

boote

EXCLUSIV

DIE WELT DER SUPERYACHTEN

SERENE

MIT EINER GIGAYACHT
AUF GLETSCHER-TÖRN

ARROW 460

Ein Dayboat mit
Daimler-Stern

YERSIN

Nonstop zwischen
beiden Polen

INTERVIEW

Wohin steuert
Blohm+Voss?

„Yersin“: Der
Explorer besitzt eine
beeindruckende
Reichweite von
15000 Seemeilen.
Ab Seite 34.

Bord-Bars

Die richtigen Tresen für große Yachten





CABRIO-SLUP


HanseYachts präsentiert mit der Hanse 675 ihr neues Flaggschiff. Die Judel-Vrolijk-Konstruktion mischt Bewährtes mit Überraschendem. Wir gingen auf Probefahrt.

Text Fridtjof Gunkel Fotos Nico Krauss

Nach mehr als 60 verkauften Einheiten der Hanse 630 brachte die auf Volumenproduktion spezialisierte Greifswalder Werft HanseYachts kürzlich ihr neues Flaggschiff auf den Markt. „Die 630 ist acht Jahre alt,

aus der 675 haben die Konstrukteure viel mehr herausgeholt. Breiter, mehr Platz, und trotzdem segelt sie sehr gut“, erzählt Geschäftsführer und Vorstandssprecher Dr. Jens Gerhardt. Die 67-Fuß-Slup sieht die Werft weniger als Prestigeprojekt

denn als logische Entwicklung – die über ganze drei Jahre verlief, auch unter Einbeziehung vieler Altkunden. „Das Boot sollte so agil sein wie ein 63-Fußler, aber den Platz von 67 Fuß bieten.“ Die Größe habe sich letztlich definiert durch die



Für Aufsteiger: Die Konstrukteure von Judel/Vrolijk verpassten der 21,10 Meter langen Hanse 675 voluminöse und doch sportliche Linien, die auch bei wenig Wind für Segelspaß sorgen. Am Wind trägt der 31,95 Meter hohe Mast 297 Quadratmeter Segel.

Kundenwünsche: großer Eignerbereich, komfortabel bewohnbare Crewkabine mit separatem Niedergang, Salon ohne Galley, zwei Gästekabinen mit eigenen Bädern und eine Tendergarage. „Pack alles zusammen, und du landest bei 20 Metern“, so der HanseYachts-Chef.

Klingt logisch. Und soll für eine gesunde Geschäftsentwicklung sorgen. Man habe es geschafft, den Umsatz in den letzten Jahren per annum um zehn Millionen Euro zu steigern. Nach zweihundert gebauten Hanse 575 und sechzig Hanse 630 solle das neue Flaggschiff am Wachstum der nächsten Jahre

einen großen Anteil haben. Der Start stimmt schon mal: Fünf Boote sind bereits verkauft, gehen in die Türkei, nach Malta und in die USA. „Wir wollten an der Hanse-Tradition festhalten und Big-Boat-Features auf kleinere Schiffe bringen“, so CEO Jens Gerhardt. Das Interieur sollte etwas völlig Neues im Serienbau zeigen. Auf den ersten Blick scheint dieses Vorhaben gelungen, wie sich beim Werft- und Bordbesuch zeigt.

Voluminös, breit und modern

Vor der handbedienten Klappbrücke im kleinen Hafen von Greifswald-Wieck sieht

die 20,50 Meter lange Slup wie ein imposanter Supersegler aus, der nur durch Zufall in diesem Teil der Ostsee einen Liegeplatz gefunden hat. Die 675 wirkt voluminös, aber nicht plump, breit, aber nicht fett, modern, aber nicht utopistisch. Auffällig das feste Bimini, das neben Außenboxen und Cockpitbeleuchtung auch die Fußblöcke der Großschot trägt, die so beim Segeln aus dem Weg ist, wie sich wenige Minuten später zeigt.

Mit Bug- und Heckstrahlruder drücken sich 35 Tonnen moderne Bootsbautechnik per Knopfdruck gegen den Wind von der Pier, drehen 21 Meter GFK auf



Lounge-Style: Gedeckte Farben überwiegen auch im voluminösen Salon. Eine Milchglasscheibe mit Schilfoptik verstärkt den modernen Charakter des Raums und dient als Paravent.



der Genua, die Heckklappe oder gar die Höhe des klappbaren Cockpit-Tischs.

Die vielleicht größte Überraschung stellt sich dann jedoch als von ganz ursprünglicher Natur heraus: Die große Hanse ist mehr Yacht als Kogge, sie segelt, sie springt gut an, reagiert und agiert, steuert sich freudvoll. Der auf diversen größeren Booten automatische Griff nach der Bedienung des Autopiloten entfällt. Das Schiff fühlt sich steif an, vertrauenswürdig, solide, für jedes Wetter bereit. Das Bimini erscheint schon nach wenigen Minuten an Bord als logischer und somit unverzichtbarer Bestandteil des Boots.

Kompakter Crewbereich im Heck

Ungewohnt auch die kleine Party-Pantry im Cockpit mit Kochplatte, Waschbecken und Kühlschrank. Und an Backbord vor dem Steuerrad der steile Niedergang für die Crew in den Heckbereich. Dort erreicht sie einen Stauraum, der auch vom Heck aus zugänglich ist. Hier findet sich zudem die gesamte Steuertechnik und das Crewquartier mit drei Kojen, Bad sowie Galley. Wie für ein wahres Großformat üblich, bietet dieser Bereich Platz für mehrere Kühlschränke, Mikrowelle, professionelle Espressomaschine, Weinbar, Wasch- und Geschirrspülmaschine.

der Stelle. Es geht – wie für diese Yachtgröße üblich – gewohnt einfach weiter. Großsegel setzen: Per Knopfdruck stellt der Hydraulikkicker auf den richtigen Winkel zum einfachen Abrollen, dreht sich die Karbonspindel mit der Mechanik des renommierten Herstellers Reck-

mann im dänischen Furlerboom, holt die dicke Lewmar-Winde das Großfall nach. Alles koordiniert, recht zügig und unaufgeregt. Weitere Knöpfe an den beiden Bedienpulten vor den Rädern steuern die Winschen, die elektrohydraulischen Rollanlagen der Selbstwendefock und



Cabrio-Gefühl: Ein elektrisches Schiebedach sorgt für natürliches Licht und verwandelt den Salon auf Knopfdruck in eine Open-Air-Lounge. Der Steuermann bezieht seine Karteninformationen vom zentral stehenden B-&G-Plotter. Der Williams-Jet-325-Tender parkt in der Lazarette.



Schlafzimmer: Ganz vorn im Bug befindet sich der Eignerbereich, hier mit schräg zur Mittschiffslinie angeordnetem Doppelbett und Chaiselongue. Das im Bug untergebrachte Bad mit Dusche (r. u.) fällt klein aus. Die Crewkabine (l. u.) bietet Platz für drei Personen.

Zeigt sich das Achterschiff mit eher eckigen und demzufolge simplen Formen mehr als Hanse- denn als Flaggschiff, bewegt sich die 675 im vorn untergebrachten Eignerbereich in einer höheren Liga. Eine ovale beleuchtete Milchglas-scheibe am Querschott im Salon mit Schilfoptik wirkt wie ein Paravent und verleiht dem Raum seinen modernen Lounge-Charakter. Sechs großformatige Rumpfenster und das elektrische Schiebe-dach im Himmel fluten den mit Speise-tisch, gegenüberliegender Sofaecke und

Navigationstisch bestückten Salon mit natürlichem Licht. Der Innenraum ist in Längsrichtung viergeteilt: Technik, Galley und Crew achtern, davor der Salon, dann die Mittelkabinen, davor die Eignersuite. Dazu im Bug optional eine Segellast, im Heck die Garage, die einen 3,25 Meter langen Williams-Jet-Tender aufnimmt. Die größte Variationsmöglichkeit liegt vor

dem Mast im Eignerbereich: Dusche und WC getrennt oder das Bad mit runder Duschkabine im Bug sind ebenso realisierbar wie eine Doppelkabine, die zentral vorn montiert ist. Statt der Gästekabine an Backbord ließe sich dort auch ein Eignerbüro einbauen. Mit maximal vier Gästekabinen ist das Schiff stark auf den Eignermarkt ausgerichtet. Ein Gros der

Das Serienyacht-Interior überrascht mit Strandhaus-Optik und spannenden Details



Kulinarische Ecke: Die Galley befindet sich im Heck, gegenüber der Crewkabine. Ein festes Bimini überspannt das Cockpit.

Kunden dürfte sich wohl für eine Crew an Bord entscheiden, die mit Service und Werterhaltung beschäftigt sein wird – 21 Meter Yacht putzen sich nicht mal eben so. Die Tendergarage kostet zwar viel Raum im Heck, ist jedoch bei dieser Yachtgröße eine überaus sinnvolle Investition, die viel Nerven und Zeit spart.

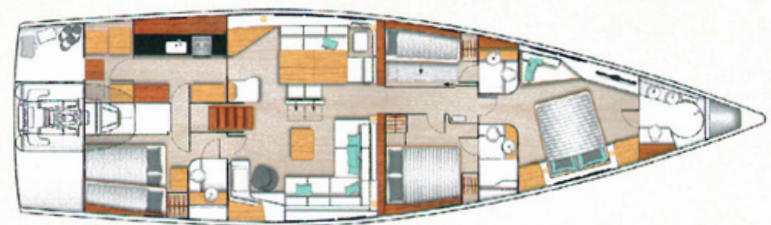
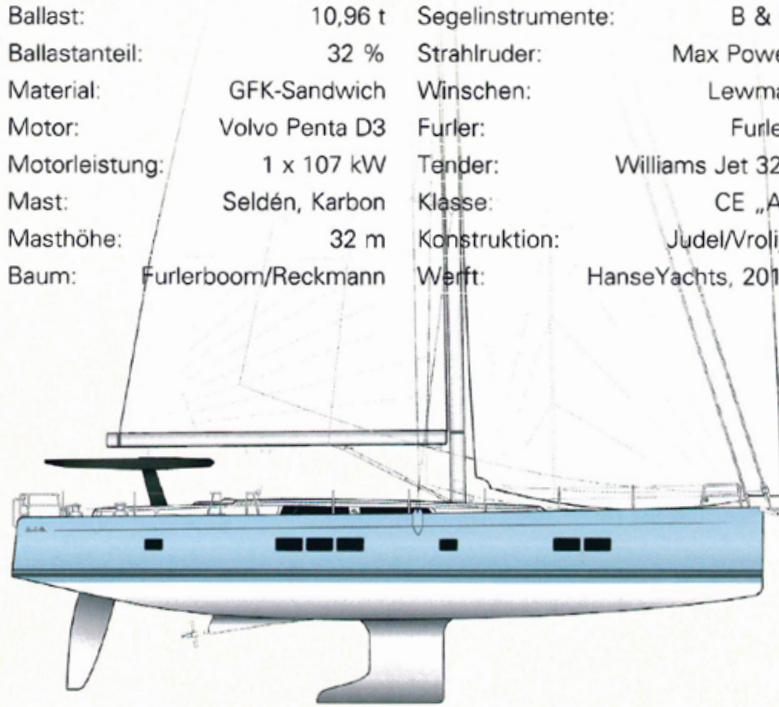
Viel Technik auf 21 Metern

Viel Know-how steckten die Greifswalder in die Auswahl und Positionierung aller technischen Systeme. CEO Jens Gerhardt: „Wir haben noch nie so viel Technik verbaut wie auf der 675. Die Baunummer 3 bekommt beispielsweise neun Kühlaggregate.“ Trotzdem sollte kein typischer Maschinenraum den Interior-Raum beeinträchtigen. Die Lösung: Der Motor und weitere Komponenten sitzen unter dem Salonboden, der auf einem Aluminiumgestell höhergelegt ist.

Elektrisches Schiebedach, Klimaanlage im Maschinenraum und eine Lounge-Bar

TECHNISCHE DATEN

Länge über alles:	21,10 m	Segelfläche (am Wind):	297 qm
Breite:	5,90 m	Segelfläche (raumschots):	412 qm
Tiefgang (Standard):	3,10 m	Kraftstoff:	1100 l
Verdrängung:	34,5 t	Wasser:	980 l
Ballast:	10,96 t	Segelinstrumente:	B & G
Ballastanteil:	32 %	Strahlruder:	Max Power
Material:	GFK-Sandwich	Winschen:	Lewmar
Motor:	Volvo Penta D3	Furler:	Furlex
Motorleistung:	1 x 107 kW	Tender:	Williams Jet 325
Mast:	Seldén, Karbon	Klasse:	CE „A“
Masthöhe:	32 m	Konstruktion:	Judel/Vrolijk
Baum:	Furlerboom/Reckmann	Werft:	HanseYachts, 2016



Crew-Layout: Eine maximal dreiköpfige Mannschaft bezieht ihr Quartier im Heck. Zwei Gästekabinen und die Eignersuite befinden sich vor dem Salon.

Verkaufsleiter Maxim Neumann: „In der Bilge kann es 60 Grad heiß werden. Dann braucht man zwar keine Bodenheizung mehr, aber dafür fallen die Geräte aus. Aus diesem Grund installierten wir im Maschinenraum eine Klimaanlage.“ Erfrischung für den Technik-Kern. Der Bootsbau läuft auch beim Flaggschiff konventionell ab. Rumpf und Deck entstehen

als GFK-Sandwich mit 70 Millimeter starkem Balsaholz als Kernmaterial. Das Gelcoat ist isophtalisch, alle äußeren Lagen werden mit Vinylesterharz laminiert. Die Bodengruppe besteht aus GFK, die Hauptschotten aus Sandwich.

Beim Preis bleibt sich das Greifswalder Unternehmen treu. Für einen Startpreis von 1,13 Millionen Euro (plus Mehrwertsteuer) bekommen Eigner der Hanse 675 einen Supersegler im Mini-Format und mit einer Vielzahl an Layout- und Technikooptionen. Segelspaß inklusive.