23 | Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

Yacht

23

5.11.2014

WWW.YACHT.DE

MAUERFALL
Wie die ersten Segler die neue Freiheit erlebten
SEITE — 30

WETTER
Höhen und Tiefen: Analyse eines verrückten Sommers
SEITE — 48

IM TEST
- Fahrtenyacht: Hanse 455
- Kleinkreuzer: Six for 4

AB SEITE — 76

WERKSTATT
Haarrisse in Deck und Aufbau selber beseitigen
SEITE — 90

PREISGEKRÖNTE PROJEKTE

AUS LIEBE ZUM BOOT

Mit Herzblut und Handarbeit: Wie die Schönheit alter GFK-Yachten erhalten bleibt
SEITE — 18

CHARTERTÖRN

Winterziel: Malaysia und Thailand
SEITE — 38

EINHAND-REGATTA
Allein rund Fünen: Das Abenteuer für jedermann
SEITE — 54

SIEGEREHRUNG
Die besten Leserfotos des Jahres 2014
SEITE — 62

DEUTSCHLAND 4,90 EURO
A: 5,65 EURO
CH: 9,60 FRANKEN
4 190744 004900 23
BeNeLux 5,80 € – Italien 6,60 € – Spanien 6,60 € – Frankreich 6,60 €
Slowenien 6,60 € – Griechenland 7,00 € – Dänemark 54,00 DKK –
Ungarn 2130 Ft. – Printed in Germany – H 74 40

Moderne Erscheinung: großvolumiger Rumpf, flacher Aufbau und eine üppige Heckplattform

JUNG UND DYNAMISCH

Mehr Tuch, mehr Finesse, mehr Boot. Auf der Hamburger Bootsmesse hat die **HANSE 455** *gerade Nordeuropa-Premiere gefeiert. Wir haben sie bereits vorab im Mittelmeer getestet*

FOTO: YACHTEN KRAUSS

Auffällig: wuchtige Plotter-Podeste, großes Rumpffenster im Salon, viele Kanten

Nur ein Aufguss oder eine echte Bereicherung der Flotte? Ist das neue Boot mehr als nur ein Zahlenspiel? Hanseyachts lässt ihrer durchaus erfolgreichen 445 (fast 200 verkaufte!) eine 455 folgen. Sicherlich muss und kann der tiefe Teller nicht mit jedem Boot wieder erfunden werden. Muss auch nicht; neue Modelle sind nun mal per se förderlich für Öffentlichkeit und Verkauf. Und eine konsequente Weiterentwicklung unter Beibehaltung der Stärken eines Typs können sehr sinnvoll sein, wie Bavaria mit der jüngsten Flotten-Überarbeitung beweist.

Indessen: Die Hanse 455 bringt mehr Neuheiten mit. Die Breite blieb, die Länge wuchs, um immerhin 60 Zentimeter. Dies macht sich unter anderem im Cockpit bemerkbar. Immerhin 1,70 Meter lang gerieten die Duchten, und sie sind L-förmig, offerieren also mehr Sitz-und Ablagefläche. Der Steuermann sitzt nun, wenn er denn die Position direkt hinter den Rädern bevorzugt, komfortabel auf Backskistendeckeln; bei der Vorgängerin musste er noch Sitze ausklappen. Das Heck ist mit geöffneter Badeplattform somit nur noch halboffen, was viele Kunden bevorzugen, so die Werft. Wird die Heckklappe abgefiert, gibt sie Stauraum für eine Rettungsinsel frei; eine gute Lösung – hier ist sie immer gut erreichbar.

Der Backskistenstauraum fällt mit zwei Kammern im Heck naturgemäß knapp aus. Sperrige Dinge wie Blister mit Trichter nimmt der Segelstauraum zwischen Vorschiffskabine und Ankerkasten auf. Letzterer verfügt übrigens oben über keinen Deckel, die Kette läuft über die Kettennuss durch ein Loch ins Schiff, lässt sich aber durch ein Luk im Segelstauraum klarieren.

DIE PLICHT HAT AUF DEM NEUEN BOOT AM MEISTEN GEWONNEN

Auffällig an Deck sind die wenigen und konzentriert montierten Beschläge. Sämtliche Fallen und Schoten werden in Kanälen auf die beiden achteren Winschen geführt und mit zehn Hebelklemmen organisiert. Winschen und Stopper sind von den Rädern aus erreichbar. Überschüssiges Leinenmaterial, potenzielle Quelle für großen Nerv bei diesen Arrangements in Steuermannsnähe, wird in Staukästen weggeleitet. Mit den beiden selbstholenden Lewmar-Winschen in der Größe 50 lassen sich beide weiße Segel gut managen. Das Rigg ist im Standard mit der hansetypischen Selbstwendefock versehen, Groß- und Vorschot sind auf zwei Seiten verteilt. Wobei sich die vor dem Niedergang angreifende Großschot sinnvollerweise auch auf beide Seiten führen lässt.

Weitere Winschen, etwa für Genua, Gennaker oder Code Zero (empfehlenswerte Er-

WENIG & VIEL

gänzungen zur kleinen Selbstwendefock), sind als Option erhältlich. In der Basisversion bleibt das Cockpit nackt und frei, der Bereich neben dem Niedergang, üblicherweise Fallen und Stoppern vorbehalten, wurde für hochwillkommene Staufächer mit Deckeln genutzt.

Das Cockpit wird durch einen großen Tisch mit zwei seitlichen Klappen und robusten Handläufen geteilt, gegen Aufpreis lässt sich ein kleiner Kühlschrank ordern. Plotter und Geräte werden in Podesten eingebaut, die Bestandteile der Steuersäulen sind und auch große Griffe aufnehmen.

MEHR TUCH, MEHR LUKEN

Das Layout und die ergonomischen Gegebenheiten funktionieren, wie sich beim Test vor Cannes zeigte. Wo jedoch der Wind schwächelte – mehr als sechs bis maximal acht Knoten waren nicht zu finden. Aber: Bei diesen Bedingungen beginnt das Boot bereits zu leben, macht Vorfreude auf mehr.

Tatsächlich haben die Konstrukteure Judel/Vrolijk & Co neben Rumpf und Cockpitgestaltung auch den Segelplan angefasst. Das Boot erhielt sieben Quadratmeter mehr Tuch als die 445. In der Segeltragezahl bewirkt das lediglich eine zarte Nachkommastelle, auf dem Wasser scheint es zumindest subjektiv mehr zu sein.

Das Zweisalings-Fraktionalrigg von Seldén lässt sich mit einem Kurbelspanner am Achterstag unter mehr Zug setzen. Die auf dem Testboot angeschlagenen triradial geschnittenen Segel von Elvstrøm, dabei das Groß mit fünf durchgehenden Latten, standen ordentlich, soweit sich dies bei Schwachwind beurteilen ließ.

Was unterwegs noch auffällt: Das Deck ist wunderbar aufgeräumt, fast schon schier, und freizügig gestaltet. Große Flächen eignen sich zum Liegen vor Anker und im Hafen. So wird denn auch ein stattliches Doppelpolster für den Aufbau vor dem Mast angeboten (1700 Euro). Und es gibt reichlich Luken, allein für Salon und Pantry sind es fünf. In der Vorschiffskabine sind zwei vorgesehen, jede Nasszelle ist zu belüften, und selbst die Achterkammern verfügen über je eine waagerechte Klappe und dazu Cockpitfenster.

Was sich an Deck verbessern ließe, sind die Handläufe: Die sind zu kurz (s. Foto rechts oben), um sich auf dem Weg bis zum Mast effektiv festhalten zu können. →

Das Deck ist **SCHIER,** *Winschen und Stopper sind achtern bei den Rädern konzentriert. Der Rest verteilt sich auf große freie* **FLÄCHEN** *und viele* **LUKEN**, *auch zum Sonnenbaden*

REICHLICH LUFT
Ganze vier Mittelluken versorgen den Salon. Sie weisen jedoch alle nach achtern

VERSTECKTE ANKERWINSCH
Nur die Nuss der Vertikalwinsch arbeitet an Deck. Die Kette ist durchs Luk erreichbar

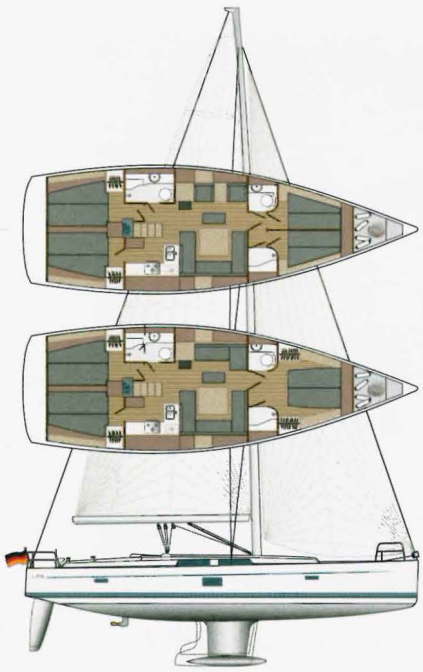
VERSENKBARES STECKSCHOTT
Die Plexiglassegmente werden nach unten abgelassen und sind so schnell erreichbar

SINNVOLLE STAUFÄCHER
Neben dem Niedergang nehmen flache Schapps mit Klappen Kleinkram auf

Mehr Fotos unter yacht.de, webcode #92277

FOTOS: YACHT/N. KRAUSS

HANSE 455



Innenvarianten gibt es für Vorschiff und Salon, nicht fürs Heck. Drei Kiele stehen zur Wahl. Selbstwendefock als Standard

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, NACH SPEED-PROGNOSE (VPP)

Windgeschwindigkeit: 10 kn (3 Bft.)
Wellenhöhe: glattes Wasser

**Mit Spinnaker*

POTENZIAL

Die Segeltragezahl ist mit der Selbstwendefock berechnet. Mit Genua: 4,7

KOJENMASSE

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur ..... *Judel/Vrolijk & Co*
CE-Entwurfskategorie ..... *A*
Lüa (Rumpflänge) ..... *13,55 m*
Breite ..... *4,38 m*
Tiefgang/alternativ ..... *2,25/1,82 m*
Gewicht ..... *11,6 t*
Ballast/-anteil ..... *3,5 t/30 %*
Großsegel ..... *59,0 m²*
Selbstwendefock ..... *44,0 m²*
Maschine (Volvo Penta) ... *39 kW/53 PS*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
Deck Sandwich mit Balsaholzkern. Rumpf Volllaminat. Erste Lage Vinylesterharz. Bodengruppe aus GFK

PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft ..... *202 200 €*
Preis segelfertig² ..... *214 900 €*
Komfortpreis² ..... *233 200 €*
Garantie/gegen Osmose ..... *2/2 Jahre*

Werft *Hanseyachts AG, 17489 Greifswald; www.hanseyachts.com*
Vertrieb *Händlernetz*

Yacht-BEWERTUNG

Die Hanse 455 ist eine würdige Nachfolgerin der 455, weil noch verbessert. Die Judel/Vrolijk-Konstruktion zeigt sich schon bei wenig Wind als recht agil und überzeugt durch hohe Wohnqualität. Der Preis ist niedrig bis angemessen

Konstruktion und Konzept
⊕ **Einfache Bedienung**
⊕ **Große Individualisierbarkeit**
⊕ **Freies Deck mit vielen großen Flächen**
⊖ **Keine Dreikabinenversion**

Segelleistung und Trimm
⊕ **Gutes seglerisches Potenzial**
⊕ **Einhandtaugliches Deckslayout**

Wohnen und Ausbauqualität
⊕ **Angemessene Platzverteilung**
⊖ **Vorschiffskoje schmal**
⊖ **Mittelluks öffnen nur nach achtern**

Ausrüstung und Technik
⊕ **Viele Luken und Fenster**
⊖ **Wenig Backskistenstauraum**

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: ²√S/³√V. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

Der Niedergang mit fünf Stufen ist gut begehbar, weil nicht steil, und mit senkrechten Griffstangen ausgestattet. Empfangen wird der Besucher von viel Licht durch besagte Luken, große Rumpffenster, deren Effekte durch Spiegel verstärkt werden, sowie durch den weißen Himmel und die hellen Einbauten. Der Ausbau auf dem Testschiff war mit Furnieren der Sorte „Italienische Eiche" ausgeführt, ein Aufpreis von 4200 Euro. Standard ist „Mahagony-Stil". Und „Amerikanische Kirsche" gibt es noch. Beide sind auch hochglänzend zu haben.

Die weiteren Wahlmöglichkeiten für die Hanse 455 sind nach wie vor werfttypisch groß: Im Vorschiff sind ein oder zwei Kabinen möglich, und der Salon ist gegenüber der großen U-förmigen Sitzecke mit Längssofa oder Dinette zu haben. Im Heck bleibt's jedoch erstmal bei zwei Kammern, eine Alternative ist derzeit nicht vorgesehen.

Besonders und gut: In jedem Fall sind im Vorschiff WC/Waschraum und Dusche als einzelne Räume ausgeführt.

Bei der Inspektionsrunde durchs Boot fällt im Vorschiff ein knarzender Fußboden auf, und die Ablagen neben den Kojen er-

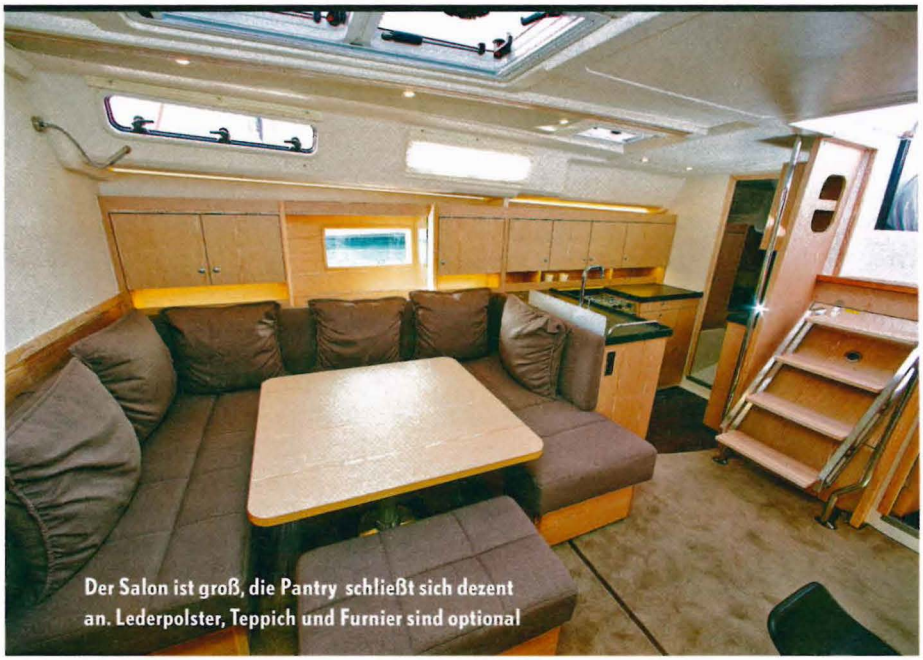
GELUNGENES IM DETAIL

VERSTECKTER GRIFF
Die formschöne Abdeckung der Lichtleiste im hellen Himmel kann auch als Handlauf dienen

TIEFER KELLER
Die nicht verbundenen Bilgensegmente unter dem Salonsofa lassen sich zum Stauen nutzen

ERREICHBARER MOTOR
Der gut installierte Volvo Penta ist von mehreren Seiten aus für die Wartung zugänglich

GENUTZTER RAUM
Die Koje vorn lässt sich hochklappen und der Stauraum gut erreichen. Darunter ein Tank



Der Salon ist groß, die Pantry schließt sich dezent an. Lederpolster, Teppich und Furnier sind optional

DIE CREW HAT VIEL PLATZ, DIE AUSRÜSTUNG EHER NICHT

weisen sich als zu flach, um beispielsweise Bücher stehend im Seegang zu halten. Und die Koje ist mit einer Schulterbreite von 1,40 Meter recht knapp, dafür als Inselbett einfach zu beklettern. Im Salon öffnen die besagten vier Luken nur nach achtern, besser wäre, wenn zwei auch Luft von vorn ins Innere schaufeln könnten, vor Anker beispielsweise. Am Salontisch finden sechs Personen bequem Platz. Die klappenlose Fläche lässt sich optional zum Absenken ordern, es entstünde dann mit Zusatzpolstern eine weitere Koje, 2,35 mal 1,45 Meter groß.

PANTRY GROSS, NAVIGATION KLEIN

Auch die Bordküche weist Gardemaße auf, bietet volle Stehhöhe (1,94 Meter), reichlich Arbeitsfläche (insgesamt etwa 2,50 mal 0,46 Meter), einen dreiflammigen Ofenkocher, genug Stauraum oben und unten sowie einen von oben und von vorn zugänglichen Kühlschrank. Die Arbeitsfläche ist im Standard schwarz, die cremefarben-weiße eine Option. Und trotz ihrer Größe drängt sich die Pantry nicht überdominant ins Geschehen unter Deck, sondern duckt sich neben den Niedergang.

Etwas knapp, aber heutigen Gepflogenheiten angemessen fällt die Navigation aus. Dort sitzt man quer zur Fahrtrichtung auf einem Klapphocker am 60 mal 68 Zentimeter großen Tisch, das passt für Sportbootkarten. Der Platz für Einbaugeräte ist recht begrenzt.

Die an den Salon grenzende Nasszelle bietet zwar eher wenig Stauraum, aber genug Platz für eine per Trennwand separierbare Dusche mit Stehhöhe von 1,94 Metern.

Die fast identischen Achterkammern verfügen über lange (2,06 Meter) und breite (1,65 Meter) Kojen, dazu Rumpffenster, Stehhöhe (1,95 Meter). Sie sind durch eine doppelte Mittelwand voneinander getrennt, die teilweise als Stauraum genutzt wurde. Daneben sind Schränke und Schapps vorhanden. Die überfurnierte Innenseite des Rumpfes wurde jedoch nicht genutzt. Auf dem Testschiff waren die optionalen, 14 Zentimeter dicken Luxus-Matratzen mit Federkern aufgelegt. Die kosten für alle Kojen 2700 Euro extra, was als ein gutes Investment erscheint. Sie sind längsgeteilt, was das Handling erleichtert, beispielsweise, wenn die darunter liegenden Tanks erreicht werden sollen.

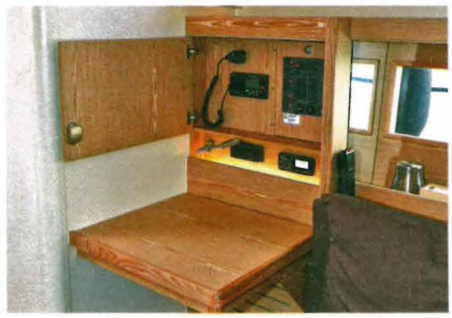
VIELE OPTIONEN,

Neben den Layouts, Möbelfurnieren und Arbeitsflächen lassen sich weitere Dinge wählen, um das Schiff zu individualisieren. Als Bodenbelag ist im Standard helles Akazienimitat vorgesehen. Dunkelbraune Ober- →

FOTOS: YACHT/N. KRAUSS; ZEICHNUNG: YACHT/N. CAMPE

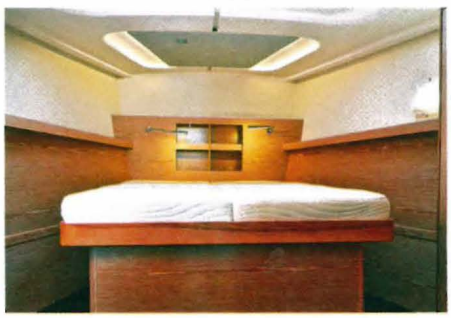
EINE MENGE GUTES

Aufteilung und **PLATZVERHÄLTNISSE** *sind überwiegend gelungen. Besonders die Pantry und die Bäder überzeugen. Und es gibt viele* **OPTIONEN** *für die Oberflächen*

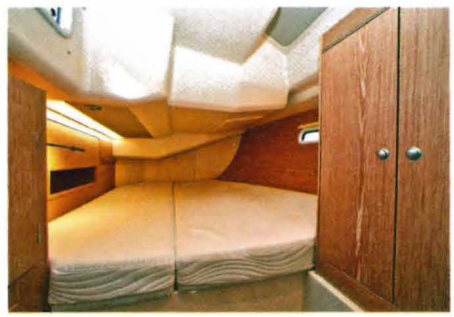


GESCHRUMPFTE NAVIGATION
Für Sportbootkarten und Laptop reicht die Sitzecke aus. Geräte lassen sich abdecken

GELUNGENE PANTRY
Genug Platz, ein dreiflammiger Kocher und zwei Waschbecken sollten genügen



KNAPPE KOJE
Das Inselbett vorn ist komfortabel zum Ein- und Aussteigen, verschenkt aber etwas Breite



GROSSES BETT
Die zwei Achterkabinen bieten breite Polster, viel Schrankraum und gute Belüftung

SEPARIERTE RÄUME
Die Nasszelle achtern ist abteilbar. Vorn sind WC und Dusche komplett eigene Räume

AKTIONEN UND PAKETE: WER HEUTE KAUFEN WILL, MUSS VIEL VERGLEICHEN

flächen oder klassisch gestreifte Bodenbretter sind die Alternativen. Dazu kommen drei Kielvarianten und auf Wunsch eine größere Motorisierung: Statt 55 sind es dann 75 PS.

Alles Dinge, die die Preise hochtreiben. In der Grundversion kommt das Boot für günstige 202 200 Euro. Wer nun seinem Geschmack und Anspruch freien Lauf lässt und, sagen wir mal, einen farbigen Rumpf wünscht, dazu einen flacheren Kiel, vorn zwei Kabinen, alles ausgebaut in hochglänzender Kirsche, dazu Lederpolster, das große Performance-Paket, Membransegel, Teak auf dem Kajütdach und Seitendeck, den größeren Motor und Bug- sowie Heckstrahler – der zahlt nochmal rund 100 000 Euro obendrauf oder auch 50 Prozent dazu.

Andererseits: Die Werft offeriert gerade pralle Pakete mit gutem Rabatt; bis Ende Oktober gibt es auf Ausrüstungskombinationen 75 Prozent Preisnachlass, bis Januar sind es immer noch 50 Prozent – was sich freilich nur lohnt, wenn die enthaltene Ausrüstung gewünscht wird. Individualisierung und Paketierung machen Preisvergleiche mit anderen Schiffen schwierig.

GUTE AUSWAHL, VIEL WETTBEWERB

Als Konkurrenzyachten kommt etwa eine Sun Odyssey 469 von Jeanneau in Frage, sie startet bei 246 000 Euro. Günstiger ist die Bavaria Cruiser 46 (Basispreis 196 200 Euro). Wäre noch Dufours 450 Grand'Large zu erwähnen (227 000 Euro) sowie die Oceanis 45 (227 000 Euro) – alles vergleichbare moderne Konstruktionen aus dem Großserienbau, von renommierten Designern gezeichnet und im Rahmen industrialisierter Verfahren hergestellt. Will sagen: Perfekter Bootsbau geht anders, kostet aber auch so.

Insofern: Die Hanse 455 ist ein Schiff mit viel seglerischem Potenzial und Linien, die Menschen mit modernem ästhetischem Empfinden mögen werden, und einem durchdachten und funktionierenden Deckslayout. Dazu das gefällige und praxisgerechte Interieur und diverse Wahlmöglichkeiten, die fast alles abdecken.

Wer ein Boot dieser Liga sucht, muss sich die Hanse ansehen. Und wer ohnehin auf gute Performance schielt, sollte noch die Dehler 46 (Test: YACHT 22/14) anschauen. Die bietet zwar weniger Platz, ist aber nicht nur sportiver, sondern auch seglerisch ausgefeilter und stammt sogar aus demselben Stall.

FRIDTJOF GUNKEL

FOTOS: YACHT/N. KRAUSS