



Klare Linien, günstiger Preis Gelungenes upgrade der

HANSE 400e

Mit klaren, sportlichen Layouts beeinflusst Hanse die gesamte Branche, bei den Käufern sind die ostdeutschen Yachten wegen der klaren Linien und des günstigen Preises beliebt. Die Hanse 400e wurde jetzt zum ersten Mal überarbeitet. Claus Reissig hat das Schiff Probe gesegelt.

Fotos: Claus Reissig

Hanseyachts ist bis jetzt eine Geschichte in der Wirtschaft, die ihresgleichen sucht. Alles was der Firmengründer und Vorstandsvorsitzende Michael Schmidt anfasst, scheint sich in einen Erfolg zu verwandeln. Das Rezept dafür ist eigentlich ganz einfach: Man nehme alle Ideen, die Segler bei teuren und außergewöhnlichen Schiffen mögen und setze sie auf die knallharte Preispolitik von Hanse um. Daraus entstehen Schiffe wie die 400e – die seit 2008 in ihrer zweiten Auflage auf dem Markt ist. Mit äußeren Anleihen bei Wally – bündig im Deck liegenden Luken, einem Loft ähnlichen Innenausbau – und einem Cockpit einer Offshore-Rennyacht mit viel Freiflä-

chen und zwei weit außen stehenden Steuerrädern wie auf einem kleinen Volvo Ocean Racer.

Das Schmidt selbst permanent hinterher ist die Fertigung zu optimieren, Preise zu senken und neue Ideen einzubauen, sowie die Schiffe immer wieder zu überarbeiten, ist dabei der eine Teil der Geschichte. Dass er dabei mittlerweile sein selbst definiertes Vorbild Bavaria Yachts aus Giebelstadt fast überholt haben dürfte, der andere. Unter seiner Ägide produziert Hanseyachts Schiffe kosteneffizient wie kaum eine andere Werft. Für den Kunden heißt das, dass er hier die maximal mögliche Menge Schiff für sein Geld bekommt: Im Fall der Hanse 400e sind das fast genau 40 Fuß (12,10 Meter) für einen Startpreis von rund 135.000 Euro plus knapp 10.000 Euro für die Ausführung in Epoxydharz. Dabei funktioniert eine Hanse wie ein Volkswagen, alles sitzt, wo es hingehört (oder wo es die Fertigung erfordert), überall kann man sich auch als großer Mensch bewegen, geschönte Ecken, die nur so aussehen, als würden sie funktionieren, sucht man auf einer Hanse vergebens; ein grundehrliches, deutsches Schiff eben.

So fühlt sich auch die neue 400e (das e steht für Epoxydharz, mit dem man sich den Rumpf optional leichter und stabiler bauen lassen kann) an, mit der wir bei böigen fünf bis sechs Beaufort auf den Greifswalder Bodden kreuzen. Mit zweitem Reff im Groß und der für Hanse charakteristischen



Bis auf die Bedienung der Achterstagtalje, ist das riesige Cockpit frei von weiteren Leinen.

Fahrleistungen unter Segeln (0,5 m Welle; 22 Knoten Wind)	
40°	6,7 kn
90°	6,5 kn
120°	7,5 kn
180°	6,8 kn

Selbstwendefock. 80 Grad Wendewinkel sind bei diesem Wind drin, über zwei Meter Tiefgang helfen dabei natürlich; weit oben in Luv sitzt der Steuermann an einem der kleinen Räder mit perfektem Blick in die Fäden des Vorsegels, wie es moderne Regattaschiffe vormachen. Dazwischen bleibt ein komfortabler Durchgang nach achtern frei auf eine Rudergängerbank, wie sie ein einzelnes Rad in der Mitte erfordern würde kann verzichtet werden. Dafür bekommt man dieses unvergleichliche – und viel leicht nur bedingt Familientaugliche – Ge-



Segeln
(und)

fühlt lediglich durch die drei Drähte der Heckreling vom brodelnden Kielwasser getrennt zu sein.

Dass die 400er heute keine Rekorde aufstellt, ist den etwas bauchigen (Standard-) Segeln geschuldet; mit einem flacheren Schnitt, sowie kräftigeren Schotwinschen als die auf dem Kajütdach stehenden Lewmar 40 wäre die Hanse vor allem bei diesen Bedingungen noch einmal ein ganzes Stück flotter unterwegs. Empfehlenswert sind die für knapp 1.500 Euro Aufpreis erhältlichen Lewmar 46 sowie das Performance-Paket mit optimierten Segeln, Rutschern und Fallen für 8.500 Euro. Das ist zwar nicht teuer,



Ohne Rudergängerbank bietet die HANSE 400e einen völlig ungehinderten Einstieg. Wer für den großen Törn nachrüsten möchte, findet eine Bank auf der Optionsliste.

Wendewinkel
zwei Meter
weit oben
einem der
Blick in die
berne Regat-
en bleibt ein
achtern frei,
sie ein ein-
lern würde,
bekommt
- und viel-
liche - Ge-



treibt aber den Einstiegspreis schnell in die Höhe, zumal auch für Dinge wie Instrumente, Heizung oder Anker-ausrüstung extra bezahlt werden muss.

Da alle Schoten und Strecker – bis auf den Achterstagspanner – auf den Manöverwischen auf dem Kajütdach enden und das Großsegel ohne Traveller über einen Hanepot vor dem Niedergang gefahren wird, ist das riesige Cockpit fast frei von allen Leinen. Das ist durchaus ein Sicherheitsaspekt für Familien, unabhängig von der Crewstärke bedeutet es jedoch auch, dass immer einer für die Trimmerarbeiten bereit stehen muss, will der Rudergänger die Yacht für diese Zeit nicht dem Autopiloten überlassen. Gerade bei kräftigem, böigen Wind ist von ihm aber eine hohe Aufmerksamkeit am Rad gefordert, denn viel Lage mag die 400 ob des breiten Hecks und der vielleicht etwas kleinen Fläche des Ruderblattes nicht; sie wird unruhig und ist bei zu viel Lage (über circa 17 Grad) nur mit kräftiger Hand auf Kurs zu halten. Sicherlich ein konstruktiver Punkt, an dem es Verbesserungspotential gibt. Ist das Schiff jedoch eingetrimmt, kann bei stabilen Bedingungen beispielsweise an der Kreuz aber lange auf Eingriffe verzichtet werden. Die Selbstwendefock und das daher größere Großsegel wechseln in den Wenden selbsttätig die Seite; da wünscht man sich beim Heimkommen am Sonntagabend fast eine kleine Kreuz zum Abschluss, statt die Maschine zu starten.

Unter Motor

Mit dem serienmäßigen 40 PS-Yanmar-Diesel mit Saildrive und ebenfalls serienmäßig dreiflügligem Festpropeller gibt es bei Flaute und Manövern keine Überraschungen: Die 400e dreht vorwärts und rückwärts jeweils in einer Schiffslänge und ist trotz der recht hohen Bordwände auch bei Seitenwind extrem einfach zu kontrollieren. Der offene Spiegel erleichtert das Ganze

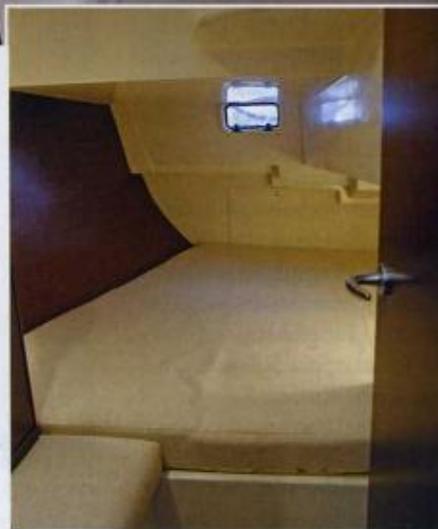


Unter Deck greift die Hanse 400e die klaren Linien des Rumpfes und Aufbaus auf. Modern, schnörkellos, mit viel Platz zum Leben. Typisch für Hanse der beidseitig nutzbare Kartentisch. In allen Kabinen bietet die Werft vielseitige Gestaltungsmöglichkeiten

noch einmal – als Rudergänger kann man das Schiff mit dem Heck wunderschön passgenau an die Pier legen und dabei die erschrockenen Gesichter der Umstehenden genießen. Dass man sich jeweils zum Ganghebel nach unten beugen muss, ist die Folge dessen einfacherer (und kostengünstigerer) Montage an dieser Stelle. Wer auf eine höhere Leistung unter Segeln Wert legt, sollte der Yacht statt des Fest- einen Drehpropeller gönnen, der bei Nichtgebrauch der Maschine den Wasserwiderstand spürbar senken hilft.

Fahrleistungen mit Maschine

3300 1/min	7,3 kn
2500 1/min	6,5 kn
Drehkreis	1 SL
Stoppweg	1 SL



Unte

Unte
Gr
oder de
denen
sitzt, w
moder
je getei
den be
der and
Hafen
die Kin
getrenn
tional g
große
dabei e
niere v
mehr V
nach de
rend fü
konzip
Motorh
in Pos

Date

LUA:
LWL:
Breite
Tiefga

Verdrä
Masch



Unter Deck

Unter Deck erwartet einen die hanesche Gleichteilestrategie. Bei Layout, Pantry oder der Nasszelle gibt es durch die verschiedenen Modelle keine Experimente. Alles sitzt, wo es hin gehört, der Salon ist kühl und modern in seinem Layout und wie eh und je geteilt in die Sitzgruppe auf der einen und den beidseitig benutzbaren Kartentisch auf der anderen Seite. Eine Idee, die vor allem im Hafen Vorteile hat, wenn sich die Eltern oder die Kinder zum Lesen oder Spielen an zwei getrennte Tische zurückziehen können (optional gibt es hier aber auch eine Bank). Die große Klappe des Kartentisches erscheint dabei ein wenig wackelig, kräftigere Scharniere würden vor allem in dem Moment mehr Vertrauen schaffen, wenn man bei Lage nach der kräftigen Holzkannte greift. Irritierend für ein Schiff, das für die offene See konzipiert ist, sind die nicht gesicherte Motorklappe, die nur durch ihre Dämpfer in Position gehalten wird und die lose

eingelegeten Regalbretter in der Pantry. Ansonsten geht es in der Hanse 400e funktional und praktisch zu, nicht umsonst hat das kantige Design mittlerweile auch die Innenräume anderer Hersteller erreicht. Nirgends jedoch hat der zukünftige Kunde derart viele Möglichkeiten der Gestaltung. Mit mehreren verschiedenen Holzarten; dazu passend wählbaren Stoffen, Dutzenden unterschiedlichen Layouts und Außenfarben werden wohl nur selten zwei gleiche 400e die Werkhallen in Greifswald verlassen. Die Kojen sind groß und bequem, immer mindestens zwei Meter lang und ausreichend breit, neben maximal sechs Personen in drei Kabinen kann zudem die Salonbank belegt werden. Überall gibt es klar abgegrenzte Stauräume und Schränke, in

denen sich all die Kleinigkeiten für den Urlaubstörn unterbringen lassen.

Nicht ideal für die Schiffsinspektion sind die großen Platten, mit denen die Bilgen komplett verschlossen und verschraubt sind; sie sind ein Tribut an den günstigen Einstiegspreis und auch intern ein viel diskutiertes Detail, wie man aus Kreisen der Werft erfahren kann.

Im Grunde genommen alles Dinge, die Segler heute Schiffe kaufen lassen, denn – anders als bisher bei Autos – bestimmt vor allem der Preis den Absatz von Schiffen in großem Stil. Und auf eins kann man sich als Kunde bei Hanse verlassen: Sollten sich für denselben Preis bessere Lösungen finden lassen, werden sie bestimmt sofort Einzug halten.

Kontaktanschriften:

HanseYachts AG
17489 Greifswald
Tel.: 03834/5792-0, Fax: 5792-30
www.hanseyachts.com
und das Hanse Händlernetz

Daten

LüA:	12,10 m	Wasser:	325 l
LWL:	10,80 m	Diesel:	140 l
Breite:	4,04 m	Großsegel:	52,20 qm
Tiefgang:	1,98 m	Selbstwendefock:	36,20 qm
	(1,65/2,05 m	Gennaker:	120 qm
	Option)	Design:	Judel/Vrolijk Design
Verdrängung:	8,4 t (Epoxy: 7,9 t)	CE Kategorie:	A
Maschine:	40 PS Yanmar	Preis:	ab 134.351,- Euro
	Diesel/Saildrive	www.hanseyachts.com	

Kojen

Vorn:	2,0 x 1,4 m
Salon:	2,16 x 0,6 m
Achtern:	2,03 x 1,20 m
(unter dem Cockpit 1,70 m lang)	

Stehhöhe

Vorn:	1,92 m
Bad:	1,87 m
Salon:	1,92 m
Pantry:	1,89 m
Achtern:	1,92 m