


TEST



Erfolgsmodell
mit
neuem **Gesicht**



Presse-Ausfahrt mit
der neu gestalteten
Hanse 400 an der
Ligurischen Küste

Wer hätte das gedacht? Mit einem 29 Fuß langen Preisbrecher, einer schwedischen Carl-Beyer-Konstruktion, startete der Hamburger Michael Schmidt kurz nach der Wende in Greifswald sein Unternehmen. Heute ist er Chef einer stark expandierenden Aktiengesellschaft, und ein Ende der Expansion ist nicht absehbar. Allein der Zukauf der englischen Renommiermarke Moody zeigt deutlich, wohin die Greifswalder Werft will. Nicht mehr der günstigste Preis, sondern das beste Preis-Leistungs-Verhältnis soll die Werft in Zukunft noch weiter nach vorn treiben und das in internationalem Maßstab.

Die hier vorgestellte Hanse 400, wie alle Yachten der Greifswalder Werft vom Haus-Designerteam Judel, Vrolijk & Co. gezeichnet, errang kurz nach ihrer Premiere im Jahr 2006 den begehrten Titel „Europäische Yacht des Jahres“ und hat mit diesem Prädikat sicherlich einen grandiosen Start hingelegt. Die hohen Verkaufszahlen der 11,99 m langen Yacht sprechen für sich. Entsprechend lang sind die Lieferzeiten.

Das Schiff, das wir einer Testfahrt an der ligurischen Küste im Westen Italiens unterziehen konnten, basiert auf den Rumpflinien seines 400er Vorgängermodells. Was das Deck betrifft, musste die Hanse 400 sich jedoch einem gehörigen Facelifting unterziehen. Damit zeigt sich auch diese Yacht in der neuen, einheitlichen Designlinie von Hanse Yachts. Kurz zuvor wurden mit der Hanse 320 (Test im Bootshandel 12/2007) und der Hanse 350 die Greifswalder Yachten der Kompaktklasse aufgewertet.

Die vergrößerten Salonfenster der neuen Hanse 400 reichen bis auf das Laufdeck hinab und sind ohne die allseits beliebten Aluminiumrahmen eingesetzt. Diese Optik setzt sich in den ebenfalls rahmenlosen und decksbündig eingelassenen Flush-Luken fort. Alle Kanten des Aufbaus

Die neue Hanse 400 wird Maßstäbe setzen. Mit einem Grundpreis von etwas mehr als 130.000 Euro hat das Mittelklasseschiff das Zeug zum Tabellenführer in seiner Größenordnung. Wir haben das Greifswalder Erfolgsmodell nach dem gelungenen Facelifting eingehend vor Genua getestet.



In der Regel reichen das mächtige 52,2-m²-Groß und die Selbstwendefock

treten mehr hervor und verleihen dem Schiff ein geradliniges und markantes Design.

Judel, Vrolijk & Co. sind zwar für Linien und Segelplan zuständig, doch das Innendesign überlässt Werftchef Michael Schmidt seinem Werft-Designbüro. Dieses Team steht seit einigen Jahren für sehr eigenständige Entwürfe. Bei der neuesten Variante der Hanse 400 hat der Innenausbau etwas von seiner Schiffigkeit einbüßen müssen. Die Bodenbretter weisen nicht mehr die typischen hellen Adern auf, sondern ein flächiges Teakdekor. Die ehemals hochglanzlackierten (und sehr hochwertig anmutenden) Naturholzteile werden heute seidenmatt geliefert.

Zurück zum Segeln: Wieder haben die Konstrukteure das Konzept der „bequemen Segelflächen“ realisiert. Das bedeutet, dass man in der Regel mit dem mächtigen Großsegel (mit 52,2 m² Fläche) und der Selbstwendefock (26 m²) auskommen kann. Durch zwei Reffreiheiten im Groß und Einrollmöglichkeiten bei der Fock ist das Segelverkürzen sehr leicht und crewfreundlich zu realisieren.

Nicht so optimal ist das Segeln bei Leichtwind, wie wir es leider just so vor Genua antrafen. Wind um zwei bis drei Beaufort Stärke schafften Geschwindigkeiten von lediglich gut drei Knoten. Das ist nicht berauschend. Wer unter diesen Umständen flotter unterwegs sein will, der müsste schon einen Gennaker oder Spi ziehen.

Wieder haben die Designer der Yacht einen sehr breiten Spiegel verpasst. Um diesen nicht überproportioniert erscheinen zu lassen, ist er optisch unterteilt: Die Sitzducht des Rudergängers ist dabei etwas nach innen gezogen. Das breite Heck schafft natürlich Platz im Cockpit und viel Platz unter Deck. Da sind locker vier große Kojen im Heckbereich unterzubringen, und bis zu acht Personen könnten sich im Cockpit aufhalten, wengleich das nicht der Normalzustand sein sollte.

Der moderne, fast lotrechte Steven verlängert die Wasserlinienlänge optimal. Mit einer Länge von 10,80 m errechnet sich eine theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 7,98 Knoten. Diese Geschwindigkeit wird unter Maschine bereits bei Marschdrehzahlen von rund 2.500 U/min erreicht, wenn man



Alles anders: der Pantrybereich mit neu gestalteten Holzoberflächen





Die ehemals hochglanzlackierten Naturholzteile werden heute seidenmatt geliefert

das bei unserer Testyacht verbaute Saildrive-Aggregat mit 40 PS (29,5 kW) Leistung als Maßstab nimmt. Bei der Standardversion ist die Hanse 400 mit einem Kiel versehen, der für 1,98 m Tiefgang sorgt. Wer in flacheren Gewässern unterwegs sein will, der kann auch eine Flachkielversion mit 1,65 m Tiefgang bekommen. Aufgefangen werden die Kielkräfte von einer sehr massiven Boden-

gruppe aus GFK. Zur Steifigkeit des Schiffes tragen zusätzlich zahlreiche Innenschalen und die beidseitig anlaminierten Schotten bei. Auf der Höhe der Püttingeisen ist über den Bodenbrettern noch ein sehr breiter Ringspant zu erkennen. Wählbar ist auch der Baustoff der Hanse 400: Als Standard wird die Version aus Polyester angeboten, die 8,4 Tonnen verdrängt. Wer mehr Wert

auf Sportlichkeit legt, kann alternativ die 500 kg leichtere Epoxyd-Ausführung ordern, die dann allerdings mit rund 8.700 Euro mehr zu Buche schlägt. Wer zusätzlich einen besonderen Farbwunsch für den Rumpf hat, kann sich diesen für einen Aufpreis von 12.700 Euro erfüllen. Apropos Sonderwünsche: Unter Deck sind allein fünf von Grund auf verschiedene Einrichtungsvarianten

zu bekommen. In diesem Punkt unterscheidet sich die Hanse Yachts AG wohltuend und deutlich von ihren Mitbewerbern. Wer beispielsweise mit kleiner Crew, aber mit viel Zubehör (wie Schlauchboot, Fahrrädern, Außenbordmotor oder Golfschlägern) unterwegs sein will, kann sich anstelle der achterlichen Doppelkoje einen riesigen Stauraum einbauen lassen, in dem

Technische Daten (wie gefahren)

Länge: 11,99 m
 Länge Wasserlinie: 10,80 m
 Breite: 4,04 m
 Tiefgang: 1,98 (mit Kurzkiel 1,65 m)
 Gewicht: 8,4 / 7,9 t
 (Ballast: 2.915 kg)
 Besegelung:
 Groß (52,2 m²), Fock (36,20 m²)
 Motorisierung: Diesel Yanmar 3JH4
 mit Saildrive, 40 PS (29 kW)
 CE-Kategorie: A (Hochsee)
Preis: ab 131.852 Euro
 (Basisversion, ab Werft)

Standardausstattung (Auswahl)

300-l-Frischwassertank, 140-l-Dieseltank, weißer Rumpf mit doppeltem grauen Wasserpass, weißes Deck, rutschfestes Decksprofil, Radsteuerung mit Schubstange, Steuerrad mit Lederbezug, vorbalanciertes Profilruder, Notpinne

300-l-Frischwassertank mit Einfüllstutzen an Deck, Warmwasserversorgung über Motor und Landanschluss, elektrisches Druckwassersystem, Wasserhähne in Pantry und Toilette, Fäkalientank mit Seeventil und Deckabsaugung, manuelle Marinetoilette

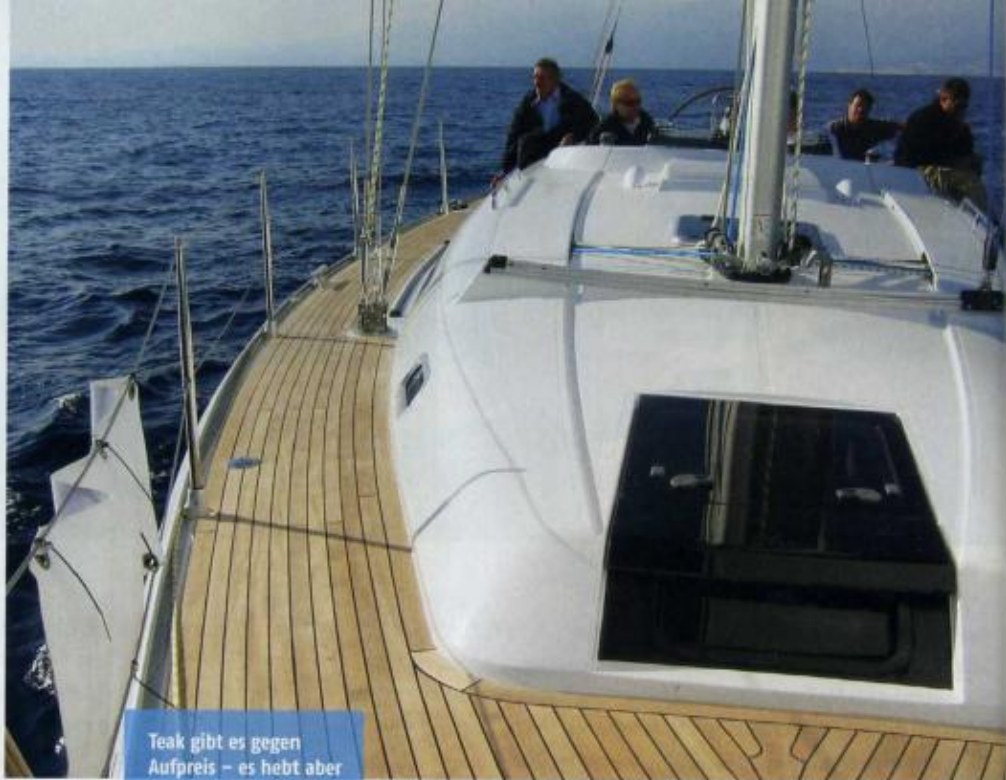
Pantry mit Doppelpüle, 2-flammigem Gaskocher und halbkanadischem Backofen, selbsttlenzendes Gasfach im Cockpit, 130-l-Kühlbox, 12-V- und 230-V-Stromkreisläufe, 230-V-Landanschluss mit FI-Schutzschalter, Batterieladegerät, 2-Kreis-Batterieladegerät, vollständige Innenbeleuchtung und Navigationslichter, beleuchteter Kompass, Echolot, Log

Abgetrennte Vorschiffskajüte und Achterkabine jeweils mit großer Doppelkoje, Möbel aus Mahagoni-Marinesperrholz, Salon mit U-Sofa, Salontisch, Navigationsbereich mit 2 Drehsesseln und Kartentisch, Nasszelle mit Marinetoilette, Bad-einheit mit separater Dusche

9/10-Rigg, Mast (2 Salinge) und Baum aus eloxiertem Aluminium, Rollfockanlage, Großsegelbergesystem mit Lazy Jacks, Selbstwendefock mit Schiene und Traveller

Extras (Auswahl)

Epoxy-Rumpf im Vakuumverfahren, diverse Rumpffarben, Kurzkiel, zusätzliche Achterkabine mit Doppelbett, lange Bank für Navigationsbereich



Teak gibt es gegen Aufpreis – es hebt aber ganz deutlich das Gesamtbild der Hanse 400



sogar eine kleine Werkstatt Platz hätte. Gefallen hat mir während der Testfahrten der separate Platz für den Rudergänger, und die Tatsache, dass dieser das Schiff notfalls auch allein fahren kann. Dazu lassen sich beim Fahren der

Die Dreikajüten-Variante für größere Crews oder Gäste an Bord

Selbstwendefock die Schoten von Vor- und Großsegel vom Aufbaudach auf die selbstholenden Winschen (die querab vom Steuerrad liegen) umlenken, wenn diese nicht von den Genuaschoten belegt sind. Das riesige Ruderrad liegt perfekt in der Hand, und von Luv wie von Lee lässt sich die Yacht einwandfrei steuern.

Der Traveller verläuft auf dem Kajütdach; so gibt es keine Stolperfalle für die Crew, was besonders bei einer (Patent-) Halse vorteilhaft ist, da keine Schot durch das Cockpit schlägt. Allerdings muss man wissen, dass durch diese Anordnung der Schotzug aufgrund des kürzeren Hebels unter allen Bedingungen erheblich ansteigt. Das Durchsetzen ist damit in

Die standardmäßige Ausführung mit zwei Doppelkojen vorn und achtern

den allermeisten Fällen nur mithilfe der Winsch und einer Kurbel möglich. Der recht hoch angeschlagene Baum ist selbst für große Menschen zu hoch, um das Segelkleid ordentlich schließen zu können. Daher sollte die Werft am Mast entsprechende Stufen anbringen. Angenehm beim Auftuchen des Groß-

segels ist der gute Stand auf dem Aufbaudach. Alle Fallen und Strecker laufen verdeckt vom Mast zu den Hebelklemmen im Cockpit, was einen guten Stand ermöglicht und einen sehr aufgeräumten Eindruck macht. Verdeckt lässt sich auch der Bugbeschlag zum Abfieren des Ankers gestalten. Als Option bietet die Werft einen Klappgalgen an, der zusammen mit dem Anker im Ankerkasten verstaut wird.

Sehr ordentlich verlegt ist das Teakdeck. Auch im Cockpit sind die längslaufenden Teakplanken mit auf Gehrung verlegten Leihhölzern eingefasst. Teak ist allerdings nur für einen Aufpreis von rund 7.700 Euro zu bekommen – es hebt aber ganz deutlich das Gesamtbild der Hanse 400. Ebenfalls eine Augenweide sind die Flush-Luken. Derartige Details findet man sonst nur auf weitaus teureren Yachten.

Unter Deck geht Hanse, wie schon eingangs erwähnt, einen ganz eigenständigen Weg mit ganz klaren Linien, viel freien Bewegungsflächen und recht ordentlichem Holzausbau – allerdings nicht mehr hochglanzlackiert wie beim Vorgängermodell. Von offenem Kunststoff ist auf den ersten Blick nichts zu erkennen. Fazit fürs Unterdeckdesign: modern, eigenständig und praktisch. Zusätzlich zu den zahlreichen Ausbaupalternativen ist der Innenausbau in Mahagoni oder in Kirschbaum zu bekommen. Die Nasszelle verfügt bei allen Ausbaupalternativen über eine abgeteilte und aus-

Ohne Spi nicht optimal war das Segeln bei Leichtwind, wie wir es leider just so vor Genua antrafen



reichend dimensionierte Dusche. Eine weitere Nasszelle im Vorschiff ist möglich. Oder man entscheidet sich an dieser Stelle für weiteren Stauraum respektive einen Extratisch mit Sitzgelegenheit. Für den Fall, dass im Heck nur eine Doppelkoje Platz finden soll, vergrößern sich die Pantry und der Stauraum in der Backskiste.

Nicht zu übersehen ist allerdings der wackelige Salontisch, der – auf nur einem Bein stehend – noch nicht ausgereift erscheint. Spitze ist dagegen der riesige Kühlschrank, der über eine Klappe in der Arbeitsplatte und über eine Tür in der Pantryfont zugänglich ist.

Dann wäre da noch die Frage, was Hanse-Eigner bei Schräglage machen? Keines der vielen Schapps hat an den Bodenbrettern Schlingerleisten – da wird wohl so manches auf See beim Öffnen der Klappen über Stag gehen. Hier sollte die Werft nachbessern.

Die Hanse 400 erfüllt vollauf die Wünsche einer vier- oder sechsköpfigen Crew. Sie segelt gut, bietet viel für ihren Preis und erlaubt eine sehr hohe Gestaltungsfreiheit für den Eigner. Das ist bei kaum einer anderen Werft der Fall. Auf jeden Fall ist dieses Schiff eine Investition, die kaum ein Risiko birgt.

Text: Holger Naujok

Fotos: Nico Krauss, Holger Naujok

Für die freundliche Unterstützung danken wir der HanseYachts AG
Salinenstraße 22
17489 Greifswald
Tel. (03834) 579 20
hanseyachts.de

Händler

Hanse Vertriebs-GmbH & Co. KG
Salinenstraße 22
17489 Greifswald
Tel. (03834) 77 55 70
hanseyachtsvertrieb.de

Hanse Vertrieb West GmbH & Co. KG
Raiffeisenstraße 9-10
40764 Langenfeld
Tel. (02173) 203 68 12
hansevertrieb-west.de

Yachthandel Karsten Groll
Müggelseedamm 66-70
12587 Berlin
Tel. (030) 64 09 25 55
hanse-yachthandel.de

Nordlicht Yachting GmbH
Am Yachthafen 4a
23774 Heiligenhafen
Te. (04362) 50 35 81
hanse-yachts.de

Michael Schmidt & Partner
Am neuen Yachthafen
22880 Wedel
Tel. (04103) 937 30
msp-yacht.de

Schwaiger-Nautik
Handels-GmbH
Am See 14
A-6215 Achenkirch
Tel. (0043-5246) 62 63
hanseyachts.at

Bodensee Yachting AG
Hauptstraße
CH-9422 Staad-Buriet (Schweiz)
Tel. (0041-71) 888 11 55
bodensee-yachting.ch