



# Mooi en goed!





## HANSE 418



Zeilen op het IJsselmeer. De omstandigheden waren perfect. Zon, warm en wind. Helaas, om de nieuwe Code Zero uit te proberen woei het iets te hard. Vanuit Workum, een pittoresk dorpje in Friesland aan het IJsselmeer, zijn we vertrokken. Om het ruime water te bereiken moesten we eerst door een kanaaltje 'It Soal' en daarna door een smalle vaargeul.

*tekst en foto's:*

HARM SCHOLTEN / JACHTINBEELD.NL

### Het IJsselmeer

Het IJsselmeer heeft 3 nadelen om een boot te testen. Het is zoet water en dat geeft net iets meer diepgang van een schip dan zout water en dus minder snelheid; het IJsselmeer is zelf erg ondiep, waardoor het water onder het schip meer weerstand heeft, dat remt de snelheid en de golfslag is vanwege de geringe diepte erg kort, wat bij vooral aandewindse koersen meer weerstand zou moeten geven.

### Het zeilgedrag

Van dit alles was weinig te merken. De wind was stabiel, 16-19 knopen met een uitschieter naar 22. Windkracht 5 dus, met een uitschieter naar een kleine 6. Op ruime koersen voeren we met snelheden van maximaal 8,7 knopen, met gemiddelden van ruim 7. De aandewindse snelheid zat tussen de 6,2 en 7. Dat werd geklokt met een schijnbare windhoek van minder dan 300. De ware wind was 370. We voeren met 1 rif en een high aspect fok. Dat deze snelheden werden bereikt heeft zeker te maken met de lange waterlijn van 11,40m ten opzichte van de totale lengte van 11,99m; dat is 95%. Onder een hellingshoek van 15 graden is de waterlijn even lang als de totale lengte van 11,99. Schitterend dus.

Het ruimewindse vaargedrag was uitstekend. Ondanks dat het achterschip breed is en de spiegel loodrecht op het water staat, behield de Hanse een stabiele koers. Met een breed achterschip en veel wind zou je enigszins 'horizontaal schommelen' kunnen verwachten. Mogelijk dat het diep stekende roer, bijna even diep als de 2,10 m diep stekende kiel daarvoor verantwoordelijk is. Een andere mogelijkheid is dat de golven op het IJsselmeer minder hoog zijn dan op zee en dus minder zijwaartse druk geven bij veel wind. Ook de eigenaar van de Hanse, Bert, had nog geen ervaring met veel wind



op zee met zijn splinternieuwe jacht. Mijn ervaring met een lange tocht over zee met een Hanse 445, met windkracht 6, is dat de zijwaartse beweging acceptabel was. Vermoedelijk dat dus de 418, 80cm korter dan de 445, hetzelfde vaargedrag vertoont. Het aandewindse vaargedrag was ook uitstekend. Met een hellingshoek van 25 graden en af en toe wat meer, lag het schip stabiel in het water en voelde goed. Ook met iets minder hoog varen, met aange-trokken zeilen, om te kijken hoe het schip reageerde, bleef het vaargedrag acceptabel. Het schip ging tot het gangboord in het water en loefde daarna zelf op. Precies zoals het hoort. Halve wind. Het spelen met het roer om extra snelheid te krijgen, beetje oploeven en daarna weer afvallen, voelde goed aan. Het was een beetje als surfen op de golven.

Hiermee werd de eerdergenoemde 8,7 knopen gehaald. Voor de wind. Dat ging prima. Het schip luisterde goed op elke stuurbeweging en behield zonder extra stuurbewegingen een rechte koers.

### Overstag gaan

Het overstag gaan was een fluitje van een cent. De zelfkerende high aspect fok liet zich van zijn beste kant zien. Maar ook bij ruime wind was het prima varen. Bij weinig wind en ruime koers, zal de fok wel tekort schieten, maar dat heb ik niet kunnen testen. Bij tochten door de Zweedse scheren, of op nauw vaarwater, zal er minder snel gemotord worden. Overstag gaan met dit voorzeil gaat snel en is makkelijk. De snelheid blijft erin zitten en dat maakt een kruisrak varen tot een aangename beleving.

Het roeren, sturen zelf was een ware sensatie. Af en toe had ik het gevoel in een wat groot uitgevallen 'Laser' te varen, met alle voordelen ervan en niet de nadelen. De beide stuurwielen lagen goed in de hand. Het sturen zelf ging vrij licht. Bij de aandewindse koers was slechts een lichte neiging tot oploeven. Het kostte vrij weinig energie om dat te voorkomen en met de Hanse hoog aan de wind te varen. De Hanse 418 reageerde uiterst snel op elke roerbeweging, wat aanvoelde alsof het die Laser was. Toch voelde het niet aan alsof elke stuurfout meteen werd afgestraft. Natuurlijk ging de snelheid achteruit, maar dat was niet dramatisch. Je moet wel blijven opletten. Het is 'speels' sturen. Bij de halve tot ruime-windse koersen was het sturen ook licht en ging me gemakkelijk af. Op de stuurauto-maat reageerde het schip uitstekend. De automaat was goed afgesteld en zorgde voor niet al te nukkige bewegingen. En dat op alle koersen.

Het zitten en staan achter de roeren was prettig. Er zou nog een opstandje komen, op de plaats die de eigenaar prefereerde, om met de voeten, onder hellingshoek van 250 bijna horizontaal te kunnen staan. Dat ging nog gebeuren. Daarmee wordt nog meer comfort bereikt tijdens aandewindse koersen. Het zicht op de zeilen, als wel het zicht naar voren was zittend ook goed, zowel aan de loef- als lijzijde. Ook het zitcomfort aan beide zijden is goed. Fraaie, doordacht aangelegde zitbankjes achter de roeren en een breed gangboord om te zitten tot aan de zeering zorgden daarvoor. Zachte kussentjes, gehangen aan de beide zijden van de hekstoelen zou het comfort nog groter maken. Die zijn overigens te koop in elke betere watersportwinkel.

### Zeilveroering

We voeren met Elvström zeilen, zoals de eigenaar Bert het noemde: 'met de eerste upgrade'. De High Aspect fok stond er strak bij en leverde uitstekende aandewindse vaareigenschappen. Maar ook met ruime wind was de snelheid hoog. Het grootzeil was van hetzelfde materiaal. Ook met rif 1 stond het er uitstekend bij, niet in de laatste plaats omdat het reefstelsel goed uitgekend was. De ogen, waarmee het eerste rif werd gezet, stonden op de juiste plaats en dat zorgde voor de hoge snelheden en het hoog aan de wind kunnen varen. Hanse werkt samen met de befaamde zeilmaker Elvström en dat is te merken. Er zijn vele kwaliteiten zeilen te koop. Telkens weer wat duurder. Voor ieder wat wils. De kwaliteit van alle zeilen is bewezen goed.





Ik heb niet volgetuigd kunnen varen, dus kan ook niets meedelen of het schip is overtuigd of ondertuigd. Ik ga ervanuit dat een werf die zoveel ervaring heeft een juiste keuze heeft gemaakt. De combinatie van het gewicht van de Hanse 418 met het aantal m2 zeil, ongeveer 10t met 87m2, exclusief Crossover zeil van 77m2 moet toch wel garant staan voor voldoende vaart, ook bij weinig wind.

## Op de motor

Op de motor is het goed manoeuvreren. De boegschroef, die uit de romp van het schip naar buiten komt doet zijn werk naar behoren en helpt bij het aanleggen. Het motorgeluid is acceptabel. De 39pk motor voldoet. Voor een meerprijs is een 57 pk motor leverbaar, die is aan te raden in gebieden waar veel stroom staat.

## De romp

De romp is ontworpen door Judel/Vrolijk. Het is een moderne rompvorm, een bijlboeg en een spiegel, die loodrecht op het water staat. Het bijzondere is dat bij 150 helling de volledige lengte van het schip ook de waterlijn is. Zoals bekend is de lengte van de waterlijn bepalend voor de maximale snelheid. De importeur meldde dat snelheden van meer dan 9 knopen bij ideale weersomstandigheden haalbaar zijn, wat uitzonderlijk snel is voor een 41 voeter. Een deel van de spiegel is uitklapbaar en kan worden omgetoverd tot een zeer ruim en comfortabel zwemplatform. Het geheel ziet er modern uit.

De romp is naar verhouding licht en dat is vanwege de constructie. Een balsa kern is de basis. Deze wordt aan twee kanten voorzien van een polyester laminaat. Aan de buitenkant wordt daaroverheen een vinyl-ester laag aangebracht. De buitenste laag is een gelcoat die de romp zijn gladde uiterlijke geeft. De combinatie zorgt voor gewichtsreductie zonder de degelijkheid van de romp aan te tasten. Voor een aantal te bestellen kleuren, bijvoorbeeld de 'gouden' kleur wordt er over de gelcoat een folie aangelegd, die het schip zijn definitieve rompkleur geeft. Het ziet er schitterend uit en heeft ook bewezen voldoende sterk te zijn om een lange levensduur te garanderen. Om kikkers en de zeereling sterk te maken en ervoor te zorgen dat ze ook bij barre omstandigheden niet kapot gaan is er binnendecks op de verbinding van de romp en het dek een extra laag lijn aangelegd en bij de kikkers daaronder nog een aluminiumplaat. Ik heb bij andere jachten, in het verleden, meegemaakt dat van boten, aangemeerd in een niet beschutte

haven, de kikkers inderdaad bij harde wind uit het gangboord werden gerukt. Dat zal met deze constructie niet meer gebeuren, zo verwacht ik.

## De kiel

We voeren met de standaardkiel. De zogenaamde 'Draft L Keel'. Hiermee konden we al heel hoog aan de wind zeilen. De torpedokiel, ook wel T-kiel genaamd, is ook leverbaar. Deze zal beslist nog betere aandeelwindse resultaten leveren. Het nadeel van de T-kiel is dat het meestal de diepgang en dus het vaargebied verkleint en de kans op vuil, wat aan de kiel blijft hangen meer is, bijvoorbeeld een verloren onder water drijvend visnet, wat zich om de kiel heen wringt.

## Het dek

Het dek oogt strak. Ik vind het mooi. Alle vallen lopen onderdeks. Het geeft een rustige en vooral overzichtelijke indruk. Met het, nauwelijks van echt teak te onderscheiden, namaakteak dek is het geheel af. Het enige is dat de schroeven van de platen, die de vallen afdekken, opvallen. Waarschijnlijk is dat gedaan om, als er in het tussendeck een val vast komt te zitten, de plaat, waaronder de vallen verborgen zitten, snel los te maken. De in het zicht liggende schroeven zijn dus functioneel opvallend. De tafel in de kuip is met een ingenieus werkend systeem heel eenvoudig uitklapbaar. Gezellig om in de haven aan te zitten. Omdat de grootzeilval op het dek is gemonteerd is er ruimte voor die tafel. Tijdens het zeilen kon ik tegen de ingeklapte tafel lekker 'leunen' en de handgrepen heb ik gebruikt bij het overstag gaan. Ook hier is weer over nagedacht en is ervaring omgezet in gebruiksgemak.



Het enige nadeel van een flushdeck is dat naar de mast of het voordek lopen op knobbelig water en golven lastig is. Je hebt alleen maar de zeereling om aan vast te houden en dat voelt niet fijn. Gelukkig is het alleen in nood nodig om tijdens het varen het voordek op te moeten gaan. Alle zeilfuncties zijn immers vanuit de kuip te bedienen.

De stuurwielen zitten op een goede plaats en nemen naar verhouding weinig plaats in. Van en naar de roerplaats lopen gaat gemakkelijk. De stuurwielen zelf hadden wat mij betreft een maatje groter mogen zijn.

## Dekuitrusting

Grootzeil: De trimmogelijkheden zijn voldoende. Alle 'standaard' voorzieningen zijn aanwezig. Een achterlijk spanner, een onderlijk spanner, een neerhouder, te bedienen met de lijnen die van de mast naar zijkanten van de kuip lopen en allen met de lieren, op de testboot elektrisch uitgevoerd, te bedienen zijn. Daarnaast is er ook nog een achterstag spanner, die voldoende vertraging heeft om ook met veel wind met de hand te kunnen bedienen.

Fok: De high aspect fok heeft geen trimmogelijkheden. Dat voelt even vreemd aan, maar heeft mij achteraf niet het gevoel gegeven dat ik wat heb gemist. Misschien dat met weinig wind het wel een nadeel kan zijn. Aan de wind zal dat niet het geval zijn. Het gaat dan immers niet om het oppervlak van het zeil, maar om de manier waarop het zeil gesneden is en de bolling van het zeil. Het verplaatsen van het leioog is meer voor een genua dan voor een high aspect. Met een iets minder strak aantrekken van de fok zal bij weinig wind ook al effect hebben om net even een paar tienden knopen harder te varen. Het voordeel van zelfkerend weegt, bij de meeste zeilers, op tegen een optimaal te trimmen fok of genua.

## Crossover zeil

De werf noemt het een crossover zeil, wat specifiek voor Hanse ontwikkeld is. De Code Zero, zoals ik het gemakshalve betitel, was wel gemakkelijk te zetten. Je moest voor het hijsen wel het voordek op, en dat is logisch, want het zeil was verpakt in een tas die rond de 15 kg woog. Het zeil zit opgerold als een berg dik touw in die tas. Aan de bovenkant van het zeil zit een wartel, die met een oog verbonden wordt met een val die naar de top van de mast loopt en aan de onderkant met een doorlopende roller. De



dubbele lijn om de Code Zero af en op te rollen loopt via vernuftige oogjes die aan de onderkant van de scepters de lijnen begeleiden naar het gangboord naast de kuip, wederom naast het stuurwiel en door de roerganger te bedienen. De schoot van de Code Zero loopt buiten alle verstaging om rechtstreeks naar een katrol op het gangboord nabij het stuurwiel.

### Hijzen en inrollen en grootzeil laten vallen

De aan de giek vastgemaakte huik, de lazy bag genoemd, die aan de bovenkant verbonden is met de lazy jacks ziet er opengeritst, tijdens het zeilen, niet verzorgd uit. Vermoedelijk dat ook hier de werf heeft gekozen voor gemak. Een lange rits, aan de bovenkant van de lazy bag, wordt opengeritst en het zeil kan gehesen worden. De huik hoeft niet opgeruimd te worden. Het blijft aan de giek zitten. Ook het inhalen van het grootzeil gaat eenvoudig. De val losmaken en het zeil valt mooi in de huik. De huik wordt daarna dichtgeritst. Zo gemakkelijk is dat. De keerkok wordt handmatig vanuit de kuip ingehaald en kan ook op de lier gezet worden.

### Mast en zeilen

Standaard wordt een Selden mast geleverd. Hoogte boven water 19,60 m, wat voor een 41 voeter hoog is. Een carbon mast en giek zijn optioneel, maar worden niet standaard aangeboden. Bert vond de meerwaarde ten opzichte van de meerprijs niet voldoende om hiervoor te kiezen. De zeilen zijn van Elvstrøm. Ze hebben voor Hanse vele soorten zeilen ontwikkeld. Ze noemen de zeilen waarmee wij zeilden '5 layers performance trioptimal sails'. Deze laminaatzeilen zagen er prima uit en zorgden voor uitstekende zeileigenschappen. Het Crossover zeil is een asymmetrisch gesneden zeil en bestaat uit de lichtgewicht CZ laminaat.



### Het dek

Het dek oogt prima. De lage opbouw geeft de Hanse een mooie lange lijn. Het enige nadeel is dat, als je onverhoopt naar het voordek moet, je je alleen kan vasthouden aan de reling. Het lage dek zorgt er wel voor dat het uitzicht, vanuit de kuip, over het water optimaal is.

### De kuip

De kuip is functioneel en ergonomisch verantwoord ingericht. Zowel op de banken als achter de roeren is het zit en sta-comfort goed. Een ander voorbeeld is de opklapbare bankjes achter het roer. Daarmee kun je gemakkelijker de ruimtes daaronder bereiken en wordt het zwemplatform, als je dat uitklapt, ineens een royale vloer waar het lekker zitten is. Alle lijnen en vallen lopen onderdeks en komen uit bij de klemmen die goed bereikbaar zijn voor de roerganger, maar ook voor een tweede persoon die voor het roer zit of staat. De hoeken, die de buitenste lijnen vanaf de klemmen maken

zijn, naar de lieren toe, redelijk scherp. Als de afstand iets groter zou zijn gemaakt zou voor het lieren zelf iets beter zijn. Vermoedelijk is de korte afstand een compromis om de stuurman ook vanachter het roer de klemmen te kunnen laten bedienen. Met elektrische lieren merk je hier uiteraard niets van. Als je de lieren met de hand bedient zijn ze onder spanning niet allemaal even licht te bedienen.

Een met één handbeweging neerklapbare buiskap, waarmee we voeren, gaf voldoende beschutting tegen de wind en opspattend water. Deze zit niet een in basispakket, De kap doet wel afbreuk aan de mooie lijnen van het schip, maar is in ons klimaat onontbeerlijk. Misschien voor Hanse een reden om ook hiervoor iets fraais te ontwikkelen.

### De kajuit

De kajuit heeft een lichte en uiterst moderne uitstraling. Daar moet je van houden. Ik deelde mijn bedenkingen met Bert en zijn echtgenote Nathalie. Hun antwoord zette mij aan het denken. Bert en Nathalie vonden het, in het begin, ook een beetje 'steriel' zoals zij het noemden. 'Het went snel' zei Bert. Hij vindt de traditioneel ingerichte schepen nu 'ouderwets en gedateerd'. Ik weet niet of ik zijn gevoel ga delen, maar het interieur is wel strak, licht en fraai afgewerkt, met ook hier weer een aantal doordachte dingen. De ramen in de romp geven een gevoel van vrijheid. Je kijkt net boven de waterlijn naar buiten en dat is leuk. Je gaat niet naar het vooronder, zoals bij vele schepen, naar een donker afgesloten geheel. De vele daklichten en het licht afgewerkte interieur dragen bij tot een prettig gevoel als je in de kajuit zit. Ook de verlichting is mooi en goed doordacht. Alles is hier ook weer ergonomisch verantwoord. Het enige nadeel vind ik de rechte banken. Die hadden iets meer gebogen mogen zijn en meer comfort kunnen bieden. Mijn rug had er last van.

### Customisation

Een beter Nederlands woord is er niet voor. De vertaling zegt 'maatwerk'. En dat is het niet helemaal, maar er zijn wel een paar mogelijkheden die Hanse de klant aanbiedt. Meerdere soorten zeilen, masten, het laatste wordt niet in het aanbodspakket aangeboden, de bekleding van het interieur, de verschillende soorten hout voor vloer en interieur, verschillende soorten hout en vloeren voor het interieur, het pakket navigatie op verschillende niveaus, kleur van de romp; deze wordt bij een aantal kleuren, met een speciale folie aangebracht. Je ziet dat ook op vliegtuigen en taxi's in grote steden, die allemaal dezelfde kleuren hebben. Daarnaast kan er gekozen worden





voor een gekleurde grijze gelcoat romp of gespoten romp. Wat niet kan worden gecustomised zijn de romp en het dek. De verschillende indelingen weer wel. Twee of 3 hutten en één of twee natte cellen, passen in de basis opbouw van het jacht. Denk hierbij aan bijvoorbeeld de niet verplaatsbare schotten die stevigheid geven aan romp en dek, maar ook de plaats van de natte groepen zijn vaste onderdelen. De potentiële eigenaar kan dus de sfeer van zijn schip voor een deel aanpassen aan de eigen wensen.

## Het vaargebied

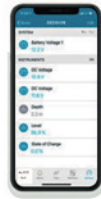
De Zweedse, Deense en Noord-Duitse wateren zullen uitermate geschikt zijn voor deze Hanse. Snel overstag gaan in de Zweedse scheren, hoog aan de wind kunnen varen en relatief vaak weinig golven en matige wind. Dan zal de Hanse 418 uitstekend uit de verf komen. Ook op de Zeeuwse stromen zal het goed varen zijn. Op de Noordzee, Duitse bocht en de Elbe heb ik met bijna alle weersomstandigheden, tot en met 7Bft, ervaring met een Hanse 445. Ik ga ervan uit dat de Hanse 418 ongeveer gelijke zeileigenschappen heeft. De Hanse 445 was in alle omstandigheden een prettig varend en vooral snel varend schip. Met hoge golven en harde wind was het paaltjes pikken wel een issue. Het schip sloeg hard op het water in het dal van hoge golven. Het duiken van het schip in de golven op het IJsselmeer was minder dan ik had verwacht, maar de golven zijn hier ook niet hoog. Het 'vallen' op het water maakt veel lawaai en geeft het gevoel of het schip breekt. Het is, vermoed ik, onvermijdelijk als je kiest voor een rompvorm met een bijlago, een relatief vlak onderwaterschip en diepstekende relatief smalle kiel. Ik kan niet beoordelen of deze nieuwe 418 eenzelfde romp heeft en dus ook dit gedrag vertoont in hoge zeeën. Een oudere rompvorm zoals een rondspant jacht heeft dit niet, maar vaart ook niet hoog aan de wind en meestal niet zo snel als deze moderne Hanse. De keuze van de werf voor deze rompvorm is duidelijk. Hoe vaak vaar je met windkracht 7 in de Duitse bocht? Juist is er door de ontwerper Judel & Vrolijk gekozen voor een allround romp welke in alle condities optimaal presteert, merkte de importeur op.

## Prijs

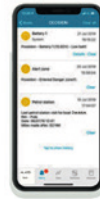
De Hanse 418 wordt standaard voor € 192.269 geleverd. Voor de overdracht in Nieuwpoort, transport, in bedrijfstelling plus oplevering met proefvaart wordt € 18.270 gerekend. Als je daarbij nog een zwemplatform, het cruising pakket, een B&G-navigatiepakket, wat overigens fraai en functioneel is, lazy bag en lazy jacks, die heel



**POSITION**  
Verfolgen Sie Ihre Position in Echtzeit.  
Track your position in real-time.



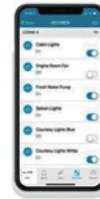
**SENSORS**  
Überwachen Sie Ladestände und Geräte.  
Monitor your charge levels and devices.



**ALARMS**  
Push-Nachrichten bei aktuellen Ereignissen.  
Push notifications on current events.



**TRIP LOG**  
Teilen Sie Ihre geloggten Törns mit Freunden.  
Share your cruises and track data with friends.



**CONTROL**  
Bedienung elektronischer Geräte per Fernsteuerung.  
Operate your electronic devices by remote control.



**LIFE REPORT**  
Direkter Händler Kontakt für schnelle Hilfe.  
Direct contact to your dealer for quick help.

handig zijn, kaartplotter in de kuiptafel, wat zeer functioneel is, het crossoverzeil, fijn voor ruimewindse koersen, nog wat kussens, beschermhoezen etc. bestelt, dan loopt de prijs al snel op naar zo'n € 250.000,00. De prijzen van de Bénéteau Oceanis 41.1 en de nieuwe Bavaria C42, jachten van vergelijkbare lengtes, liggen ook in deze prijsrange. Momenteel is er bij Hanse wel een actie die loopt van 1 juli tot 1 september. Er worden maar liefst 3 gratis pakketten geleverd; het B&G navigatie pakket, het cruising pakket en het performance pakket met een totale waarde van Euro 22.349. Hiermee wordt de prijs dan wel weer een stuk aantrekkelijker. Ook andere merken werken momenteel met acties. Het is dus onmogelijk een scherpe prijsvergelijking te maken.

## Handige Hanse app

De app van de Hanse 418 is deels een leuk speeltje, maar geeft ook essentiële informatie in de vorm van alarmen, het kunnen regelen van de elektronische apparaten op afstand, de spanning van de accu's te meten en hulp op afstand van een dealer te regelen. De andere app onderdelen zijn leuk, maar zeker niet essentieel.

## Samenvatting

De Hanse 418 is een snel, gemakkelijk zeilend, zeer comfortabel jacht. Het gemakkelijk zeilen is een optelsom van meerdere factoren. De high aspect keefok, maakt daar zekere deel vanuit. Ook het crossoverzeil zal het zeilgenot vergroten. Het eenlijns reeffsysteem vergroot de veiligheid bij opstekende wind. Naast het gemakkelijk reeven, geeft de ergonomisch gevormde kuip, de schipper en zijn opvarenden een veilig gevoel. Alle zeilfuncties zijn vanuit de kuip te bedienen en dat maakt de Hanse veiliger bij slechte weersomstandigheden. De beide stuurwielen in combinatie met brede gangboorden zorgen ervoor dat de stuurman altijd wel ergens een fijn plekje vindt om 'achter het roer' te zitten of te staan. Het is niet objectief te beoordelen of deze aspecten bij elkaar geteld daarmee ook vermoeidheid, wat vaak optreedt bij langere tochten met slecht weer, minder is, maar daar lijkt het wel op. De kuipbanken zitten comfortabel en de tafel in de kuip is prak-

tijk en functioneel. De Hanse 418 heeft een moderne uitstraling. Het flushdeck draagt daar zeker toe bij. Het interieur is strak en degelijk afgewerkt. Het licht ogende interieur is zeer functioneel en ook strak afgewerkt. De Hanse 418 biedt voor de lengte van een 41-voeter erg veel ruimte. De ramen in de romp dragen bij tot een goede sfeer in de kajuit. De rugleuningen van de banken in de kajuit zijn voor mij te recht. Aan het moderne interieur met veel rechte hoeken moet ik wel wennen, maar dat is een kwestie van smaak. Al met al een fraai jacht met goede zeileigenschappen. Een langer verblijf aan boord lijkt me zeer comfortabel, niet in de laatste plaats vanwege alle door-dachte comfort verhogende elementen, zowel bovendecks als in de kajuit.

## HANSE 418

### Belangrijkste kenmerken

Lengte over alles:	12.40 m
Romplengte:	11.99 m
Waterlijn:	11.40 m
Breedte:	4.17 m
Diepgang:	2.10 m   optie 1.74 m
Waternverplaatsing:	9.800 kg   optie: 10.100 kg
Ballast:	2.860 kg / optie: 3,200 kg
Standaard motor:	39 pk
Vers watertank:	475 liter
Brandstoftank:	160 liter
Prijs:	vanaf 192.269 euro incl. btw



Dealer voor België: West Yachting België  
T. 058/79.86.07  
Info: [www.westyachting.be](http://www.westyachting.be)