



Test

Av Axel Nissen-Lie

Hanse slår tilbake

Seilas har prøveseilt Hanse 445 og ble imponert over seileegenskapene, men klarer den seg mot Bavaria, Jeanneau, Beneteau og Dufour?



Hanse 445

- +** • Gode seilegenskaper
• Flott å styre
• Stort flush fordekk
- • Finishen kunne vært bedre
• Simpel storseilskjøting
Pris: 1 511 870,-



Vanni Galgani, journalist i Fare Vela, var positivt overrasket over Hanse 445.

Hanse har alltid prioritert seileegenskapene høyt, og det har vi nordmenn satt stor pris på. I forbindelse med testingen av Årets båt fikk Seilas testet den splitter nye 44-foteren, som er verftets eneste skikkelige nyhet på lang tid. De siste årene har Hanse foretatt justeringer på eksisterende modeller for å gjøre dem mer moderne, og for at de skal være mer rasjonelle i produksjon.

Tøff konkurranse

Hanse 445 ligger tett opp til Bavaria Cruiser 45 og Sun Odyssey 439 i pris. Båten ligger også størrelsesmessig tett opp til disse båtene. Rett før jul kom også Dufour på banen med en ny modell i dette segmentet. Dufour er dyrere, men vil også være bedre utstyrt.

Bavaria har to ror og tre bad, og Dufour har en stor genua, men ellers er det svært lite som skiller båtene konsept. Alle fire kan leveres med tre eller fire lugarer.

Enkel å håndtere

Selvslående fokk var noe sært som kun vi i Skandinavia hadde på våre båter. Hanse brakte ideen ut til den store verden, og nå tar de største verftene etter. De nye Sun Odyssey båtene kan leveres med selvslående fokk, og selv Oceanis 58, som vi også testet i Barcelona, hadde skinne foran masten. Hanse har tydeligvis vist vei for denne løsningen for å gjøre seilingen enklere for det store markedet.

Med 445 har verftet trukket alle skjøter

bak til rormannen, som har full kontroll over seilene. Testbåten var utstyrt med el-vinsjer som gjør seilhåndteringen til en lek.

Slått på målstrekken

Det var Sun Odyssey 409 som fikk den gjeve prisen under Årets båt 2011 i klassen for familieturseilere. En klasse hvor også Hanse var nominert. Sikkert litt bittert for Hansesjefen Michael Schmidt. Vinnerbåten var nemlig stappfull av hans ideer. Selvslående fokk er ikke Schmidts idé, men han bør få æren for å ha gitt denne ideen til massemarkedet.

Vinnerbåten har også en planløsning som nesten er en blåkopi av Hanse 400. Hanse 445 er en typisk Hanse, men mangler det lit-

le ekstra for å overbevise juryen. Det var spesielt på det estetiske planet Jeanneau hadde et lite forsprang.

Flott skrog

Judel/Vrolijk & co., som står bak Hanses båter, er et anerkjent konstruktørpar som sjeldent gjør feil. Vi seilte båten i frisk framlands vind utenfor Barcelona. I starten var det opp mot 10 m/s i kastene, men vinden var døende. Fribordet er meget høyt, mens overbygget er gjort lavere. Det gjør det vanskeligere å hoppe om bord fra en brygge eller fra land om man ligger med baugen inn.

Hanse 445 er velbalansert og rask. Vi ønsket å prøve gennakeren, slik vi gjorde på de andre testbåtene, men gutta fra Hanse var

fornuftige nok til å hindre oss i det. Da hadde alt Azuree 40 blåst sin spinnaker, og masten på Comet 26 hadde brukket under frisk genakerseilas. Hanse hevdet også at farten ikke ville bli særlig større, da båten seilte sin vannlinjelengde kun for folk. Gennakeren er for turseiling i lett vind, hevdet de.

Vanni Galgani fra det italienske bladet Fare Vela har seilt mye Hanse 470, og mente at Hanse 445 virket lettere og raskere enn storesøsteren. Det høye og brede skroget er ingen sinke, tvert imot ett av de bedre i denne klassen.

Hanse bruker Jefa-styring, slik nå også Bavaria bruker. Båten hadde et meget presist styreopplegg, og balansen var god. Hanse 445 var en glede å seile.



Stort, flatt fordekk er deilig, men gjør seg best med teak.



Hanse 445 har også badeplattform som er supert om man bader eller skal om bord. Her er det også to seter som kan klappes opp når lemmen er lukket.

Tung kjøl

Hanse 445 har et bredt og volumøst skrog. Båten er faktisk litt bredere enn Bavaria Cruiser 45, men mangler 20 cm på skrogengelen. Hanse 445 veier 11 tonn, og Bavariaen er 1600 kilo tyngre. Hanse har ikke spart på vekten i kjølen. Selv om Hanse er lettere og har mindre seilareal enn Bavaria er bulben 10 kilo tyngre, kjølen er også 15 cm dypere, noe som gir økt stabilitet. Begge båter har jern som ballast, men Hanse har en T-kjøl, som videre bidrar til et lavere tyngdepunkt og økt stabilitet.

Under normal seilas er det skrogstabilitet som bidrar mest til å holde båten rett, men jo mer båten krenger, jo viktigere blir

vekten i kjølen, og her har Hanse et godt kort på hånden.

Nå skal det sies at jeg ikke opplevde Bavaria Cruiser 45 som rank under vår test i sommer i frisk solgangsbris.

Tatt etter Bavaria

Studerer du de første tegningene av Hanse 445, ser du at verftet har gjort forandringer. Båten har ikke det mørke overbygget rundt hele hytta slik Hanse 545 har,

Hanse har ikke utnyttet skrogets store bredde i cockpitet, men heller laget særdeles brede cockpitkammer i stedet. Cockpitet er derfor ikke like stor som på Bavaria Cruiser 45. Med fall og skjøter flyttet bak til rormannen er cockpitet ryddig i forkant. Båten mangler løygang, slik som på Bavaria, men mens man på Bavaria kan skjøte bommen opp mot midten med dobbel skjøting, er det umulig på Hanse slik den er levert fra fabrikk. Det gjør at man går

Løsningen fungerer, men er ikke like elegant integrert i designen som på Bavaria. Lemmen lukkes ved en taljeløsning som også etterlater seg mye tau som ligger og slenger.

Åpen under dekk

Når du går ned i Hanse gjennom en nedgangsluke, som godt kunne vært litt bredere, kommer du ned i en salong som virker større enn på Bavaria Cruiser 45. Det skyldes at Hanse mangler det tredje toalettet som Bavaria har. Båten har også et høyere fribord og er litt bredere enn Bavaria, noe som øker volumet.

Hanse har en tradisjonell

glipp av noen grader høyde på kryss i lett og i mellom vind.



Flott bøsse med mange skuffer og skap. Jeg savner større vindu fra bøssa.



Hanse har designdetaljer, men den dagen glassbollen knuser er en dag du ikke ønsker glasskåre i båten.

kan bli levert med et stort bad forut.

Hanse er i trelugarsversjonen nesten identisk i planlösningen til Sun Odyssey 439. Her er det kun badet forut som skiller. I firelugarsversjonen er forskjellen større. Sun Odyssey har fremdeles en eierlugar forut, men den fjerde lugaren tar opp volum på babord side, tvers overfor badet.

Samme pris

Hanse 445 koster noen tusenlapper mer enn Bavaria Cruiser 45. Hvilken båt som koster mest til slutt, er avhengig av prisen på ekstrautstyr. Hanse kan du hente utenfor verftsøren, og bare der vil du spare prisforskjellen. Båten blir levert ribbet fra verftet. For å få det aller mest

nødvendige utstyr, som trinn i masten, teak på cockpitdør, anker og ankervinsj og elektriske vinsjer med mer, må du kjøpe en cruisingpakke til 120 000. Legger du til 30 000, får du blinding for luker, puter i cockpit og stemningslys i salongen.

Båten selges også med en selvslående fokk uten spiller. Testbåten hadde oppgraderte seil. Standardfokk holder ikke mål. Båten fortjener også en gennaker.

Sun Odyssey 439, som ble lansert i desember, vil koste noen kroner mindre enn Hanse, men også her blir transportkostnadene større.

Hanse gjør kanskje for mye for å holde prisen nede. Finissen under dekk kunne vært bedre.

Ny Jeanneau for Norden

Nye Jeanneau Sun Odyssey 439 er utstyrt med selvslående fokk og sminkebord i forpiggene. Den bygger på de samme ideer som prisvinneren Sun Odyssey 409. Med nye Sun Odyssey 439 har det franske storverftet Jeanneau lansert en helt moderne turseiler med masse komfort for basispris på snau 1,2 millioner kroner fra verft.

Jeanneau Sun Odyssey 439 har bredt akterskip med knekkspant, en lys og moderne innredning og en rigg og cockpit som gjør båten enkel å håndtere for seil. Seilas var om bord i nyheten, som hadde verdenspremiere på Paris-utstillingen før jul. Der traff vi den finske importøren Lassi Hellmann, som var full av optimisme på vei inn i det nye året.

– Dette er en båt for nordiske forhold. Du får den med selvslående fokk og tyskerskjøte og vinsjer som går begge veier, sa Hellmann til Seilas. Han kunne fortelle at båtmarkedet i Finland er på vei oppover mot normalen, og at Jeanneau i Finland står for ca 20 prosent av seilbåtsalg.

Seilas fikk et positivt førsteinntrykk av verdens-



nyheten på Paris-utstillingen. Den brede cockpitet, med to ratt, virket åpen og ryddig. Alle skjøter og liner blir ført i kanaler akterover mot rormannen, som kontrollerer motor, instrumenter og vinsjer fra førerlassen. Det er god oversikt forover over den lave hytta over salongen.

Under dekk er det to akterlugarer, en stor bøsse på styrbord når du kommer ned fra cockpit, bad på babord og deretter salong på styrbord med sittegruppe på babord. Videre forover er det bad på styrbord. Båten kan fås med stor forpigg med sminkebord eller man velge en liten lugar i stedet for smin-

kebord. Ifølge den svenske importøren kan kjøper velge mellom grå, hvite, beige, espresso eller knallrøde puter i innredningen.

Sun Odyssey 439 er utstyrt med en 54 hk Yanmar med seilbåtdrev. Pris for utstilt båt inklusive fransk merverdiavgift fikk Seilas opplyst til 252.960 euro (ca 20 millioner kroner). Ifølge brosjyrer er Sun Odyssey 439 en rask og velseilende båt, beregnet på den erfarte seiler som også ønsker komfort og enkel håndtering.

Dufour med fikse detaljer

Med nye 445 har Dufours mål vært å lage en båt som er komfortabel ute og inne. Vi finner mange praktiske detaljer.

– Vi lager båter for seilere som liker å seile. Ingen andre bruker båtene sine så mye som Dufour-eiene, sier Steve Verner, som er Vice President Export i Dufour, til Seilas. Innenfor ramrene av en elegant og mer tradisjonell seilbåtsgjenstand har Dufour utviklet en nykommer med mange praktiske detaljer og gjennomtenkte løsninger.

Noen revolusjonende båt er ikke dette, men førsteinntrykket er behagelig: Båten er elegant med åpen cockpit, ryddig teakdekk og tauverk og bomtrekk i beige farger. Dufour 445 er utstyrt med to ratt, slik det er vanlig på båter i denne størrelsen. Mange velge mellom ulike riggalternativer, blant valgmulighetene er tyskerskjøte og selvslående fokk. Forut er det en stor deksluke med stuveplass for seil, tauverk og fender.

Cockpitet har rikelig med stuveplass under benkene på begge sider og under rormannen, et lite



solcellepanel driver en vifte som skaper ventilasjon gjennom båten, og båten er utstyrt med elektrisk drevet badeplattform.

Under dekk er innredningen bygget på tradisjonelle løsninger, og man kan velge mellom tre eller fire kabiner. Det er to akterkabiner, deretter bad på babord og styrbord. Videre forover er salongen på babord og langsgående bøsse på styrbord. Deretter bad på babord og toalett på styrbord. Man kan velge mellom én stor forpigg eller to små lugarer.

Båten har rikelig med loker og vinduer til å gi et lyst og åpent preg i en innredning med smakfull



kombinasjon av mørkt tre (Moabi) og hvite flater. Seilas får en omvisning av Sebastian Nolasco, som har vært med å designe båten. Han sier at båten er bygget for komfort under seil, og fremhever flere praktiske detaljer: Setet ved kartbordet kan vinkles når båten krenger, det er rikelig med griplister under dekk, under dørkene er det skoskap og vinkekjeller, vannet renner automatisk ut av sluket på badet slik man er vant til hjemmekra.

Prisen starter fra 212.888 euro (drøye 1,7 millioner kroner), og det tilbys utstyrspakker med priser på 222.456 og 230.828 euro.

Parma Plast as®

ParmaFender

Myk og meget slitesterk luftfyldt fenderlenke som passer de fleste typer bryggeanlegg.

Skrues direkte på trebrygger.

Monteres enkelt på utriggere av stål etc. ved hjelp av en spesialstrips, uten å måtte bore hull i utrigeren.

Legger seg pent rundt 90 grader hørner.

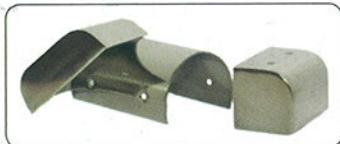


KANTLISTER OG FENDERLISTER

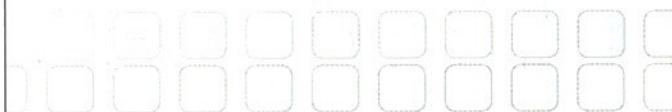
Tilpasset de fleste nye og eldre båtmodeller. Høy kvalitet og finish.



FENDERLISTEBESLAG



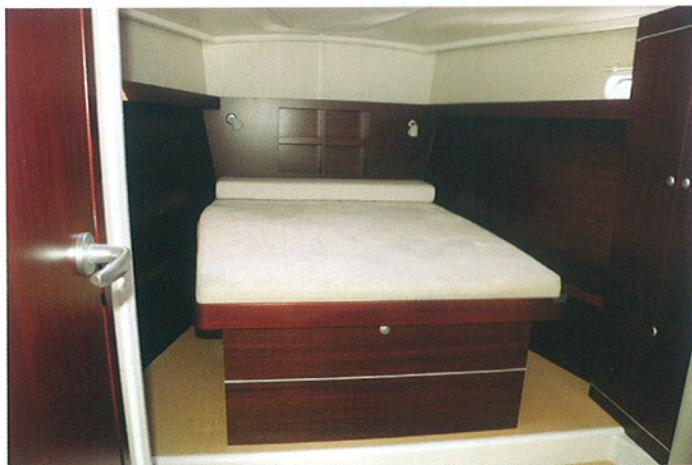
Endebeslag og skjøtebeslag av høyglanspolert syrefast stål, med høy kvalitet og finish.



Produsent av ekstruderte profiler, slanger og rør til industrien generelt.

Parma Plast as®

Smålonane 11 - Straume Næringspark, NO-5353 Straume
Telefon: +47 56 31 69 00 • Telefaks: +47 56 31 69 01
E-post: post@parmaplast.no • Internett: www.parmoplast.no



Forpiggen er enorm, og gjør seg bedre i å imponere på messer enn i bruk i sjøen.

Spesielt utførelsen av fugemas-sen mellom skott og himling var slurvete utført. Verftet burde også spandere på seg lakk på endene av finéren på lukene i dørken. Her blir det fukt, og det vil gjøre skade.



Hanse har et bedre elektrisk anlegg, og det kan enkelt sjules.

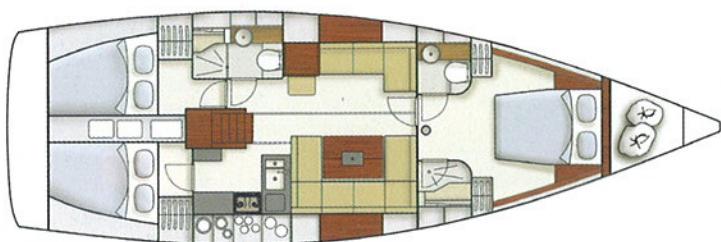
Hva skal man velge?

Både Hanse 445 og Bavaria 45 Cruiser var nominert til Årets båt, men det var Sun Odyssey 409 som gikk av med prisen i klassen. Storesøsteren, Sun Odyssey 439, er svært lik vinnerbåten, og vil være en båt som stiller sterkt i en sammenligning. Jeanneau har stjålet alt det beste fra Hanse, slik at mange av de unike salgsargumentene Hanse hadde mot konkurrentene nå er borte. Trenger du tre bad, så er Bavaria 45 et klart valg. Bavariaen har også en gedigen cockpit, som ingen slår.

Dufour har også et vinnerkonsept. Lillesøsteren, Dufour 405, gikk til topps i Årets båt i

2010. Årets nyhet, Dufour 445, er verd til å vurdere mot Hanse 445. Vi har ikke fått prøveseilt hverken Dufour 445 eller Sun Odyssey 439, men om disse deler egenskaper med sine mindre søsken, så er dette gode seilbåter. Dufour 445 er tegnet for genua, som kan bli tung å vinse inn om du liker å krysse. Sun Odyssey kan seiles med genua, men er tegnet for et mindre forseil. Denne kan også leveres med selvslående fokk. Vurdér også Oceanis 43. I bunn og grunn er det stilten og detaljene som skiller. Funksjonen er tilnærmet lik.

axel@seilas.no



Tekniske data

	Hanse 445	Bavaria 45	SO 439	Dufour 445
Skrog	13,40 m	13,60 m	12,98 m	13,25 m
Bredde	4,38 m	4,35 m	4,24 m	4,35 m
Dybde	2,25/1,82 m	2,10 m	2,20 m	2,20 m
Vekt	11 000 kg	12 600 kg	9 980 kg	10 326 kg
Ballast	3 500 kg	3 490 kg	2 850 kg	
Seilareal	93 kvm	82 kvm	93 kvm	98,5 kvm
Pris	1 511 870,-	1 495 000,-	1 495 000,-	1 739 500,-