

Sonderdruck der

# Segler-Zeitung

www.segler-zeitung.de



**Test: Hanse 385**



# Hanse 385: Willkommen zu Hause

Hanses Volumenmodell erscheint als 385 in einer neuen Version. Das Schiff ist nicht nur größer, sondern auch günstiger geworden. Claus Reissig war in England an Bord.

Fotos: Claus Reissig

Wenn eine neue Hanse erscheint, ist es mittlerweile ein wenig wie bei Audi, das Familiengesicht ist so klar über die verschiedenen Größen gezeichnet, dass eine Unterscheidung fast schwer fällt. Kantiger Aufbau, zwei auffällige, schwarze Fenster, ein riesiges Cockpit und mittlerweile eine Heckklappe. Die Hanse 385 spielt in der 40-Fuß-Liga, ist mittlerweile zu einer veritablen Ferienwohnung

gewachsen. Dabei scheint die Konzernschwester Dehler einen durchaus wohltuenden Einfluss zu haben. Die gut elf Meter lange 385 muss nicht als Fahrtenyacht und als Racer gleichzeitig punkten können, sie darf voluminös sein und hat von den Hauskonstrukteuren Judel/Vrolijk mehr als familienfreundliche Gene mit auf den Weg bekommen. 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 einem breiten Spiegel. Das Vorschiff geht schnell in die Breite, 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 fla-

cher zu werden. Man kann es noch bei Hanse, auch nach Krise, Verkaufszahleneinbruch und jüngst Eigentümerwechsel: es sind die Details, die selbst einen Pragmatiker wie die 385 attraktiv machen. Regattasegler auf der Kante würden zudem schätzen, dass sie ohne Druck in den Kniekehlen auch lange Schläge überstehen; aber – wie gesagt – für sie ist das Schiff ja nicht in erster Linie gemacht.



Judel/Vrolijk hat ihr familienfreundliche Gene gegeben.

Die letzten Septembertage bescheren der Testcrew auf dem Solent in Südengland Hochsommerwetter: 24 Grad, 11 Knoten Wind, eine kurze Welle. Das sind Urlaubsbedingungen, die die Hanse zweifellos mag. Statt der Standardsegel ist sie mit aufpreispflichtigen Foliensegeln bestückt, eine Anschaffung, zu der man nur raten kann. Trotz der Selbstwendefock – quasi eine Hanse-Alleinstellungsmerkmal – trägt sie mit 70 Quadratmetern mindestens ebenso viel Segel wie die Mitbewerber, mit der optionalen 105-Prozent-Genua wären es noch einmal vier Quadratmeter mehr. Dank der großen Breite im Heck stabilisiert sich das Schiff schon bei weit unter 20 Grad Lage, entspannt kann man an als Rudergänger an einem der beiden Lenkräder Platz nehmen. Schnell noch den Kartenplotter herüber geschwenkt, ein Druck auf den Knopf der optional elektrischen Allzweckwischen (auf denen wirklich alle Leinen zusammenlaufen) zum Großdicht nehmen und schon liegt das Schiff absolut neutral auf dem Ruder. Kein Druck gibt Rückmeldung, Ruder gehen ist auch für einen Ungeübten keine

große Anforderung, auch wenn der Kurs nicht immer leicht ganz grade zu steuern ist. Segler, die Regattaschiffe gewöhnt sind, werden das vermutlich nicht mögen. 1 ¼ Umdrehungen machen die Ruderräder von Anschlag bis Anschlag, das ist recht viel. Dafür ist die nötige Kraft zum Steuern geringer, oder wie heute: fast null. Der Platz, die Übersicht: problemlos. Das ist auch der Sprayhood mit der riesigen Scheibe geschuldet. Alles



Entspannt kann man an als Rudergänger an einem der beiden Lenkräder Platz nehmen



Die High-Aspect-Genua braucht viel Druck im Achterliek



Alles geht eben auch immer noch ein wenig besser... ... als bei den vorigen Generationen

geht eben auch immer noch ein wenig besser, als bei den vorigen Generationen. Die High-Aspect-Genua braucht viel Druck im Achterliek, da würde man sich bei mehr Wind eventuell Winschen wünschen, die eine Nummer größer sind, zudem will der Schotwagen der Genua heute die letzten Zentimeter nach der Wende geschoben werden. Alle Leinen verschwinden in Boxen beim Rudergänger, das Cockpit ist sauber aufgeräumt und sicherheitshalber geteilt durch einen sowohl schönen, als auch stabilen Edelstahl mit Teak. Die Plexiglastische bei Hanse scheinen Geschichte zu sein.

Nichts zu beanstanden also? Vielleicht würde man sich manchen Schäkel eine Nummer größer wünschen, die Backskistendeckel sind schwer und die Schrauben schon lose, zudem fehlen Stropfs um sie geöffnet zu halten. Das trübt den Eindruck etwas, aber davon abgesehen – man kann es nicht häufig genug sagen – der Preisdruck ist immens und die Kunden verlangen nach vergleichsweise günstigen Schiffen. Im Gegensatz zur erst 2009 erschienen Vorgängerin 375 ist die Neue sogar rund 2.000 Euro günstiger geworden. Bei der



Einmal den Niedergang herunter landet man in einer Art Loft, wie man sie so nicht erwartet hätte



Kleiner Schemel für das Kartentischchen



Der Motorraum könnte besser gedämmt sein



Lustige kleine Tür von der Pantry zur Backskiste



Hanse 385 hat man das Gefühl recht viel zu bekommen, nicht nur Wohnraum, aber den eben zuallererst. Zumal sich das Cockpit serienmäßig jetzt auch nach achtern aufklappen lässt und eine riesige Badeplattform schafft.

Einmal den Niedergang herunter landet man in einer Art Loft, wie man sie so nicht erwartet hätte. Trotz Preis sparender Bauverfahren überwiegt der erste positive Eindruck von guten Polstern, wertigen Bezügen und ordentlichen Passungen. Das Ganze ist mehr moderne Möbelkonstruktion als Bootsbau, Puristen werden den vermissen. Aber der Wohnwert ist für ein Schiff in dieser Größe kaum zu übertreffen. Um den zweifach klappbaren Salontisch finden bis zu sieben Personen Platz, in den Kabinen schläft man zu viert überaus bequem (siehe Maße), da hat das Schiff in allen Richtungen noch einmal zugelegt. Der zweite Vielzweckstisch an Backbord ist zumindest in dieser Ausbauversion (es gibt noch drei weitere) Geschichte, stattdessen klappt ein kleiner Schemel für das Kartentischchen in den Raum. Das genügt für den Einsatzzweck der 385 und funktioniert. Ärgerlich ist der fehlende Platz zum Durchgehen in das U-Sofa, wenn der Salontisch zusammengefaltet ist.

Regelrecht großzügig ist der Platz in der Nasszelle, in die es auch noch ein paar Zentimeter hinunter geht; hier gibt es die größte Stehhöhe im ganzen Schiff. Ebenso großzügig ist nun die Pantry, die in der gesegelten Zweikabinenversion den Eingangsbereich der zweiten Achterkabine dazu bekommen hat. Deren Koje steht jetzt als mächtiger Stauraum zur Verfügung, der sowohl durch den Backskistendeckel und die lustige kleine Tür in der Pantry erreichbar ist. Kritisieren mag man Details, zum Beispiel die elektrische Wasserpumpe unter dem Kopfende der Vorschiffskoje. Die stört dort demnächst definitiv, genauso wie die quietschenden Bodenbretter, die teils hohl liegen. Zudem könnte der Motorraum besser gedämmt sein; ein paar zusätzliche Dichtungen würden den Wohnkomfort an Bord erheblich erhöhen.

Überhaupt könnte man sich fragen, wie viel Geld es wohl kosten würde alle kleinen Mängelchen abzustellen und ob das den Preis so sehr erhöhen würde. Aber das ist eine philosophische Fragestellung. Fakt ist, dass noch niemand eine so schöne, gut segelnde Wohnung zu diesem Preis gebaut hat. Und das ist durchaus positiv gemeint, denn es erhöht die Nutzungsdauer der Yacht vermutlich immens.

Fakt ist, dass noch niemand eine so schöne, gut segelnde Wohnung zu diesem Preis gebaut hat



**Daten:**

Länge:	11,40 m
LWL:	10,40 m
Breite:	3,88 m
Tiefgang:	1,99 (Option: 1,62) m
Verdrängung:	7,6 t
Ballast:	2,2 t
Ballastanteil:	29 %
Großsegel:	44 qm
Selbstwendefock:	30 qm
Wasser:	320 l
Diesel:	160 l
Maschine:	Volvo Penta Diesel, 28 PS; Saildrive mit dreiflügligem Festpropeller
Konstruktion:	Judel/Vroljik & Co
CE-Kategorie:	A (Hochsee)
Preis:	ab 112.812,- €

HanseYachts AG  
Salinenstraße 22  
17489 Greifswald  
www.hanseyachts.com

**Fahrleistungen unter Segeln (Windgeschwindigkeit: ca. 11 Knoten)**

43°	6,5 Knoten
60°	7,4 Knoten
90°	4,7 Knoten
120°	4,3 Knoten
180°	3,7 Knoten

**Stehhöhe**

Vorschiff	1,86 m
Nasszelle	1,91 m
Pantry	1,88 m
Salon	1,90 m
Achterkabine	1,83 m

**Kojen**

Vorschiff	2,20 x 1,45 m
Salon	2,04 x 0,64 m
Achtern	2,04 x 1,40 m

**Fahrleistungen unter Maschine**

Drehz.	Speed	Cockpit	Dezibel/A		
1/min	Knoten		Salon	Achtern	Vorschiff
700	3,3	55	60	61	50
1000	3,8	58	62	66	53
1500	5,3	62	65	72	58
2000	6,4	65	68	73	60
2500	7,6	67	73	80	63
2800	8,3	72	74	82	64





New HANSE  
385

[www.hanseyachts.com](http://www.hanseyachts.com)



Hanse Yachten – konstruiert von den weltweit führenden Yachtdesignern judel/vrolijk & co

# Hanse segeln ein gutes Gefühl

Besuchen Sie uns auf der hanseboot Hamburg | 29.10.-06.11.2011 | Halle B2, EG 420

Hanse (Deutschland) Vertriebs GmbH & Co. KG | Greifswald | Tel. +49 (3834) 7755-70 | [sales@hanseyachts.de](mailto:sales@hanseyachts.de)  
West Yachting GmbH & Co KG | Meschede-Freienohl | Tel. +49 (2903) 440240 | [info@westyachting.de](mailto:info@westyachting.de)  
Yachthandel Karsten Groll | Berlin | Tel. +49 (30) 640925-55 | [yachtservice@t-online.de](mailto:yachtservice@t-online.de)  
Nordlicht Yachting GmbH | Heiligenhafen | Tel. +49 (4362) 5035-81 | [wittmann@hanse-yachts.de](mailto:wittmann@hanse-yachts.de)  
Michael Schmidt & Partner Yachthandels GmbH | Wedel | Tel. +49 (4103) 9373-0 | [info@mshp-yacht.de](mailto:info@mshp-yacht.de)  
Sonwik Hafen Vertriebs GmbH | Flensburg | Tel. +49 (461) 31347-34 | [info@sonwik.de](mailto:info@sonwik.de)  
Südost Yachting GmbH | Bernau am Chiemsee | Tel. +49 (8051) 9629767 | [info@suedost-yachting.com](mailto:info@suedost-yachting.com)

*Hanse*   
BREAKING RULES . SETTING TRENDS