

Hanse 411



Maße

Lüa 12,35 m, Breite 4,05 m, Tiefgang 1,98 m oder 1,55 m, Gewicht ca. 9,7 t, Segelfläche 82,1 m²

Preis: ab 132 820 Euro

Wer den Eigner unseres Testboots kennt, der weiß, dass er als international erfahrener Regattasegler nicht einfach so von der Stange kauft. Eine große Werft kann aber nur für eine repräsentative Zielgruppe produzieren und die enge Kalkulation lässt kaum Spielraum für individuelle Details.

Deshalb wurde das Testboot kurzerhand ohne Beschläge und ohne Rigg ausgeliefert, damit der Eigner seine Sonderwünsche selbst umsetzen konnte. Schön, wenn ein Betrieb so flexibel ist.

Das heißt nicht, dass die Hanse, so wie sie von der Werft kommt, minderwertig ausgerüstet wäre. Aber Segler sind Individualisten und haben oft ihre eigenen Vorstellungen.

Das Rigg kam statt von Isomat von Nordic und auch dort wurden die meisten Beschläge selber aufgenietet. Allerdings ziehen sowohl die Franzosen, als auch die Dänen ihr Aluminium durchs selbe Werkzeug, so dass die Profile identisch sind. Unterschiede gibt es bei den Detaillösungen, wie dem Mastfuß und den Salingbeschlägen.

Das Deckslayout ist ebenfalls weitgehend selbst entworfen und montiert. Statt der serienmäßigen Selbstwendefock gibt es drei Genuas auf der „Fram“, die, wie das Großsegel auch, von Werner Fritz geschneidert wurden.

Der Traveller ist, anstatt auf dem Kajütdach im Cockpit montiert. Dort ist er effektiv und lässt sich auch noch besser handhaben.

Unter Deck entspricht das Boot der Standardversion mit einer Achterkabine.

Der Konstrukteur hat gut gearbeitet

Die Linien der Hanse 411 stammen von Judel / Vrolijk und geben keinerlei Anlass zu Kritik.

Das Boot segelt praktisch ohne Ruderdruck. Das ist zunächst einmal gewöhnungsbedürftig. Es reagiert aber sofort auf Steueraus schläge und kündigt dem Rudergänger rechtzeitig an, dass es demnächst gewillt sei, „in die Sonne zu schießen.“ Man hat immer noch genügend Zeit, den Traveller zu fieren. Die Radsteuerung funktioniert dank der Schubstange und der JP3-Ruderlager angenehm spiel frei.

Wir haben die Version mit 1,98 Meter Tiefgang gese gelt. Die bodenseefreundliche Kurzkielversion kommt

auf 1,55 Meter und ist 210 Kilogramm schwerer. Das ist, verglichen mit einem Gesamtgewicht von fast zehn Tonnen nicht die Welt. Ein gestrecktes Profil ist aber einfach leistungsfähiger.

Die Segelleistungen der Hanse 411 sind beeindruckend. Zwischen 17 und 20 Knoten scheinbaren Wind beschleunigen das breite Gefährt auf gute siebeneinhalb Knoten an der Kreuz. Fällt man etwas ab, klettert die Anzeige auf über acht Knoten. Für eingefleischte Rohrkojensegler sind das keine spektakulären Werte; aber wir sitzen hier auf einem Boot mit dem Komfort eines gut ausgestatteten Apartments und nicht auf einem „nackten“ Racer.

Ein guter Teil der Segelleistungen ist auch Werner Fritz zu verdanken. Besonders das Großsegel stand hervorragend.

Kompromissloses Riggkonzept

Die Konstrukteure und Werften scheinen sich endlich von Kompromissen wie 7/8-Rigg ohne Backstagen oder einer Rollreffgenau als Universallösung von Flaute bis Sturm zu verabschieden. Auch wenn das Vorstag der Hanse nicht ganz im Topp angreift, ist sie praktisch toppgetakelt. Dadurch, und durch die gepfeilten Salinge, wird der Mast immer richtig gebogen. Da braucht man, anders als bei den alten Toppriggs, keine besonderen Maßnahmen zu treffen, damit der Mast nicht nach hinten „durchknallt“. Andererseits ist der obere, unverstärkte Teil des Mastes kurz genug, um noch genügend Zug vom Achterstag aufs Vorstag zu übertragen. Dieses Riggkonzept ist eine praktikable Lösung.

Eine Selbstwendefock ist nicht nur für Einhandsegler

gedacht. Gerade bei mehr Wind erleichtert diese das Bootshandling enorm. Allerdings ist das Rigg damit bei Leichtwind etwas unterdimensioniert, so dass man am Bodensee wahrscheinlich nicht auf eine Genua verzichten möchte. Natürlich ist die Hanse auch mit Rollreff zu bekommen. Dieser Kompromiss kann aber niemals die Leistungen herkömmlicher Segel erreichen, so dass für ambitioniertere Segler eine Kombination aus herkömmlicher Genua und Selbstwendefock sinnvoll erscheint. Wer gleichzeitig schnell, hoch und sicher segeln will, muss halt wohl oder übel das Vorsegel wechseln.

Viel Komfort unter Deck

Im Achterschiff ist backbords eine geräumige Achterkabine mit Doppelkoje und auf der anderen Seite eine begehbare Backskiste. Das ist eine sehr praktische Lösung, weil man auf vielen Booten einen Stauraum von solchen Dimensionen zwar gut gebrauchen könnte, aber selten findet. Die Hanse 411 kann alternativ auch mit zwei Achterkammern geordert werden. Dann fällt dieser praktische und große Stauraum allerdings weg. Auch die andere Achterkabine muss dann etwas kleiner ausfallen, weil das Achterschiff symmetrisch geteilt wird. Im Salon ist Steuerbords eine große und gut ausgestattete Pantry in L-Form. Die geräumige Nasszelle mit Toilette, Waschbecken und Dusche ist auf gleicher Länge gegenüber eingebaut. Davor ist der Kartentisch mit zwei drehbaren Sesseln und der Dinette. Das Vorschiff ist ebenfalls sehr geräumig. Doppelkoje, Schränke und ein kleiner Schreibtisch sind dort un-



Oben links: Das geräumige Cockpit ist ergonomisch sinnvoll gestaltet und bietet eine gute Sitzposition für den Steuermann. Der Traveller ist bei der Standardausstattung auf dem Aufbau.

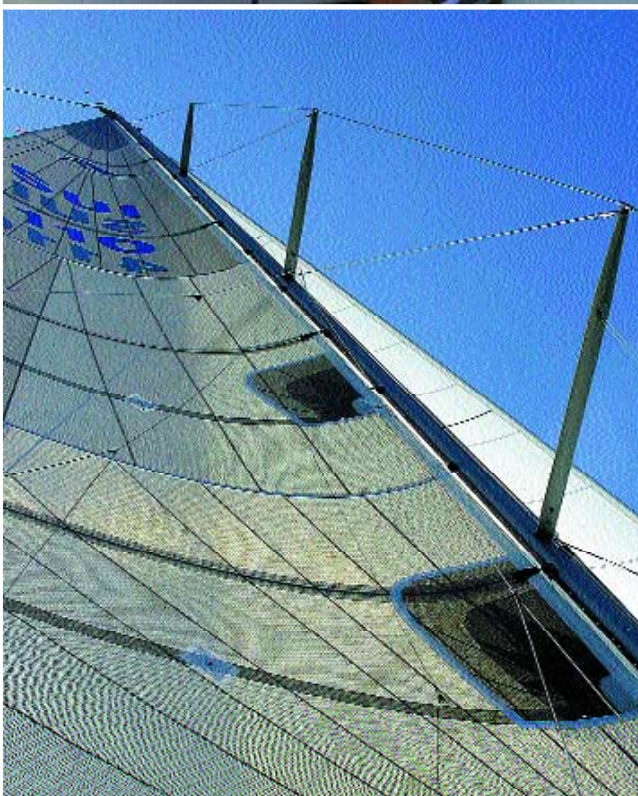
Oben rechts: Am Mastfuß werden alle relevanten Leinen nach achtern umgelenkt. Eine gute Idee ist die klappbare Maststufe. Bei Booten in diesen Dimensionen erleichtert das die Handhabung des Großsegels enorm.

Mitte rechts: Die Winch für die Fallen wird elektrisch angetrieben. Eine große Hilfe beim Setzen des mächtigen Großsegels.

Unten links und Mitte: Der Motor kann durch Luken von drei Seiten und von oben gewartet werden. Man kommt zwar überall dran, aber wenn man die Abdeckung komplett abnehmen könnte wäre es besser.

Unten rechts: Das Standardrigg hat zwei statt drei Salingpaare und ist 9/10-getakelt.





Technische Daten Hanse 411



<i>Länge über alles:</i>	12,35 m
<i>Länge Wasserlinie:</i>	10,90 m
<i>Breite:</i>	4,05 m
<i>Gewicht:</i>	9,7 Tonnen
<i>Tiefgang langer Kiel:</i>	1,98 m
<i>Tiefgang kurzer Kiel:</i>	1,55 m
<i>Großsegel:</i>	50,60 m ²
<i>Selbstwendefock:</i>	31,50 m ²
<i>Genua (optional):</i>	55 m ²
<i>Sturmfock (optional):</i>	10 m ²
<i>Spinnaker (optional):</i>	125 m ²
<i>Motor Yanmar 4JH3C, kW / 56 PS, Zweikreiskühlung, Sailerdrive mit zweiflügeligem Festpropeller</i>	
<i>theoretische Rumpfgeschwindigkeit</i>	ca. 8 Knoten
<i>Preis ohne Segel ab:</i>	132 820 Euro

Vertrieb: Bodensee Yachting AG, CH-9422 Staad-Burriet, Telefon (00 41) 71 / 8 88 11 55, Fax (00 41) 71 / 8 88 12 45, E-Mail: info@bodensee-yachting.ch www.bodensee-yachting.ch

Stärken und Schwächen

- Preis*
- Segeleigenschaften*
- solide Bauweise*
- Riggkonzept*
- umfangreiche Standardausstattung*
- Flexibilität der Werft*
- einige Ausbaudetails noch verbesserungsfähig*

tergebracht. Optisch ist der Ausbau etwas ungewöhnlich, aber Hanse-typisch mit weiß beschichteten Sperrholzplatten und in Kirschbaum gebeiztem und hochglanzlackiertem Mahagoni gestaltet.

Bauweise und Bauqualität

Die Bauqualität ist gut, könnte aber in verschiedenen Details noch verbessert werden, ohne dass das Boot wesentlich teurer würde. So schlägt beispielsweise bei den Schubkästen das Vorderstück direkt an der Möbelfront an. Dadurch kann sich die Verbindung zwischen dem Vorderstück und den Seitenteilen lösen, wenn die Schublade etwas heftiger geschlossen wird. Besser wäre ein Anschlagpunkt hinten an der Schubladenführung.

Auch wenn die Werft auf eine komplette Innenschale verzichtet, könnte die Luftzirkulation hinter und innerhalb der Einbauten noch verbessert werden. Vor allem wenn das Boot beheizt wird, besteht die Gefahr dass sich dort Kondenswasser niederschlägt.

Das Rattangeflecht in den Schranktüren ist in dieser Hinsicht vorbildlich, die Luftdurchlässigkeit sollte aber konsequenterweise auch an den Rückwänden der Schränke fortgesetzt werden.

Die Deckenverkleidung im Salon und im Achterschiff ist segmentweise abnehmbar. Lediglich im Vorschiff besteht sie aus einem großflächigen Kunststoffteil.

Das unterscheidet die Hanse positiv von Mitbewerbern in diesem Preissegment. Das Deck muss bei einem gut gebauten Boot von unten zugänglich sein. Nur so kommt man an die Verschraubungen der Beschläge, um sie nach ein paar Jahren zu ersetzen oder das Deckslayout

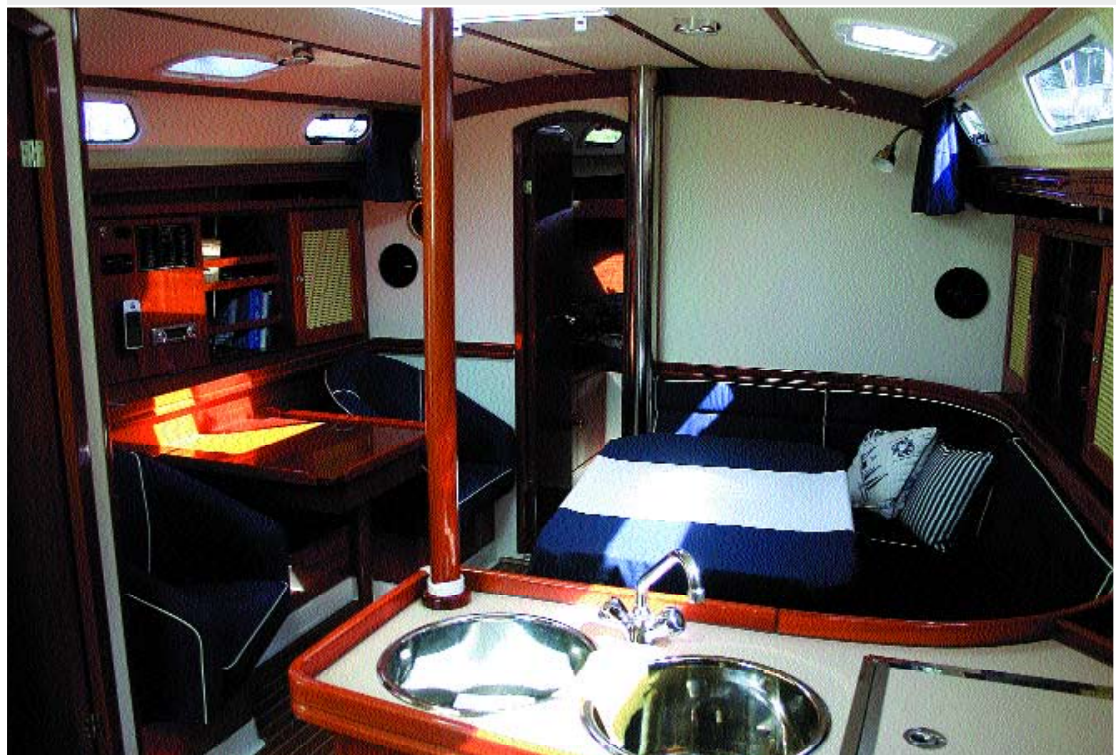


Oben links: Blick über die Pantry in die begehbare Backskiste. Dort finden die diversen Genuas und Spinnaker Platz.

Oben rechts: Die geräumige Vorpiek bietet neben Doppelkoje und Kleiderschrank sogar einen Schreibtisch. Alternativ kann hier auch eine zweite Nasszelle eingebaut werden.

Unten rechts: Die geräumige Nasszelle enthält Pump-WC, Waschbecken und eine Dusche mit warmem Wasser.

Unten links: Blick in den Salon mit Dinette und Kartentisch. Ganz links ist die Nasszelle zu sehen. Alternativ kann statt der Sessel und dem Kartentisch auch eine durchgehende Sitzbank eingebaut werden.





der aktuellen technischen Entwicklung anzupassen. Schale und Deck sind außen mit höherwertigem Isophthal-säureharz handlaminiert. Das Gelcoat ist ebenfalls vom Isophthal-säure-Typ. Die Mittellage besteht aus Balsahirnholz und die Innenlage wiederum aus Handlaminat.

Unter Deck dieseln die kraftvollen 41,1 Kilowatt (56 PS) des Yanmar 4JH3C. Dieser treibt einen Saildrive mit Faltpropeller an. Die Motorleistung ist ausreichend und das Boot lässt sich auf engem Raum manövrieren. Allerdings ist die große Hanse mit ihrem mächtigen Rigg doch recht empfindlich gegen Seitenwind. Wer keine Regattaambitionen hegt, wird sich daher über das optionale Bugstrahlruder freuen.

Nicht billig aber preiswert

Die Hanse braucht sich nicht vor der Billig-Konkurrenz zu fürchten. Eher ist das Gegenteil der Fall. Mit 132 820 Euro liegt sie in ihrer Klasse preislich am unteren Rand. Sie bietet eine gute Grundsubstanz und eine Bauqualität die sich insgesamt sehen lassen kann.

Das Boot ist standardmäßig schon recht vollständig ausgerüstet. Die Decks-ausrüstung ist komplett, das Teakdeck ist Standard und sogar ein paar angenehme Dinge wie beispielsweise Warmwasserboiler werden mitgeliefert. Landstromanschluss, Ladegerät und zwei getrennte 12-Volt-Kreise gehören ebenfalls dazu.

Bis man auf Tour gehen kann, braucht man eigentlich nur noch ein paar Kleinigkeiten wie Anker, Festmacher und persönliche Dinge.

Dazu kommen Transport, Osmoseschutz, Antifouling und der Aufpreis für die Bo-

densee-Version.

Wer nicht in gerader Linie von Herkules abstammt sollte sich vielleicht das kugelgelagerte Mastrutschersystem gönnen oder die Elektrowinch für die Fallen. Ein Holepunktsystem das vom Cockpit aus verstellt werden kann, ist bei dieser Bootsgröße auch kein Luxus.

Will man sich Logge und Echolot sowie noch ein paar sinnvolle Extras leisten, wird man zwischen 150 000 und 160 000 Euro an Werner Fischer, den örtlichen Vertreter, überweisen müssen.

Für bessere Segel, eine leistungsfähige Genua und eine Spinnakerausrüstung sind dann noch mal rund 15 000 Euro fällig.

Fazit: Mit der Hanse 411 bekommt man viel Boot fürs Geld. Sie bietet eine solide Qualität und eine umfangreiche Standardausrüstung. Zielgruppe der Greifswalder Werft sind offensichtlich nicht nur Privateigner, sondern auch Charterfirmen. So wird die Hanse optional mit Rollreff, einer zweiten Achterkabine und einer zusätzlichen Nasszelle im Vorschiff angeboten. Das Boot ist mit langem und kurzem Kiel erhältlich. Trotz der speziellen Verhältnisse am Bodensee sollte aber der lange Kiel Vorteile bieten. Der Tiefgang ist nämlich nicht das einzige Handicap an unserem Revier. Durch die Breite von über vier Metern kommen ohnehin nur große Häfen als Liegeplatz in Frage. Und dort ist in aller Regel auch genügend Wasser vorhanden. mh