung trotz 44% Ballastanteil nicht sehr hoch, so dass erst ab 25° Lage eine merkliche Stabilisierung eintritt. In Böen neigt sich die Yacht dann auch schon mal deutlich über 30°. Wem das zu unkomfortabel ist, der sollte das erste Reff ins Groß binden, was dank der Leinenverstellung aus dem Cockpit heraus möglich ist. Damit sinkt die Lage auf verträglichere 20° bei sogar etwas höherer Geschwin-

digkeit, da die Luv-Gierigkeit abnimmt und das Ruder weniger bremst. Dann sind auch die Kräfte an der Pinne fast null und das Boot läuft wie auf Schienen.

Gerade am Wind macht das Boot extrem viel Spaß, besonders bei sehr leichtem Wind. Jeden kleinsten Windhauch setzt die Yacht sofort in Speed um und übertrifft selbst mit Selbstwendefock die halbe Windgeschwindigkeit spielend. Man fühlt sich eher auf einer Jolle denn auf einer ausgewachsenen Yacht. Die möglichen Wendewinkel liegen deutlich unter 80°. Das Vorschiff setzt sehr sanft in die Welle ein, Spritzwasser kommt kaum über Deck und Dank der festen Scheibe niemals ins Cockpit. Auf raumen Kursen ist die Delta mit Selbstwendefock allerdings untertakelt, zumal diese dann sehr schlecht steht, wenn es auch beim Testboot für diesen Fall Außenschoten gibt, die den Stand erheblich

verbessern. Dennoch sollte hier besser auf eine größere Genua II oder I gewechselt werden oder der Spinnaker mit 63 Quadratmetern kommt zum Einsatz.

Weht es kräftiger ist frühzeitiges Reffen angesagt, wobei das Groß bis ins dritte Reff verkleinert werden kann. Dank der Backstagen kann auch nur unter Fock gesegelt werden, ohne dass deren Vorliege zu stark durchhängt oder der Mast nach vorne biegt. Dennoch ist die Delta kein Starkwindboot. Im Salon findet sich eine Tafel mit vom Konstrukteur vorgegebenen Besegelungen bei unterschiedlichen Windverhältnissen und Kursen zum Wind. Wer sich danach richtet segelt sicher und komfortabel. Dann aber muss die Sturmfock an Bord (9 Quadratmeter), will man die gewöhnliche Fock nicht teilweise einrollen.

Unter Motor

Ab Werft wurde ein Einkreisgekühlter Yanmar 1GM10 mit 12 PS verbaut. Viele Eigner haben auf einen 2GM20 mit 16 PS umgerüstet. Im Testboot werkelt mittlerweile als nunmehr dritte Maschine ein Zweikreis-gekühlter 3YM20 mit 21 PS, der seine Kraft über eine Wellenanlage und einen zweiflügeligen Faltpropeller ins Wasser bringt.

Mit dieser Maschine ist das Boot üppig motorisiert, um auch Gegenan eine gewisse Reserve zu haben. Bei Marschfahrt werden über sechs Knoten erreicht, bei Vollast und ohne Gegenwind oder Strömung setzt die Rumpfschwindigkeit die Grenze. Wenig effektiv ist die Schall-

isolierung, weshalb es unter Maschine sehr laut wird. Die Konstruktion des Motorraums begrenzt hier allerdings die Möglichkeiten. Dafür kann der Motor für Wartungsarbeiten von allen Seiten bestens erreicht werden. Auch die Zugänglichkeit der Nebenaggregate wie verschiedene Filter und Stopfbuchse unter der Achterkoje ist sehr gut.

Yanmar-typisch funktioniert das Aufstoppen eher träge, was an der Getriebeübersetzung im Rückwärtsgang liegt. Die starke Untersetzung erfordert im Vergleich zur Vorwärtsfahrt sehr viel höhere Drehzahlen des Motors. Gasgeben nach Gehör führt so meist zu einem zu zögerlichen Aufstoppvorgang. Dennoch funktionieren alle Manöver problemlos, die Delta dreht mit wenig Fahrt im Schiff in engen Radien und lässt sich zielsicher rückwärts steuern, obwohl ein deutlicher Radeffekt spürbar ist. Der zieht bei Rückwärtsfahrt nach Backbord und lässt sich bei Manövern gut nutzen.

Elektrik

Die sparsame Original-Elektrik wurde beim Testboot mittlerweile fast komplett ausgetauscht. Nun stehen 276Ah AGM Batterien für Verbraucher zur Verfügung. Geladen werden diese mittels zweier Solarmodule und über die Maschine mittels B2B-Lader mit bis zu 80A. Dies nutzt die kurzen Motorzeiten beim An- und Ablegen optimal, so dass gewöhnlich keine Kapazitätsprobleme aufkommen. Mit Landstrom lässt sich natürlich auch laden, dann mit bis zu 25A.



Der Motor kann für den Service vollkommen freigelegt werden. Es handelt sich beim Testboot um einen YANMAR 3YM20 mit 21PS, der über eine feste Welle einen zweiflügeligen Faltpropeller antreibt.

Sämtliche Beleuchtung und fast alle Navigationslampen sind in sparsamer LED-Technik ausgeführt. Nur das Dampferlicht ist noch nicht umgerüstet, was unnötig erscheint, weil unter Motor genügend Strom zur Verfügung steht.

Die Instrumentierung besteht aus einem B&G Tridata für Logge, Lot und Wind und einem GPS/AIS-Transceiver von Weatherdock. Navigiert wird elektronisch am Bord-Notebook und an einem durch den Niedergang ins Cockpit schwenkbaren Kartenplotter. Für klassische Navigation steht der Salontisch in ausreichender Größe zur Verfügung.

Fazit

Die Albin Delta ist ein im großen und ganzen sauber gebautes und sehr schnelles Fahrtenschiff, mit dem man durchaus auch längere Törns mit maximal vier, besser drei Personen tätigen kann. Besonders sportliche Segler werden viel Spaß mit der Konstruktion haben, sie reagiert sehr gut auf Trimmveränderungen. Das große Leistungspotential lässt sich dennoch relativ einfach abrufen, so dass auch entspannte Törns möglich sind. Die Qualität und Auswahl der montierten Beschläge des Testboots lässt kaum Wünsche offen. Das Verarbeitungsniveau ist im Rahmen der konstruktiven Vorgaben sehr ansprechend, so gibt es im gesamten Boot nirgendwo offenes Laminat. Selbst im Inneren des Spiegels ist alles sauber mit Topcoat versiegelt.

Echte Schwachpunkte sind kaum bekannt. Osmose ist beim Testboot selbst nach 36

Jahren kein Thema. Nur die bereits angesprochene Relingsstützenbefestigung kann zu Schäden im Deck führen und die Aufbaufenster der ersten Baunummern aus Acrylglas neigen zu Undichtigkeiten. Später wurden, wie auf dem Testboot, Echtglasscheiben verbaut, welche das Problem nicht zeigen. Undichte und in der Folge mit Wasser gefüllte Ruder sind jedoch absolut üblich und kaum dauerhaft zu vermeiden. Aufgrund der nur verschraubten Schotten ist die Yacht nicht übermäßig verwindungssteif, Geräusche unter Deck sind die Folge. Es handelt sich daher um eine Yacht für geschützte Reviere, hochseetauglich ist sie eher nicht. Dafür machen die in den Schären allgegenwärtigen Grundberührungen wenig Sor-

gen. Der stabile Rumpf mit S-Spant im Kielbereich wirkt äußerst solide.

Technische Daten

Konstrukteur:	Peter Norlin
Werft:	Albin Marine AB
Takelung:	7/8 Slup
Bauweise Rumpf:	GfK massiv
Bauweise Deck:	GfK Sandwich
Länge Rumpf:	9,35 m
Breite:	3,04 m
Länge Wasserlinie:	7,60 m
Tiefgang:	1,65 m
Verdrängung:	3,6 t
Ballast:	1,59 t
Segelfläche am Wind:	52,5 qm
Segeltragzahl:	4,7
Spinnaker:	63 qm
Kojen:	6
Motor:	Yanmar 21 PS
Diesel:	40 l / 55 l
Wasser:	50 l / 105 l
Fäkalien:	40 l

