

EUROPAS GRÖSSTES  
SEGELMAGAZIN

2

3.1.2018

# Yacht

## CHARTER

VORSICHT, FALLE! WELCHE  
VERTRAGS-KLAUSELN SIE NICHT  
UNTERSCHREIBEN SOLLTEN

## IM TEST

- ♦ DIE NEUE HANSE 418
- ♦ GRAND SOLEIL 52 LC
- ♦ MULTITOOLS IM VERGLEICH

ELEKTRONISCHE NAVIGATION

# PLOTTER – FLUCH ODER SEGEN?

*Machen GPS-Geräte dumm? Vermindern sie das Segeln mit allen Sinnen?  
Ein aktuelles Forschungsprojekt kommt zu erstaunlichen Antworten*

SCHWERWETTER-TÖRN IN DER BISKAYA +++ AUF SEE MIT BORIS HERRMANN'S OPEN 60



# WERTE- STEIGERUNG

Hanse yachts setzt den erfolgreichen Kurs fort, der mit den größeren Typen 588 und 548 begann. Nun folgt das **VOLUMENMODELL HANSE 418** mit denselben Maßgaben: schneller, komfortabler, luxuriöser, einfacher



**LICHTFLUT**

Vier Luken und ein Fenster im Vorschiff sind erfreulich. Durch das vordere Luk sieht man vom Bett aus in den Himmel

## DURCHDACHTES AN DECK

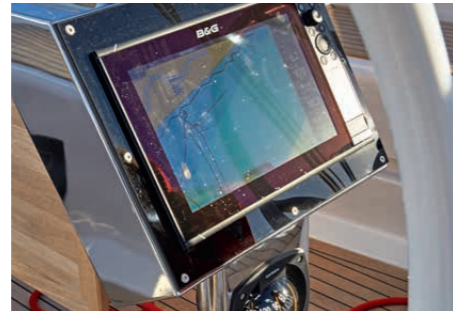
*Besonders im COCKPIT wurde die Hanse 418 modifiziert. Aber nicht jede Veränderung stellt auch eine Verbesserung dar*

**ORDNUNGSPRINZIP**

Fallen und Strecker laufen nach achtern zum Rudergänger und verschwinden bei Bedarf in ausreichend großen Schapps

**KLAPPSITZE**

Statt geschlossenem Heck sind nun zwei Sitzbänke solide installiert, die sich einfach hochschwenken lassen und so Platz machen

**NAVIZENTRALE**

Der achtern am Tisch befestigte und dort bestens bedienbare Plotter lässt sich gut ablesen. Das gilt nicht für den Kompass

**STAUBOXEN**

Im Cockpitboden achtern sind jetzt schöne Stauräume erreichbar, um die weggefallene Backskiste an Backbord zu kompensieren



Der Gennaker ist auf der standardmäßig mit Selbstwendefock ausgestatteten Hanse bei Leichtwind hochwillkommen

**E**s sind nach Zeiten relativer Ruhe in der Werftenszene wieder durchaus spannende Zeiten im Segment der Großserienyachten angebrochen. Jeanneau modifiziert ihre Sun-Odyssey-Serie und schafft dabei grundlegend Neues wie das Walkaround-Cockpit. Beneteau aus demselben Werftenverbund überarbeitet die Oceanis-Linie. Bavaria Yachtbau bringt in Kürze nach dem jüngsten Flaggschiff C 65 auch wieder kleinere Boote unterhalb 50 Fuß, die aus Werftsicht radikal anders wirken.

Und die Hansegroup? Der mittlerweile zweitgrößte Serienhersteller der Welt nach der französischen Beneteau-Gruppe kommt in dieser Messesaison mit gleich vier Neuheiten. Die 348 erscheint im Frühjahr, die 548 wurde bereits vorgestellt (YACHT 19/17), die 388 und die hier getestete 418 sind ebenfalls in Düsseldorf zu sehen.

Wille der Werft in Greifswald ist, die Kardinaltugenden der Hanseyachten weiter auszubauen: mehr Komfort und dazu mehr

Segelleistung, die einfacher abrufbar ist. Man vertraut weiterhin auf die bewährten Rumpfe der anerkannt schnellen Konstruktionen des ebenso erfolgreichen wie vielseitigen Designteams von Judel/Vrolijk, investiert aber in allen anderen Bereichen. Bedeutet konkret, so Pascal Kuhn, Produktmanager Segelyachten: „Deck, Rigg, Kiele, Innenschalen, Möbel sind neu; das ist deutlich mehr als ein Facelift.“ Und man wolle

## ECHTER FORTSCHRITT ODER ÄNDERN UM DES ÄNDERNS WILLEN?

mehr Licht und Transparenz im Innenraum anbieten. Dies ist angesichts der äußeren Erscheinungsmerkmale der Hanse 418 besonders offensichtlich.

**MEHR FENSTERFLÄCHEN**

Die simpel rechteckig geformten Rumpffenster aus Echtglas sind gegenüber dem Vorgängermodell deutlich gewachsen und günstiger platziert. Im Vorschiff gibt es zwei große Vorluks, zwei kleinere und zusätzlich ein festes Fenster im Dach. Sogenannte Lichthöfe beidseits des Niedergangs erhellen die Achterkabinen und den achteren Salon.

Aber: Nur mit optionalen Luken (1500 Euro) lässt sich in den Achterkabinen eine gute Lüftung erzielen; im Standard sind lediglich die Cockpitfenster zu öffnen. Auch im Salon ist Belüftung ein Thema auf der Hanse 418: Ließen sich auf dem Vorgängermodell 415 noch alle Aufbauenster öffnen und so eine effektive Querbelüftung durchführen, ist jetzt nur noch ein kleines aufklappbares Fenster in der Pantryscheibe installiert. Das geht besser.

Weitere Neuerung im Cockpit ist der Wegfall der fest installierten Steuerduchten hinter den beiden Rädern zugunsten von optionalen hochklappbaren Sitzen. Das Heck ist somit komplett offen, wenn die aufpreispflichtige, per Hand ausklappbare Badeplattform (2250 Euro) nicht mitgeordnet wird. Der in den ursprünglichen achteren Sitzduchten untergebrachte Stauraum wurde durch nutzbaren Platz im Cockpitboden darunter ersetzt. Dort lassen sich Leinen, Fender, Rettungsinsel und vieles mehr gut unterbringen. Eine weitere Backskiste gibt es in der Steuerbordducht; auf die gegenüber hat die Werft verzichtet, um der Achterkabine an Backbord mehr Kopffreiheit und einen großzügigeren Raumeindruck zu gewähren. Dort ist die Backskiste in der Ducht auch optional leider nicht erhältlich.

Technisch vielleicht wichtiger sind andere Änderungen: Die Werft bietet keine T-Kiele mehr an, die den Nachteil mit sich bringen, Treibgut wie Netze, Leinen oder Seegrass aufzugabeln und kaum wieder freizugeben. T-Kiele seien im US-amerikani-

schen Markt und dort besonders an der Ostküste nicht zu verkaufen. „Außerdem“, so Matthias Bröker, Hanse-Betreuer im Konstruktionsbüro von Judel/Vrolijk, „wird der Kiel weniger effektiv, wenn die Finne über der Bombe länger ist als hoch.“ Der Lift sei dann geringer als bei einem L-Kiel, dessen

schmalere Bombe flächenmäßig partiell der Finne zuzurechnen sei. Oder auch: Der L-Kiel erzeugt mehr Lift als der T-Kiel.

Die Gesamtverdrängung und der Ballastanteil sind weitgehend gleich geblieben. Ausgestattet mit Selbstwendefock und Großsegel, fällt die Segeltragezahl, welche die standardmäßige Segelfläche am Wind mit dem Gesamtgewicht in Relation setzt, durch einen Wert von 4,2 relativ gering aus.

**CODE ZERO STATT GENUA**

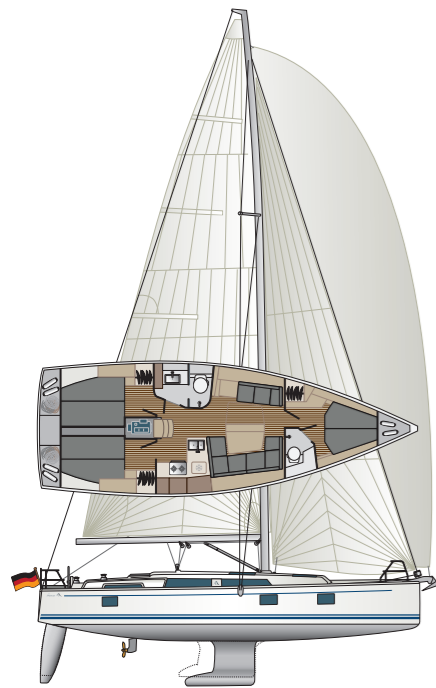
Eine Genua nebst Schienen wird auch als Extra werftseitig mittlerweile nicht mehr angeboten. Für ein Plus an Tuch offeriert die Werft einen rollbaren Code Zero, der an eigenem Stag gesetzt und über die Spinnakerholepunkte (oder die Heckklampen) geschotet wird. Das Segel von Elvström läuft bei Hanse unter dem Namen Crossover, ist mit rund 77 Quadratmeter Fläche etwa doppelt so groß wie die Fock und kostet mit Furler von Seldén 6962 Euro extra.

Eine Alternative für mehr Druck auf tieferen Kurse wäre ein Gennaker, der sogar →

**LICHTHOF**

Große Fenster erhellen den Bereich am Niedergang in Kabinen und Salon und schaffen obendrein nette Effekte am Abend

## HANSE 418



Drei Kabinen, zwei Toiletten. Die Alternative ist nur eine Heckkabine und größere Pantry und kein WC im Bug

## MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN\*,  
OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	4,5 kn
60 Grad	5,4 kn
90 Grad**	6,0 kn
120 Grad**	5,7 kn
165 Grad**	3,5 kn

Windgeschwindigkeit: 8 kn (3 Bft.)  
Wellenlänge: Dünung ca. 1 Meter

\*Nach VPP \*\* Mit Gennaker

## POTENZIAL

STZ <sup>1</sup> = 4,2
------------------------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Mit Standardbesegelung ist die Segeltragezahl recht niedrig

## KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,45/1,25 m
Salon (Option)	2,39 x 1,20/1,10 m
Achtern	2,01 x 1,60/1,23 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

## TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur..... Judel/Vrolijk & Co  
CE-Entwurfskategorie..... A  
Rumpflänge ..... 11,99 m  
Wasserlinienlänge ..... 11,40 m  
Breite ..... 4,17 m  
Tiefgang/alternativ..... 2,10/1,74 m  
Gewicht ..... 9,8 t  
Ballast/-anteil ..... 2,9 t/29 %  
Großsegel ..... 45,0 m<sup>2</sup>  
Selbstwendefock ..... 34,5 m<sup>2</sup>  
Maschine (Yanmar) ..... 29 kW/39 PS

## RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Sandwich mit Balsaholzkern, erste Lage Vinylsterharz. Unterwasserschiff Voll-laminat. GFK-Bodengruppe

## PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft ..... 173 621 €  
Preis segelfertig<sup>2</sup> ..... 177 713 €  
Komfortpreis<sup>2</sup> ..... 198 718 €  
Garantie/gegen Osmose ..... 2/2 Jahre

WERFT www.hanseyachts.com  
VERTRIEB Händlernetz

## Yacht-BEWERTUNG

Moderne Fahrtenyacht in eigenständiger Gestaltung mit großem Platzangebot, viel Komfort, ordentlichen Eigenschaften und durchdachten Details. Dazu preislich attraktiv. Ein Paket, mit dem man keine Fehler macht

## KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Bewährte Konstruktion
- + Diverse Optionen
- Wenig Segelfläche im Standard

## SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Hohes Leistungspotenzial
- + Gelungenes Deckslayout

## WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Angemessene Raumaufteilung
- + Gut genutzter Stauraum
- Salontisch aufgeklappt instabil

## AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Gehobene Standardausstattung
- + Große Wassertanks
- Rutschige Flächen auf Süll/Aufbau

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt{VS}/\sqrt{V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). <sup>2</sup> Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

120 Quadratmeter misst und ohne die Peripherie aus Fall, Schoten, Blöcken, Padeyes sowie vielleicht einem Bergeschlauch rund 3400 Euro kostet.

## FUNKTIONIERENDES LAYOUT

Und der Gennaker ist glücklicherweise zum Test vor Barcelona an Bord. Mit alter Dünung, die Mistralausläufer unter Missachtung der schwachen thermischen Winde auf die Küste schieben, braucht es Fläche und Geduld. Die Bedingungen taugen nicht für sinnvolle Messungen; schüttelt die Welle mal kurz den wenigen Wind nicht aus den Segeln, lässt sich ein Potenzial zwar erahnen, aber nicht belegen.

Als Zusicherung gehobener Segeleigenschaften muss der Verweis auf die renommierten Konstrukteure von Judel/Vrolijk & Co dienen und die Erfahrungswerte mit dem Vorgängerschiff, das immerhin über 200-mal gebaut wurde.

Was indessen feststellbar ist: Mit ein-dreiviertel Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag steuert sich das Boot mit den 90-Zentimeter-Rädern direkt genug. Im Stan-

dard sind übrigens optisch nicht zu dem Schiff passende Räder aus rostfreiem Stahl vorgesehen, dickere GFK-Teile von Carbonautica in Weiß oder Schwarz sind ein Extra.

Die Sicht nach vorn auf Wellen und Windfäden im Vorsegel ist gut, man sitzt relativ entspannt, kann sich aber nicht perfekt anlehnen. Der Rudergänger hat auf die ach-



## VOLUMEN

Mit einer Breite von knapp 4,20 Metern ist die Hanse in moderner Gesellschaft. Nur die älteren Konstruktionen sind etwas schmaler

teren Wünschen, zu denen auch die Fallen und Strecker geführt sind, direkten Zugriff. Somit ist das Boot perfekt einhantdauglich. Plotter und Kompass sind zentral an der Hinterkante des fest eingebauten Cockpit-tisches (für den ein Kühlschrank als Option angeboten wird) montiert. Während der Plotter noch gut ablesbar ist, trifft das auf den Kompass weniger zu. Zwei in Blickrichtung des Steuermanns oder zumindest auf den Steuersäulen angebrachte Nordzeiger wären sinnvoller. Alternative ist ein elektronischer Kompass mit großem Display an der Masthinterkante.

Die Leinen werden in seitlichen Staukästen wegsortiert. Die Großschot läuft vom Dach travellerlos und 1:4 untersetzt beid-seits auf die Winschen, die Fock auf die Trommel an Steuerbord. In der Welle schlägt der Rutscher der Selbstwendefock von einer Seite auf die andere, auch ohne gesetztes Segel. Hier wären Stopper oder ein simples Leinenarrangement sinnvoll, das sich jedoch auch einfach selbst nachrüsten lässt.

Also Motor an: Der serienmäßige Yanmar mit 39 PS schiebt das Boot auf 7,2 Knoten bei

DIE BOOTE DER  
41-FUSS-KLASSE  
SIND ENG  
ZUSAMMEN-  
GERÜCKT

Marschfahrt mit 2600 Umdrehungen pro Minute. Die Geräuschbelastung beläuft sich auf maximal 75 db(A) in der Achterkammer. Die Manöviereigenschaften zeigen sich nahezu unauffällig, lediglich die Rückwärtsfahrt mit eingekuppelter Maschine scheint etwas unwilliger zur einen als zur anderen Seite abzulaufen. Alternativ lässt sich ein 57-PS-Aggregat desselben Herstellers ordern.

Die Maschine ist von allen drei Seiten gut zu warten, ebenso lassen sich Seewasserfilter und Saildrive-Seeventil einfach erreichen.

## VIELE OPTIONEN – GEGEN AUFPREIS

Dafür sorgen seitliche Klappen in den Achterkabinen und die einfach hochschwenkbare Niedergangstreppe. Die verläuft angenehm schräg ins Schiff und ist durch fünf Stufen bequem zu begehen. Der Salon wirkt hell und freundlich und durch einen vergrößerten Holzanteil, etwa am Hauptschott, gemüthlicher als im Vorgängerboot.

Im Standard sind die Möbel mit dunklem, seidenmatt lackiertem Mahagoni furniert, der Fußboden ist mit heller Akazie be-

schichtet, die Arbeitsfläche schwarz mit weißen Sprenkeln. Wahlmöglichkeiten sind vier andere Hölzer, unter anderem die sogenannte französische Eiche wie auf dem Testschiff, dunklere oder hellere oder gestreifte Böden und eine cremefarbene Arbeitsplatte. Wählbar sind weiterhin zwei Grautöne für die Oberschränke. Ebenfalls Grundausstattung ist die lange Pantryzeile und nur eine Heckkabine an Backbord nebst großer begehbarer Backskiste auf der gegenüberliegenden Seite.

Egal, welche Version gewählt wird: Was positiv auffällt, sind die verschraubten und nicht knarrenden Bodenbretter, hochwill-

kommene Edelstahlhandläufe beidseits an der Decke, viele Spots, Leselampen und indirekte Beleuchtung (als Extra programmierbar) sowie die mit 475 Liter Gesamtkapazität sehr großen Wassertanks. Die 43 mal 25 Zentimeter großen Rumpffenster schaffen schöne Ausblicke besonders unter Segeln oder vor Anker.

## KLEINE SCHWÄCHEN

Zu kritisieren sind die Schmelzsicherungen, die nach Auslösung selbst bei vorhandenem Ersatz nur aufwändig wieder zu aktivieren sind, und der in aufgeklapptem Zustand instabil wirkende große Salontisch.

Im Vorschiffsbereich sind fast noch die meisten Änderungen gegenüber der 415 erfolgt. Unter Wegfall der beiden seitlichen Sitze ohnehin fragwürdiger Sinnhaftigkeit wurde die Koje jetzt als Inselbett mit dem Kopfende nach vorn ausgestaltet. Das hat Schulterbreite gekostet, die Schlafstatt ist jetzt nur noch 1,45 Meter breit, die Gesamtfläche jedoch hat zugelegt. Und im Bett liegend sieht man durch das vordere Luk jetzt direkt in den Himmel ... →



#### MEHR HOLZ, WENIGER LUFT

Das Hauptschott ist nicht mehr gänzlich weiß. Die Fenster lassen sich nicht alle öffnen



#### BEIBEHALTEN

Die sehr gute Pantry blieb an Bord, und es gibt weiterhin eine lange Version, wenn nur eine Heckkabine gewählt wird



#### VERKNAPPT

Die Vorschiffskoje fällt mit einer Schulterbreite von 1,45 Metern recht schmal für die Schiffgröße aus



#### ERWEITERT

Ohne Backskiste im Kopfraum wirkt die Achterkabine an Backbord großzügiger als die an Steuerbord mit Staufach

Im Vorschiff ist auf Wunsch ein Duschbad zu haben, die Koje wird dann umgedreht und unter Verzicht des am Ankerkastenschott sitzenden Bücherregals nach vorn geschoben. In beiden Fällen verbleibt genug Fußraum in der großzügigen Vorschiffskabine, die in den überwiegenden Fällen als Eignerreich gewählt werden wird.

Auch das Bad wurde umgestaltet. Setzte die Werft früher auf einen Toilettenraum mit Waschbecken und angrenzender separater Dusche, befinden sich nun das (abdeckbare) WC und die Brause im selben Abteil. Die Maßnahme hat etwas Platz im Waschraum

gebracht. Die Stehhöhe beläuft sich in diesem Segment auf mindestens 1,91 Meter; im Salon und auch in den Kabinen steigt sie auf bis zu 1,97 Meter an.

#### NEUER GROSSER WETTBEWERB

Gutes optimiert? Ja, durch die Summe der Maßnahmen ist die Hanse 418 das bessere Schiff geworden. Mit einem Grundpreis von rund 173 000 Euro liegt sie obendrein auf dem niedrigen Niveau der vergleichbaren Konkurrenz. Und die gerät zunehmend härter: Bavaria wird in absehbarer Zeit ebenfalls ein neues Schiff dieser Größe bringen, und

dieses dürfte moderner sowie vielleicht ansprechender als die vorherige Generation aus Giebelstadt ausfallen. Zumindest lässt die neue C 45 (s. Seite 20) diesen Schluss zu.

Ob der evolutionäre Ansatz aus Greifswald mittelfristig ausreicht, um sich im Wettbewerb der großen Hersteller aus dem eigenen Land und Frankreich behaupten zu können, die mit gänzlich frischen Interpretationen des idealen zeitgemäßen Tourers in der Zwölf-Meter-Klasse auftrumpfen dürfen, muss und wird sich zeigen.

FRIDTJOF GUNKEL