

Es lebe die Evolution

Das Volumenmodell von Hanse erscheint als «Hanse 385» in einer neuen Version. Als Kunden peilt die Werft Familien an, die ein geräumiges, leicht zu segelndes Boot suchen.

TEXT UND FOTOS: KLAUS REISSIG

Die Rhythmen, in denen neue Yachten erscheinen, sind mittlerweile durchaus mit dem Autobau zu vergleichen. Gerade einmal zwei Jahre ist es her, dass aus der Hanse 370 die 375 wurde, jetzt kommt das Volumenmodell als Hanse 385. Obwohl nur um wenige Zentimeter länger, spielt sie jetzt in der 40-Fuss-Klasse mit und ist volumenmässig in jeder Hinsicht gewachsen. Vor allem unter Deck und im Cockpit ist die Suche nach Raum zu spüren. Ab den Wanten laufen die Bordwände nun nahezu parallel nach achtern und münden in einen breiten Spiegel. Das Vorschiff ist ebenfalls breit, der Bug ist voluminös und stemmt sich gegen die See. Die Fussreling ist einer weit überlappenden Kante gewichen, die zudem nach aussen abgeschrägt ist. Das wirkt extrem elegant und streckt die Linien, optisch scheinen die Bordwände dadurch flacher zu werden.

Die letzten Septembertage bescheren der Testcrew auf dem Solent in Südengland Hochsommerwetter: 24 Grad, 11 Knoten Wind, eine kurze Welle. Das sind Segelferienbedingungen, die die Hanse 385 zweifellos mag. Statt der Standardsegel ist unsere Testyacht mit aufpreispflichtigen Foliensegeln bestückt. Eine Anschaffung, zu der man nur raten kann. Trotz der Selbstwendefock trägt sie mit 70 Quadratmetern mindestens ebenso viel Segel wie die meisten ihrer Konkurrentinnen. Mit der 105-Prozent-Genua (Option) wären es nochmal vier Quadratmeter mehr.

Dank der grossen Breite im Heck stabilisiert sich das Schiff schon bei weit unter 20 Grad Lage und als Rudergänger kann man entspannt an einem der beiden Steuerräder Platz nehmen. Der Kartenplotter wird einfach auf die richtige Seite geschwenkt. Mit einem Druck auf den Knopf der optional elektrischen





Allzweckwünschen – hier laufen tatsächlich alle Fallen, Strecker und Schoten zusammen – holt man das Gross dicht und schon liegt das Schiff absolut neutral auf dem Ruder. Ruderdruck: Fehlanzeige. Manche mögens lieber mit etwas Druck und entsprechender Rückmeldung. Da sind die Meinungen bekanntlich geteilt... Knapp 2 Umdrehungen brauchen die Steuerräder von Anschlag bis Anschlag, das ist ok. Die nötige Kraft zum Steuern ist gering, oder wie bei den Testbedingungen: fast null.

Gutes Gefühl

Dass man sich auf der Rudergängerposition so wohl fühlt, ist neben der guten Ergonomie auch der Sprayhood mit der riesigen Scheibe zu verdanken. Die Sicht nach vorn ist perfekt. Zum Trimmen braucht die triradial geschnittene Fock viel Druck im Achterliek, da würde man sich bei mehr Wind eventuell Wünschen wünschen, die eine Nummer grösser sind. Zudem muss der Schotwagen der Genua oft

die letzten Zentimeter nach der Wende geschoben werden. Alle Leinen verschwinden in Boxen beim Rudergänger, das Cockpit ist sauber aufgeräumt und wird geteilt durch einen sowohl schönen als auch stabilen Edelstahlstisch mit Teak. Ein gutes Sicherheitsargument. Die Plexiglastische scheinen bei Hanse Geschichte zu sein. Dafür würde man sich den einen oder anderen Beschlag eine Nummer grösser wünschen. Die Backskisten-deckel sind schwer und die Schrauben der Scharniere schon lose, zudem fehlen Stropfs, um sie geöffnet zu halten. Das trübt den Eindruck etwas. Der springende Punkt – man kann es nicht häufig genug sagen – ist der immense Preisdruck in dieser Bootsklasse. Die Kunden verlangen nach vergleichsweise günstigen Schiffen. Im Gegensatz zur erst 2009 erschienen Vorgängerin 375 ist die Hanse 385 sogar rund 2000 Euro günstiger geworden. Zumal sich das Cockpit serienmässig jetzt auch nach achtern aufklappen

lässt und so eine riesige Badeplattform zum Vorschein kommt. Bei der Hanse 385 hat man das Gefühl recht viel für sein Geld zu bekommen. Nicht nur Wohnraum, aber den eben zuallererst.

Die Kajüte hat jetzt Dimensionen angenommen, die man schon von Hanses grösseren Modellen kennt. Sie strahlt damit auch dieses geradezu typische Raumgefühl aus, das die Greifswalder von den Mitbewerbern unterscheidet. Trotz Kosten sparendem Bauverfahren überwiegt der erste positive Eindruck: gute Polster, hochwertige Bezüge und ordentliche Passungen. Das Ganze ist mehr moderne Möbelkonstruktion als Bootsbau, Puristen werden den vermissen. Aber für ein Schiff in dieser Grösse ist der Wohnwert kaum zu übertreffen. Um den beidseitig klappbaren Salontisch finden bis zu sieben Personen Platz, in den Kabinen schläft man zu viert überaus bequem (Kojen Vorschiff: 2,20 x 1,45 m, Achterkabine: 2,04 x 1,40 m).

Da hat das Schiff in allen Richtungen noch einmal zugelegt. Der bei Hanse oft anzutreffende zweite Vielzweckstisch an Backbord fehlt zumindest in dieser Ausbaueversion. Stattdessen klappt ein kleiner Schemel für





das Kartentischchen in den Raum. Das genügt für den Einsatzzweck der 385 und funktioniert. Ärgerlich ist der eingeschränkte Durchgang zum U-Sofa, wenn der Salontisch heruntergeklappt ist.

Grosszügig bemessen ist dagegen der Platz in der Nasszelle, in die es ein paar Zentimeter hinunter geht: Das führt zur grössten Stehhöhe im Schiff (1,91 m). Ebenso geräumig ist die Pantry, die in der von uns getesteten Zweikabinenversion den Eingangsbereich der (fehlenden) steuerbordseitigen Achterkabine zugeschlagen erhält. Zudem steht hier ein mächtiger Stauraum zur Verfügung, der ganz praktisch sowohl durch den Backskisten-deckel als auch die kleine Tür in der Pantry erreichbar ist.

Kritisieren mag man auch unter Deck Details, zum Beispiel die elektrische Wasserpumpe unter dem Kopfende der Vorschiffskoje. Die stört dort definitiv, genauso wie quietschende Bodenbretter. Zudem könnte der Motorraum besser gedämmt sein. Ein paar zusätzliche Lagen Isolation würden den Wohnkomfort an Bord erheblich erhöhen. Aber sonst, wie gesagt: Man fühlt sich wohl an Bord der Hanse 385.

HANSE 385

Werft	Hanse, Greifswald (GER)
Design	Judel/Vrolijk & Co
LüA	11,40 m
LWL	10,40 m
Breite	3,88 m
Tiefgang	1,99 m (Option: 1,62)
Verdrängung	7,6 t
Ballast	2,2 t
Grosssegel	44 m ²
Selbstwendefock	30 m ²
Wasser	320 l
Diesel	160 l
Motorisierung	Volvo Penta Diesel, 28 PS Saildrive mit dreiflügligem Festpropeller
CE-Kategorie	A
Basispreis	ab EUR 112 812.–

Yachtwerft Portier AG
8706 Meilen, Tel. 043 888 30 30
www.portier-yachts.com

Bodensee Yachting AG
9422 Staad-Buriet, Tel. 071 888 11 55
www.bodensee-yachting.ch

Punkt für Punkt

Hanse 385

Segeleigenschaften



Gegenüber ihren Mitbewerbern glänzt die Hanse 385 mit angemessen viel Segelfläche. Das lässt sie schon bei leichtem Wind – beim Test knapp drei Beaufort – gut segeln. Toll sind die aufpreispflichtigen North-Segel. Aufgrund des fülligen Bugs und der neutralen Steueranlage fährt das Schiff ein wenig unruhig geradeaus. Das bemerkt jedoch nur, wer sich fein ausbalancierte Regattaschiffe mit riesigen Ruderblättern gewöhnt ist.

Design



Die auffälligsten äusseren Merkmale sind die fehlende Fussreling sowie die Doppelrudder-Anlage. Das streckt die Linien. Insgesamt hat die voluminöse 385 damit einen stimmigen Auftritt, das aussergewöhnlich breite Heck wird durch eine Klappe geteilt. Unter Deck beeindruckt die klaren Linien und die hochwertigen Materialien, insbesondere die Polster und Bezugstoffe. Das Farbkonzept macht das Interieur leicht.

Ausstattung/Preis



Gegenüber der Vorgängerin Hanse 375 ist die 385 in der Standardversion rund 2000 Euro günstiger geworden. Damit ist sie nahezu segelbereit, wenn man keine grossen Ansprüche stellt und auf Extras (z.B. Teakdeck) verzichten kann. Serienmässig sind Segel, Cockpittisch, Heckklappe und Landanschluss. Vor allem durch die Instrumentierung und die notwendige Anker-ausrüstung steigt der attraktive Grundpreis doch noch etwas an.