



DIE HOMEPAGE VON

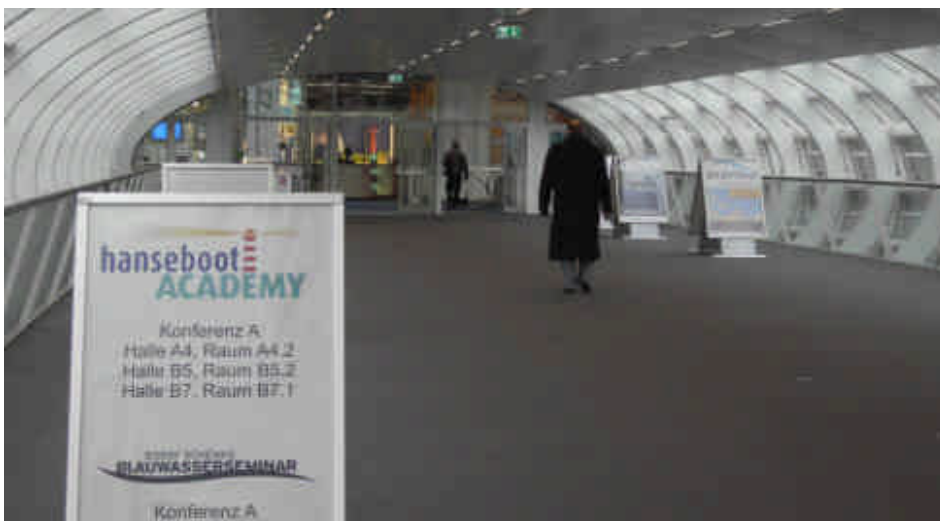
**BOBBY SCHENK**

exklusiv bei



## Rückblick auf die Hanseboot 2010 - der Geniestreich!

Bootsausstellungen sind immer aufregend, haben immer Flair, bringen immer was Neues, verlängern immer die Segelsaison, und sei's auch nur durch Träumen.



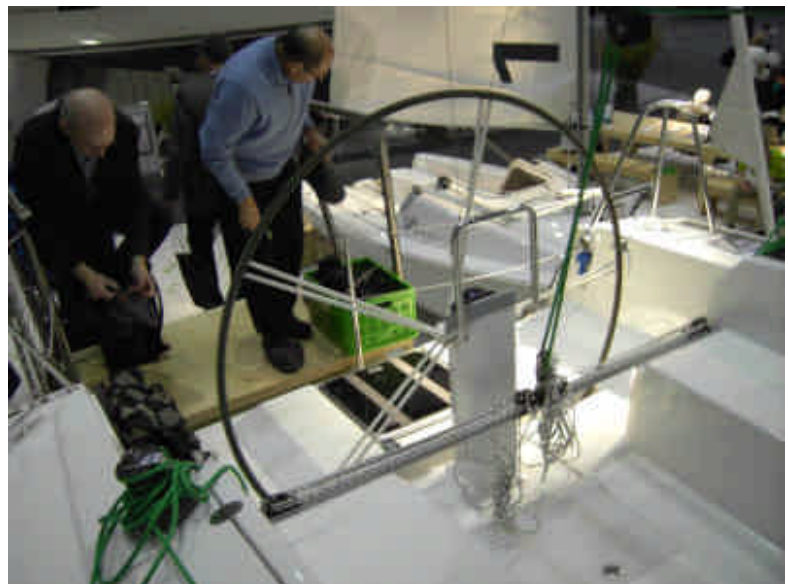
Sicher, in dieser Allgemeinheit stimmt das nicht ganz. Bei kritischer Würdigung der Besucherzahlen von Messen wird man feststellen, dass

in den letzten Jahrzehnten eine gewisse Hausse zu verzeichnen war. Das ist schwer zu erklären, weil ja - eigentlich - Segeln viel populärer geworden ist als es zu damaligen Zeiten in den 80er Jahren mal war. Umso erfreulicher ist es, dass die Hanseboot steigende Zahlen schreibt, was gewiss auch darauf zurückzuführen ist, dass die rührige Messeleitung der Hanseboot durch Nebenveranstaltungen wie Seminare und Vorträge ihre Fachkompetenz als "Tor zur großen Segelwelt" immer wieder aufs Neue beweist. Wenn unter der Woche gelegentlich leere Gänge nicht zu übersehen waren, so hatte dies zumindest den Vorteil, in Ruhe durch die Hallen streifen und ausführliche Fachgespräche bestreiten zu können.

Wer den Markt an Schiffen und Zubehör über viele Jahre hinweg beobachtet hat, kann sich eines gewissen Déjà-vu-

Gefühls nicht erwehren. Zwar stellen fast alle Bootsaussteller "Neuigkeiten" zur Messe vor, aber letztlich ist es meist der gleiche Stil, der gleiche Baustoff sowieso, das Zubehör auch. Mal sind es "freundlich helle" Salons (wenn am Holz gespart wurde), mal ist es ein schiffiges Interieur (wenn man die Einrichtung über die Jahre nicht ändern wollte). Alumast, Nirorigg, ein oder zwei (wofür?) Ruderstände, ganz kurzer Kiel oder kurzer Kiel - wirklich alles schon da gewesen. O.K., es wäre unfair, hier was von Langeweile zu schreiben, denn – zugegeben - mir fällt auch nichts wirklich Neues zum Thema "Hochseeyacht" ein. Die Farbe der Vorhänge kann es ja nicht sein...

Eine Werft aber hat heuer eben doch was Neues gebracht und damit alle anderen ausgestochen. Es handelt sich um die *VARIANTA* in der Halle A1. Schon der Name lässt aufhorchen. War da nicht mal ein preisgünstiges kleines Schiffchen in



tausendfacher Ausführung gleichen Namens auf den Seen zu finden? Jedoch, die neue *Varianta* aus dem Hanse-Haus hat mit der alten gar nichts gemein, nicht mal die Werft. Außer, dass sie ähnlich preisgünstig ist - relativ gesehen. Sind wir als Fahrtensegler mal ehrlich: Wenn wir über eine Yacht sprechen, sie beurteilen, dann spielt doch der Preis die überragende, die erste Rolle. Ein 10-Meter-Schiff für 200 Tausend Euro interessiert mich nicht, denn letztlich kann es auch nicht mehr als ein gleich großes für 100 Tausend, nämlich sicher schwimmen (davon darf man bei fast allen Marken ausgehen), Segler beherbergen, eine Unterkunft während des Segeltörns im Urlaub oder am Wochenende

bieten. Und ob sie 6,5 Knoten oder 7,5 Knoten laufen kann(!) interessiert mich erst an zehnter Stelle. Vielleicht.



Also, der Preis steht an allererster Stelle. Selbst, wenn es viele Fahrtensegler (und nur von denen spreche ich) nicht zugeben. Und dann, Nummer zwei, sollte das Schiff möglichst groß sein. Meist besteht die Besatzung heute ja aus zwei "Mann", und die wollen nicht nur so viel Wohnraum wie

möglich, sondern auch ein bequemes Schiff (nur Pfadfinder sehen das vielleicht anders). "Bequem" heißt lang und breit, nicht nur, damit auch die Freunde was von der Yacht haben, sondern weil das Segeln auf einer großen Yacht halt schon von den Schiffsbewegungen her angenehmer ist, als das Hoppeln eines Acht-Meter-Schifferls auf See. So bin ich überzeugt, dass in zahlreichen, wenn nicht in fast allen Fällen, die Schiffgröße durch den Anschaffungspreis vorgegeben war - und nicht etwa durch die vielleicht bessere Handhabung einer kleinen Yacht. Das ist auf Küstengewässern und bei Langfahrtsegeln ebenso. Nicht ohne Grund drehen sich die meisten Gespräche auf den Ankerplätzen um das neue Boot, nämlich das größere. Auch wenn das eigene Schiff nach einer Weltumsegelung in den Himmel gelobt wird, schließlich möchte man es ja verkaufen - um sich was Größeres anzuschaffen. Aber schließt sich das nicht gegenseitig aus? Großes Schiff zum kleinen Preis?

Und hier schlägt die Varianta 44 wie eine Bombe ein. Man mache sich bewusst: Für ein neues 10-Meter-Schiff (33 Fuß) sind wohl so um die



hunderttausend

Euro fällig, in der Luxusausführung, doch bei gleichem Sicherheitsstandard, natürlich mehr. Für eine um Dimensionen größere übliche 44-Fuß-Yacht aus namhafter Werft wird man gut und gern mit einer viertel Million rechnen, wobei man sich bei einer hochpreisigen Marke (mit entsprechend schönen Holzarbeiten) schon in die Gegend von einer halben Million hochranken kann. Und da kommt die Variante 44 daher, eine 44-Fuß-Yacht, mit 99 Tausend Euro daher, Mehrwertsteuer schon berücksichtigt.



Eigentlich wollte ich diesen Artikel ja ein paar Wochen später schreiben, hab ihn aber vorgezogen, weil ich nicht glauben kann, dass die Werft diesen unglaublichen Preis recht lang halten kann. Wetten, dass sich die Werft zur nächsten Hanseboot ein neues Preisschild zulegen

muss?

Und was kriegt man für die 99 Tausend? Zunächst mal einen Kunststoffrumpf, der Sicherheit verspricht (ohne es ausprobiert zu haben, das ist halt auf einer Ausstellung nicht möglich, und am Wochenende auf See auch nicht so recht). Dann gibt es ein Niro-Rigg, eine Maschinenanlage, Segel, einen Backofen, zwei(!) Kühlboxen, Druckwasseranlage mit warmem Wasser, - kurzum, alles, was man zum Segeln auf einer Fahrtenyacht benötigt.

Aber sonst nichts!

Und die Inneneinrichtung ist auch nicht jedermanns Geschmack. Überall



Kunststoff, kein warmes

Holz und so. Aber wie lautete einst eine pfiﬃge Reklame für den Baustoff Beton? "Es kommt drauf an, was man daraus macht!" Es wird niemand gehindert, mit ein paar Liter Farbe die Kunststoffplatten in ein Kunstwerk zu verwandeln, zumindest den Farbvorstellungen der Bordfrau anzugleichen. Was beim Kirsch- oder Buchen- oder Mahagoni- oder Teak-Holz "feiner" Schiffe gar nicht erst möglich ist. Und wenn einer ganz faul ist, kann er immer noch ein paar Poster, selbstverständlich mit Schiffsmotiven, an die Wände pinnen. Aber wer glaubt, er könne diese leichten Zusatzarbeiten der Werft, auch gegen Aufpreis aufbürden, der irrt. Sie liefert das Schiff so - und nicht anders. Was sagte einst ein Werftleiter zu mir, als ich ihm einen Gefallen tun wollte und ihn anwies, die Großseglerbeleuchtung bei meinem bestellten Schiff wegzulassen? "Sie glauben nicht, was uns das gekostet hat!"



Wer nun glaubt die Werft würde die Einsparung nur



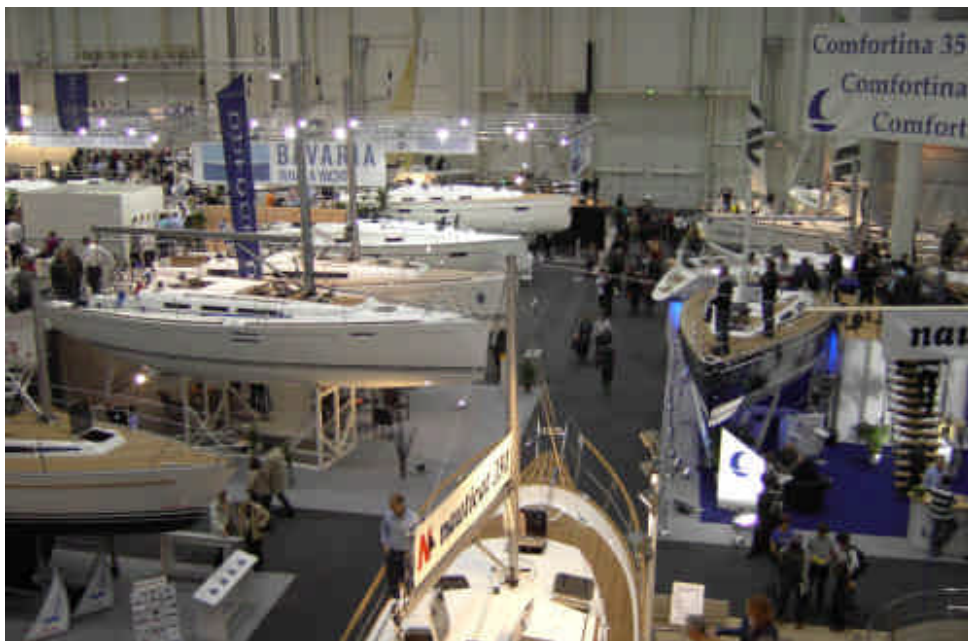
durch qualitativ minderwertige Bauteile erzielen, irrt. Es findet sich die gleiche Maschinenanlage (40-PS-Volvo mit Saildrive), die auf mancher viermal so teuren Yacht ebenfalls eingebaut ist. Die Winschen gleichen Fabrikats gibt es auch auf Luxusyachten, LED-Lampen (heute ein Muss) bringen die vorgeschriebene Beleuchtung bei Nachtfahrten. Und das gleiche "Unspeakable" hab ich auch schon in sogenannten Luxusyachten gesehen. Also, da gibt es nichts zu kritisieren!



eine Luke, die nicht leichtgängig ist, da mal ein schlechter Winkel von der Winsch zum Schothorn der Genua. Das ist erst recht bei dieser Yacht nicht anders. Aber über all diesen Gedanken schwebt eine Art gedanklicher Sprechblase und in der steht fett: "84033.- € exklusiv Mehrwertsteuer". Da käme man sich fast unanständig vor, würde man nicht schweigen. Trotzdem, ein einziger Punkt ist für mich erwähnenswert: Nein, nicht die (praktischen) Hängetaschen statt Schränkchen mit Klapptürchen und so. Auch die praktischen Gurte, die die Plastik-Wassertanks fixieren, stören mich nicht. Sondern die Verkabelung zur Ankerwinde (die ich montieren würde) geht mir ab. Aber, bei genauem Überlegen: Das dürfte nicht unlösbar sein, denn die Textilabdeckungen der Bordwand geben ja ungehinderten Zugang zur Schale.

Hätte ich Ambitionen in Richtung Weltumsegelung oder Langfahrt oder Zweitwohnsitz irgendwo am Mittelmeer, dann wären auf der Hanseboot nicht vier Variantas 44 (bis zum Samstag), sondern sicher eine mehr verkauft worden. Mit meiner Unterschrift.

Es ist doch der absolute Traum, den jeder Langzeit- oder Langfahrtsegler träumt: Ein bequemes (Breite: 4,16 Meter) und riesiges Schiff mit über 13 Meter Länge für den genannten Preis! Und das alles ohne belastendes Zubehör von der Werft. So dass ich die Yacht genau so ausrüsten kann, wie ich es für richtig halte und mich nicht mit Fabrikaten rumschlagen muss, bei denen die Werft die besten Preise bekommt. So meine Erfahrung, und mein letztes Schiff stammt nicht aus einer Billigwerft. Oder ich mach entsprechend meinen - nie eingehaltenen - Vorsätzen auf Purist, verzichte auf alles, was kaputtgehen kann. Denn wir Segler wissen ja: Was nicht an Bord ist, kann nicht kaputt gehen... oder ..Was kaputtgehen kann, wird auch kaputtgehen! Alles Murphys Law! Das auf der *VARIANTA 44* nur wenig Angriffspunkte findet.



[zur Home-Page](#)

Page by Bobby Schenk

E-Mail: [bobbyschenk@yahoo.com](mailto:bobbyschenk@yahoo.com)

URL of this Page is: <http://www.yacht.de/schenk/n004/hhruock.html>