

EUROPAS GRÖSSTES  
SEGELMAGAZIN

14

26.6.2019

# Yacht

**SEGELN MIT  
KLEINER CREW**

OSTSEE-REGATTA BALTIC 500,  
AUSRÜSTUNG, MANÖVER

**BESSER  
TRIMMEN**

WIE SIE IHR GROSSSCHOT-  
SYSTEM OPTIMIEREN  
UND RICHTIG NUTZEN

**IBIZA**

DIE BESTEN BUCHTEN  
DIE TOLLSTEN TIPPS  
DIE COOLSTEN CLUBS

**NORDSEE**

VOM EWIGEN REIZ DES  
WATTENMEERS. PLUS:  
SO GELINGT DER TÖRN  
IM TIDENREVIER

**GROSSER EXKLUSIVTEST**

**TOP-YACHTEN  
IM VERGLEICH**

*Die drei beliebtesten 45-Fuß-Fahrtenboote von Bavaria, Beneteau und Hanse*



Aufgereiht. Die drei 45-Füßer bei böigen Bedingungen in der Gegenüberstellung vor Neustadt. Nur der direkte Vergleich gibt Aufschluss über die wahren Leistungspotenziale

HANSE 458

BAYARIA C45

OCEANIS 46.1

# DREI ENGEL FÜR ALLE

*Interessant für Eigner, gefragt im Chartermarkt: Die **GROSSEN TOURER** der führenden Werften im YACHT-Vergleichstest. In Teil 1: alles zu den Segeleigenschaften, zum Handling und den Details an Deck*



BAVARIA C45

HANSE 458

OCEANIS 46.1

Breitensport: Die Bavaria C45 ist das Boot mit der größten Ausladung am Heck. Die Hanse ist achtern fast einen Meter schmäler

**K**aum eine andere Klasse ist derzeit auf dem Markt derart intensiv umkämpft wie die Tourenyachten um 45 Fuß Rumpflänge. Das hat gute Gründe: Einerseits bieten die großen Schiffe viel Platz beim Segeln sowie beim Aufenthalt in Hafen und Bucht, auch mit einer größeren Crew. Andererseits vermitteln sie das Gefühl von Sicherheit selbst bei viel Wind, und sie sind dennoch gut beherrschbar, auch mit kleiner Mannschaft. Obendrein ist die Längenkategorie speziell für den Chartermarkt interessant: Boote dieser Größe werden besonders oft nachgefragt, weil sie sich schon mit vier oder sogar fünf Doppelkabinen ausbauen lassen. Damit können mehr Personen gemeinsam auf die Reise gehen und somit Kosten sparen. Der Trend im Chartergeschäft zielt darauf ab.

Dieses nicht unerhebliche Potenzial für Eigner sowie für Vermieter nutzen die internationalen Großserien-Hersteller, welche hohe Stückzahlen liefern und damit gleichzeitig die Preise vergleichbar niedrig halten können. Zu nennen sind Marken wie Bava-

ria, Beneteau, Dufour, Hanse oder Jeanneau, welche die lukrative Klasse immer wieder mit neuen, oft spannenden oder gar innovativen Booten bedienen und sich so gegenseitig Marktanteile abjagen.

#### DREI RICHTIGE

Für die YACHT-Testredaktion ist diese interessante Ausgangslage Grund genug, die führenden Werften mit ihren aktuellen 45-Fußern für einen Gruppentest an die Ostsee einzuladen. Ort der Handlung ist wieder die

## MAXIMALES VOLUMEN STEHT IM FOKUS. SPORT IST ABER AUCH WICHTIG

Ancora Marina in Neustadt, wo im Anschluss an die Inwater-Messe Hamburg Ancora Yachtfestival einige der Yachten bereits zur Verfügung stehen.

Bavaria Yachtbau hat die neue C45 (Einzeltest in YACHT 19/18) am Start. Mit der gehobeneren C-Linie möchte sich die Werft vom bewährten Cruiser-Programm abgrenzen und neben dem Chartermarkt auch wieder vermehrt Eigner erreichen.

Branchenführer Beneteau nimmt mit der Oceanis 46.1 (Test in YACHT 17/18) am Vergleich teil. Das Schiff ist im Januar 2019 als Europas Yacht des Jahres in der Kategorie Fahrtenyachten ausgezeichnet worden und bringt sich mit diesen Vorschusslorbeeren schon mal als Spitzenkandidatin für den Gruppentest in Stellung.

Hanse yachts ist mit der neuen 458 vertreten. Ihr Konzept basiert im Wesentlichen auf der schon etwas älteren Hanse 455 (Test in YACHT 23/14), wurde aber von der Werft in Greifswald umfassend überarbeitet und modernisiert. Der Rumpf ist noch derselbe, das Deck und viele Details sind neu.

Für den Gruppentest eingeladen waren zudem Jeanneau mit ihrer Sun Odyssey →

### BAVARIA C45



#### AVANTGARDISTISCH

Die Optik der Bavaria C45 mit der langen Fensterzeile im Aufbau kann polarisieren. Die Yacht aus Giebelstadt kommt mit Rollmast und einem Segel-Upgrade zum Test



#### GETEILT

Der Cockpittisch ist teilbar und ermöglicht so einen freien Durchgang durch die Plicht. Unter der Klappe im vorderen Cockpitboden kann die Rettungsinsel lagern



#### AUSGEDEHNT

Im Cockpit sitzen sechs Personen recht komfortabel am verbreiterten Tisch; komplett aufgeklappt steht dieser aber nicht sehr stabil. Die Duchten sind 1,78 Meter lang

### HANSE 458



#### HÜBSCH

In den Augen der YACHT-Tester das schönste Schiff im Vergleich. Der Kajütaufbau ist insgesamt etwas flacher und kantiger gestaltet als bei den Wettbewerbern



#### AUFGERÄUMT

Klare Strukturen im Cockpit der Hanse 458. Der zweiflügelige Tisch ist eingeklappt schlank und stört deshalb kaum – und er bietet gute Festhaltungsmöglichkeiten für die Mitsiegler



#### GESTAUCHT

Die Cockpitbanke sind mit 1,70 Metern etwas kürzer als bei der Konkurrenz; als Sonnenliegen eignen sie sich nur bedingt. Und der Tisch fällt recht klein aus

### OCEANIS 46.1



#### EXTRAVAGANT

Die Oceanis 46.1 aus Frankreich zeigt die modernsten Formen. Markant sind auch die großen Fenster im Rumpf. Der optionale Targabügel ist nicht schön, dafür praktisch



#### WEITLÄUFIG

Die Französin verfügt über die größte Plicht im Vergleich. Trotz des sehr wuchtigen Tisches gibt es für die Mitsiegler ausreichend Platz, um die Beine ausstrecken zu können



#### NUTZBAR

Genug Platz für bis zu acht Personen. Die Duchten sind mit 1,84 Metern die längsten der drei Schiffe. Der Cockpittisch dient auch als Stauraum für die Rettungsinsel

## BAVARIA C45



### EXKLUSIV

Die C45 bietet als einziges Schiff der Klasse eine Garage für ein kleines Schlauchboot-Dingi im Heck. Die Badeplattform ist die größte im Vergleich



### ERSCHLOSSEN

Der Kajütaufbau ist bei der Bavaria etwas weniger breit als bei der Konkurrenz, dafür sind die Gangbords breiter und vom Bug bis zum Heck sicher zu begehen

## HANSE 458



### VERSTECKT

Auf der Hanse ist im Heck ein offener Stauraum für die Rettungsinsel vorgesehen. Allerdings ist diese nur erreichbar, wenn die Badeklappe geöffnet ist



### BESCHIEDEN

Vor allem achtern wird das Laufdeck auf der Hanse recht schmal und ist kaum mehr gut begehbar. Die sich nach achtern verjüngenden Rumpflinien fordern Zugeständnisse

## OCEANIS 46.1



### ABGESTUFT

Bei der Französin liegt der Cockpitboden auf sichtlich hohem Niveau. Dank der ebenfalls ausklappbaren Zwischenstufe ist der Absatz aber problemlos zu schaffen



### GESTRECKT

Die seitlich am Niedergang weit nach vorn gezogenen Sonnenliegen auf dem Kajütdach der Oceanis verlängern das Cockpit optisch wie auch von der Nutzbarkeit her

440 (YACHT 16/17) sowie Dufour mit der Grand Large 460 (YACHT 23/15). Die beiden Französinen haben es bedauerlicherweise nicht nach Neustadt geschafft.

Optisch gibt es recht markante Unterschiede der drei Testanten. Die Hanse 458 repräsentiert als älteste Konstruktion im Vergleich die eher gewohnte, harmonische Linienführung. Auch ist der Entwurf aus dem Hause Judel/Vrolijk & Co mit einer Breite von 4,38 Metern das Schiff mit dem höchsten Streckungsfaktor. Nach Meinung aller vier beteiligten YACHT-Tester ist die Hanse 458 mit ihren vergleichsweise schlanken und stimmigen Linien das attraktivste Boot innerhalb der Gruppe. Allerdings ist die Beurteilung der Optik natürlich auch in diesem Fall letztlich subjektiv.

Dagegen ist die Konstruktion der Oceanis 46.1 von Beneteau von ganz anderem

Schlag. Mit ihrer fülligen Frontpartie, den ausgeprägten und bis zum Bug durchgezogenen Kimmkanten, dem ausladenden Heck und dem massiven Targabügel sowie doppelten Ruderblättern vertritt die Konstruktion von Finot/Conq die neuesten Formen und Erkenntnisse im modernen und dynamischen Yachtbau, welche dieser Zeit insbesondere von den französischen Werften intensiver gepflegt werden als anderswo. Die Yacht vom Branchenführer sticht mit ihrer ziemlich radikalen und somit polarisierend anmutenden Optik aus der Vergleichsgruppe heraus und lässt die beiden Boote aus Deutschland dagegen eher konventionell aussehen.

Die C45 von Bavaria beschreibt den Mittelweg. Die Dimensionen ihrer Linien sind mit denjenigen der Oceanis 46.1 vergleichbar, das Streckungsverhältnis ist fast iden-

tisch. Besonderes Kennzeichen: Die Yacht aus Giebelstadt hat mit 4,40 Metern das breiteste und optisch auch wuchtigste Heck. Trotz der üppigen Breite achtern verzichtete Konstrukteur Cossutti auf doppelte Ruderblätter. Dafür wurde die Steuerflosse relativ weit unter den Rumpf gebaut, damit die Yacht auch bei viel Krängung noch gut steuerbar bleibt.

### GUTES MATERIAL, BESSERE LEISTUNG

Die Testtage in der Neustädter Bucht bieten für die Vergleichsfahrten die volle Varianz verschiedener Windbedingungen, von Schwachwind von lediglich 6 Knoten bis zu 20 Knoten und mehr in den Böen. Um das Potenzial der Teilnehmerinnen richtig einordnen zu können, müssen die Boote mehrmals und mit wechselnden Testern kurze Kurse absegeln. Dabei ergibt sich ein klares



Ausgeglichen. Mit Wind von achtern weist das Test-Trio ähnliche Leistungswerte auf

## DIE OCEANIS 46.1 IST DAS MODERNSTE BOOT DER TEST-FLOTTE

Bild: Hart am Wind sowie auf den Raumschots-Kursen ist die Hanse 458 offensichtlich das schnellste Schiff, sowohl bei Starkwind und noch deutlicher bei schwachem Wind. Allerdings muss dabei erwähnt werden, dass das Schiff aus Greifswald mit qualitativ sehr guten und formstabilen optionalen Membran-Segeln von Elvström ausgestattet ist und damit einen Vorteil mitbringt. Auch ist die Hanse mit einem herkömmlichen Rigg ausgestattet; auf den Konkurrenzjachten steht dagegen ein Rollmast.

Die Bavaria C45 kann auf der Kreuz das Tempodiktat der Hanse zwar nicht ganz mitgehen, läuft dafür aber im Vergleich eine sehr gute Höhe. Speziell bei weniger Wind kann sie verlorenes Terrain zur Hanse so auch wiedergutmachen. Auch das Testschiff von Bavaria kommt zum Gruppentest in Neustadt mit einer qualitativ besseren Segelgarderobe, als die Grundausstattung ab Werft dies vorsieht. Profitieren kann die C45 insbesondere von einem vertikal durchgelatteten Großsegel, es stammt ebenfalls von Elvström.

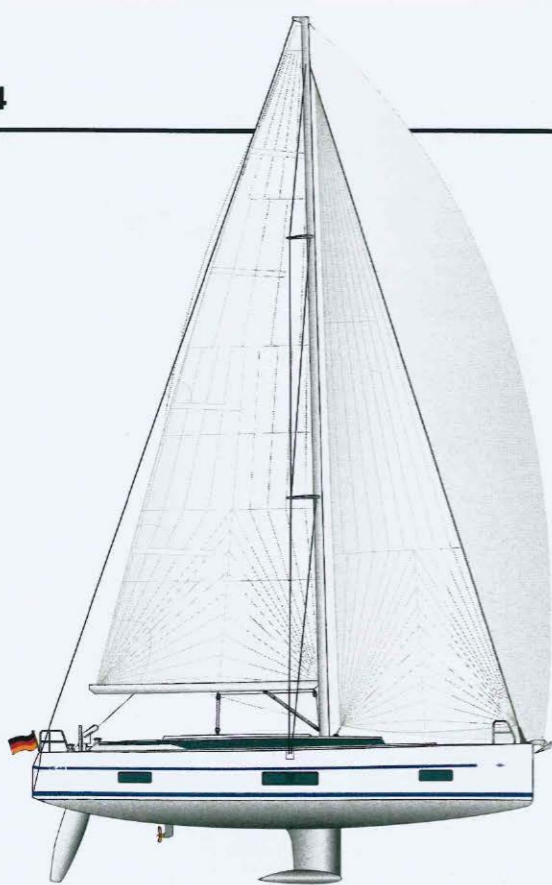
Beneteau schickt die Oceanis 46.1 mit ganz einfach geschnittenen und wenig pro-

deutlich mehr Leistungsvermögen beweisen können.

### GEFÜHL UND KONTROLLE

Beim Steuern zeigen sich bei der direkten Gegenüberstellung Unterschiede zwischen den beiden Booten mit Einzelruder (Bavaria und Hanse) und der Oceanis mit zwei Ruderblättern. Die beiden Boote aus Deutschland lassen sich gleichermaßen leicht und sehr gefühlvoll steuern und so an ihr Potenzial heranzuführen; die Arbeit am Rad macht viel Spaß – allerdings nur bis zu einer gewissen Krängung. Im Test bei sehr inkonstanten Bedingungen mit knackigen Böen zeigen sowohl die Bavaria als auch die Hanse die Tendenz, hart am Wind aus dem Ruder zu laufen, zumindest wenn sie nicht aktiv genug mit der Großschot gezügelt wurden.

Davon unbeeindruckt dampft die Oceanis 46.1 auch mit viel Lage problemlos durch die Böen. Dank der zwei Ruderblätter ist Kontrollverlust bei der Französin kein Thema; dafür bleibt leider das Steuergefühl etwas auf der Strecke. Auf dem Boot von Beneteau muss der Steuermann mehr Arbeit am Rad leisten, um auf Kurs zu bleiben und →



## BAVARIA C45

### TECHNISCHE DATEN

Konstr.	Cosutti Yacht Design
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	13,60 m
Gesamtlänge	14,43 m
Wasserlinienlänge	12,87 m
Breite	4,49 m
Tiefgang/altern.	2,20/1,75, 2,60 m
Masthöhe über Wasserlinie	21,57 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	8,72 kn
Gewicht	11,6 t
Ballast/-anteil	3,1 t/26,3 %
Großsegel	64,0 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock	50,0 m <sup>2</sup>
Maschine (Yanmar)	42 kW/57 PS
Kraftstofftank	250 l
Frischwassertank	2 x 325 l
Fäkalientanks	2 x 80 l

### RUMPF- UND DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwich mit Schaumkern, gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren. Isophthalsäure- und Polyesterharze

### AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	249 780 €
Preis segelfertig <sup>1</sup>	256 075 €
Komfortpreis <sup>1</sup>	277 495 €

### Yacht-BEWERTUNG

Bavaria hat mit der neuen C45 eine voluminöse und vor allem am Heck ungewöhnlich breite Tourenyacht gebaut. Unter Segeln läuft das Schiff gute Höhe und lässt sich vorzüglich steuern. Als Besonderheit innerhalb der Klasse kann das Schiff mit einer Dingi-Garage aufwarten

### KONSTRUKTION UND KONZEPT

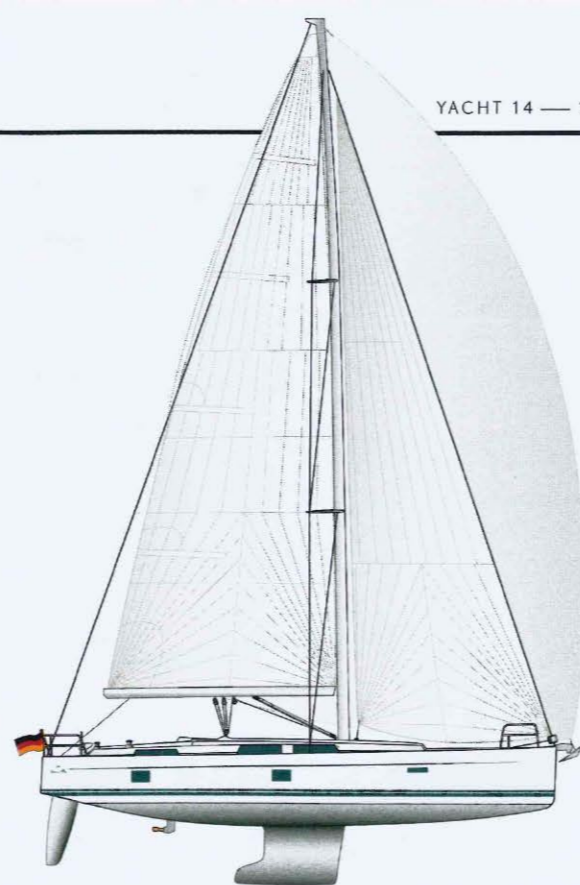
- + Gebaut mit Vakuum-Infusion
- + Heckgarage für Schlauch-Dingi
- + Größte Badeplattform im Vergleich
- + Variables Grundkonzept

### SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Gute Höhe am Wind
- + Viel Gefühl für das Boot am Rad
- Leichte Tendenz zum Ausbrechen
- Wenig Platz an den Winschen

### WERFT UND VERTRIEB

**WERFT** Bavaria Yachtbau GmbH, 97232 Giebelstadt, Deutschland; [www.bavariayachts.com](http://www.bavariayachts.com)  
**VERTRIEB** Händlernetz



## HANSE 458

### TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Judel/Vrolijk & Co
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	13,55 m
Gesamtlänge	14,04 m
Wasserlinienlänge	12,20 m
Breite	4,38 m
Tiefgang/alternativ	2,23/1,82 m
Masthöhe über Wasserlinie	20,60 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	8,49 kn
Gewicht	11,7 t
Ballast/-anteil	3,4 t/29,1 %
Großsegel	60,0 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock	43,0 m <sup>2</sup>
Maschine (Yanmar)	42 kW/57 PS
Kraftstofftank	210 l
Frischwassertank	450 l
Fäkalientanks	2 x 50 l

### RUMPF- UND DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwichkonstruktion mit Balsaholzkern. Gebaut in Handauflage. Vinylester- und Polyesterharze

### AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	237 880 €
Preis segelfertig <sup>1</sup>	256 810 €
Komfortpreis <sup>1</sup>	277 525 €

### Yacht-BEWERTUNG

Hanse legt mit der 458 eine würdige Nachfolgerin der erfolgreichen 455 vor. Die Konstruktion ist im Vergleich mit der Konkurrenz eher schlank, und der Rumpf schnürt achtern ein. Die Hanse gewinnt die Tests unter Segeln, ist aber auch am besten ausgestattet

### KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Im Vergleich relativ kleines Cockpit
- + Attraktive Optik
- Weniger Platz hinter dem Steuerrad
- Kein Bugsprit als Option

### SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Segelt steif, schnell und hoch
- + Gute Ergonomie im Cockpit
- + Gelungenes Beschlagslayout
- Leichte Tendenz zum Ausrudern

### WERFT UND VERTRIEB

**WERFT** Hanseyachts AG, 17493 Greifswald, Deutschland; [www.hanseyachts.com](http://www.hanseyachts.com)  
**VERTRIEB** Händlernetz



## OCEANIS 46.1

### TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Finot/Conq
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	13,65 m
Gesamtlänge	14,60 m
Wasserlinienlänge	13,24 m
Breite	4,50 m
Tiefgang/altern.	2,35/1,75, 2,65 m
Masthöhe über Wasserlinie	20,31 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	8,84 kn
Gewicht	10,6 t
Ballast/-anteil	2,7 t/25,8 %
Großsegel	54,0 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock	44,1 m <sup>2</sup>
Maschine (Yanmar)	42 kW/57 PS
Kraftstofftank	200 l
Frischwassertank	370 l
Fäkalientanks	1 x 50, 1 x 64 l

### RUMPF- UND DECKSBAUWEISE

Rumpf: GFK-Vollaminat, Deck: GFK-Sandwich (Vakuum-Infusion). Vinylester- und Polyesterharze

### AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	272 750 €
Preis segelfertig <sup>1</sup>	281 650 €
Komfortpreis <sup>1</sup>	302 935 €

### Yacht-BEWERTUNG

Ausgezeichnet mit dem Titel als Europas Yacht des Jahres 2019, steigt die Oceanis 46.1 von Beneteau als Favoritin ins Rennen um den Gruppensieg ein. Mit Rollmast und nur einfachen Standardsegeln wird die Französin im Test aber unter Wert geschlagen

### KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Sehr geräumiges Cockpit
- + Moderner, zeitgemäßer Riss
- Sitze für den Steuermann sehr tief
- Kleine Backskisten im Cockpit

### SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Spürbar hohes Leistungspotenzial
- + Targabügel für Großschotführung
- + Kurstreu auch bei viel Krängung
- Weniger Steuergefühl

### WERFT UND VERTRIEB

**WERFT** Chantiers Beneteau, 85800 Saint Gilles Croix de Vie (Frankreich); [www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)  
**VERTRIEB** Händlernetz

er bekommt dafür von den relativ kleinen Stummelrudern weniger Rückmeldung. Der kaum vorhandene Ruderdruck auf der Oceanis 46.1 mag für den ambitionierten Steuermann unangenehm sein; ein Pluspunkt dagegen wäre, dass der Autopilot zum Lenken weniger Kraft benötigt und damit weniger Bordstrom verbraucht.

### DIE VIELFALT IST TRUMPF

Die uns für den Test zur Verfügung gestellte Oceanis 46.1 ist mit einem Targabügel über dem Cockpit ausgestattet. Das wuchtige Formteil gibt es bei Beneteau als Alternative für eine effizientere Führung der Großschot

sowie als Basis zum Anbauen einer größeren Sprayhood oder einer Küchenbude. Diese optisch zwar etwas gewöhnungsbedürftige, aber dafür auch überaus funktionale Option können die Yachtbauer aus Frankreich innerhalb der Konkurrenz exklusiv anbieten. Ansonsten ist für die Großschot bei allen drei Booten ein simples Hahne-

## DIE RÜMPFE UNTERSCHIEDEN SICH WIEDER SEHR DEUTLICH

pot-System vorgesehen, angeschlagen etwa in Baummitte. Ein Traveller wird von den Herstellern nicht angeboten. Bavaria teilt dabei die Großschot in zwei einfache Taljen, was den Traveller ersetzt und in einer Halse gute Kontrolle über den Großbaum schafft. Ein System, das sich auf den anderen beiden Booten leicht umrüsten lässt (s. auch Großschotssysteme, Seite 76).

Auch wird bei allen drei Testschiffen im Standard die Selbstwendefock angebaut. Überlappende Genuas mit seitlich montierten Schotschienen gibt es auf Wunsch als Extra. Die Riggs kommen bei Hanse und bei Bavaria von Seldén; Beneteau vertraut derweil auf ein Profil von Z-Spars. Rollmasten sind für alle drei Boote als Extra gegen Aufpreis erhältlich. Ebenfalls nur als Option rüsten Bavaria und Beneteau ihre Schiffe mit einer fest angebauten GFK-Bugnase aus, so wie es bei den Yachten im Test durchweg der Fall war. Daran können zusätzlich Segel wie Gennaker oder Code Zero angeschlagen werden, und die Rüssel dienen überdies als Ankerhalterung.

Bei der Hanse ist das anders. Bei ihr wird bereits im Standard ab Werft eine Edel- →

## DIE EINHAND- TAUGLICHKEIT IST BEI ALLEN SCHIFFEN EIN GROSSES THEMA

stahl-Ankerhalterung angebaut, an der auch die zusätzlichen Raumwindsegel angeschlagen werden können. Ein eigentlicher Bugspriet, wie für Bavaria und Beneteau erhältlich, ist für die Hanse 458 dagegen auch als Option nicht vorgesehen.

Bei den beiden Booten aus Deutschland werden die Ober- und Unterwanden ganz außen, direkt am Schiffsrumpf in die Struktur eingeleitet. Die Franzosen von Beneteau dagegen trennen das stehende Gut. Die Oberwanden sind auf der Oceanis 46.1 außen am Rumpf, die Unterwanden innen am Kajütaufbau angeschlagen. Dies verlangt zwar nach stärkeren Strukturen und Rumpfversteifungen, bietet dafür aber die Möglichkeit, eine bis zu 116 Prozent überlappende Genua zwischen den Wanten hindurch zu schoten sowie unverbaute Durchgänge über das Laufdeck nach vorn – ein Vorteil.

### ALLES NACH ACHTERN

Bezüglich ihres Layouts im Cockpit zeigen sich alle drei Probanden recht homogen. Heißt konkret: Die Schoten, Fallen und sämtliche Trimmleinen werden innerhalb von Kajütaufbau und Cockpitsüll bis ganz nach hinten umgelenkt, direkt vor die Steuersäulen und damit in die unmittelbare Erreichbarkeit des Rudergängers. Damit wei-

sen sich die drei Testboote als einhandauglich aus. Das Handling für Alleinsegler funktioniert bei ihnen gleichermaßen gut. Auf Wunsch und als Option für den Betrieb mit Genua, Gennaker oder Code Zero gibt es für alle Wettbewerberinnen ein Paar zusätzliche Winschen, die wahlweise auch elektrisch betrieben werden können.

Hanseyachts montiert die zusätzlichen Dichtoler weiter vorn auf den Süllrand, wo sie auch von der Mannschaft ergonomisch gut zu erreichen sind. Bavaria und Beneteau dagegen platzieren die zusätzlichen Schotwischen weit achtern vor den Steuersäulen. Dort sind sie zwar für Rudergänger gut zugänglich, von der Crew allerdings nur mit Krampf – ein Kompromiss.

Alle drei Hersteller spendieren ihren Schiffen Steueranlagen von Jefa. Bei Bavaria und Hanse werden die Quadranten der Ein-

zelruder mit einem einzigen, durchgehenden Seilzug über beide Steuerräder bedient. Der Nachteil: Fällt das System wegen eines Defekts aus, ist das Boot nur noch über Notpinne oder Autopilot steuerbar. Bei der Oceanis 46.1 mit den doppelten Ruderblättern dagegen laufen zwei Steuerzüge wie üblich getrennt, und die Quadranten sind unter Deck mit einer Schubstange verbunden. Bei einem Schaden würde die Yacht also immer noch über ein Rad manövrierbar bleiben.

### GUTE IDEEN HOCH DREI

Die größte Badeplattform im Vergleich ist die der C45 von Bavaria mit einer nutzbaren Grundfläche von rund 2,3 Quadratmetern. Die Heckklappen der Hanse 458 (2,0 Quadratmeter) und der Oceanis 46.1 (2,1 Quadratmeter) fallen aber nicht wesentlich kleiner aus. Bavaria nutzt die Fläche im Heck als einen nassen Stauraum, wo man auch ein kleines 2,30-Meter-Schlauchboot quer lagern kann. Diese Dingi-Garage haben die Giebelstädter Yachtbauer innerhalb der 45-Fuß-Klasse exklusiv.

Bei der Hanse ist hinter der Badeplattform ein separater Stauraum für die Rettungsinsel ausgewiesen – im Prinzip ein guter und vernünftiger Ort dafür. Aber: Um im Notfall an das rettende Floß zu kommen,

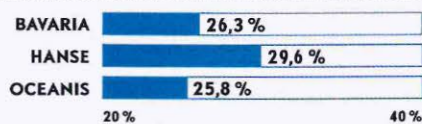
## KENNZAHLEN UND MESSWERTE

### POTENZIAL



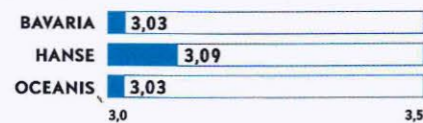
Dimensionslose Kennzahl, die die Segelfläche ins Verhältnis zur Verdrängung setzt. Je höher der Wert, desto höher ist das theoretische Leistungspotenzial

### BALLASTANTEIL



Verhältnis von Kielballast zum Gesamtgewicht. Je höher der Ballastanteil, desto größer das aufrichtende Moment. Die Formstabilität ist nicht berücksichtigt

### VERHÄLTNISS LÄNGE ZU BREITE



Die Zahlen drücken die Streckung einer Yacht aus. Höhere Werte stehen für ein schlankes Boot, niedrigere Zahlen beschreiben breite, voluminöse Risse

### RUMPFGEWICHT PRO METER



Gesamtgewicht abzüglich Ballastanteil geteilt durch die Länge in Metern. Der Wert sagt aus, wie schwer ein Schiff (ohne Kiel, aber mit Interieur) gebaut ist

### FREIBORDHÖHEN



Rumpfhöhe über der Wasserlinie. Gemessen am Heck (achtern), auf der Höhe der Wanten (Mitte) sowie direkt am Bugstegen (vorn)

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\frac{S}{V^{2/3}}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V)

### BAVARIA C45



#### GERÄUMIG

Die Bavaria C45 bietet die größten Backskisten. Insgesamt 750 Liter Stauraum stehen hier zur Verfügung. Zusätzliche Stauboxen finden sich im Brückendeck achtern



#### SICHER

Ein großer und tiefer Graben zwischen dem Steuerrad und den Sitzen für den Steuermann bietet Sicherheit. Der Rudergänger arbeitet mit viel Bewegungsfreiheit

### HANSE 458



#### NIEDRIG

Die Backskisten auf der Hanse sind recht flach und liefern zusammen nur knapp 450 Liter Stauvolumen. Weitere Möglichkeiten sind unter den Steuermannssitzen zu finden



#### BEENGT

Zwischen Rad und dem achterlichen Brückendeck stehen auf der Hanse nur 37 Zentimeter Freiraum für den Steuermann zur Verfügung – für große Segler wird es hier ziemlich eng

### OCEANIS 46.1



#### KNAPP

Auf dem französischen Boot sind die Backskisten recht klein ausgelegt (zweimal 90 Liter). Einen weiteren großen Stauraum gibt es im Cockpitboden



#### ERHOHEN

Auf der Beneteau ist der Höhenunterschied zwischen Cockpitboden und Sitzfläche nur gering. Für eine gute Sicht nach vorn wird der Steuermann deshalb vorzugsweise stehen

muss die Badeklappe zunächst geöffnet und die Rettungsinsel von dort aus ins Wasser gelassen werden; bei Sturm und Wellengang ist das kein einfaches Unterfangen.

Für die Lagerung der Insel hat Beneteau die beste Lösung gefunden: Bei der Oceanis wird die Rettungsinsel innerhalb des wichtigen Cockpittisches untergebracht und kann von dort aus ohne viel Mühe ins Wasser bugsiert werden. Auf der C45 von Bavaria ist dafür ein separater Stauraum im Cockpitboden vorgesehen. Dank des mittig teilba-

ren Salontisches ist die einfache Erreichbarkeit ebenfalls gewährleistet.

### ES BLEIBT SPANNEND

Bei den vergleichenden Tests auf dem Wasser zeigen sich doch recht deutliche Leistungsunterschiede, die aber durchaus auch in Abhängigkeit von der Ausstattung der Testschiffe zu sehen sind. Die sehr gut ausgerüstete Hanse 458 segelt stark und ausgewogen. Sie gewinnt die Gruppentests unter Segel klar und holt sich hier schon mal einen

Vorsprung. Bezüglich des Layouts, des Handlings und des generellen Konzepts zeigen aber alle drei Testschiffe sowohl Vor- als auch Nachteile. Eine deutliche Siegerin zeichnet sich demnach nach Teil 1 des Vergleichstest noch nicht ab. Teil 2 im nächsten Heft wird Klarheit schaffen.

MICHAEL GOOD

MITARBEIT: FRIDTJOF GUNKEL,  
LASSE JOHANNSEN, MICHAEL RINCK

## TEIL 2 IM NÄCHSTEN HEFT: ALLES INNEN



Wo holen sich die drei Yachten die Punkte bezüglich Wohnkomfort und Nutzbarkeit? Dazu alles zur Bau- und Ausbauqualität sowie zur Technik. Und nicht zuletzt: Wie sind die Preise zu beurteilen? Antworten darauf in der YACHT 15/2019