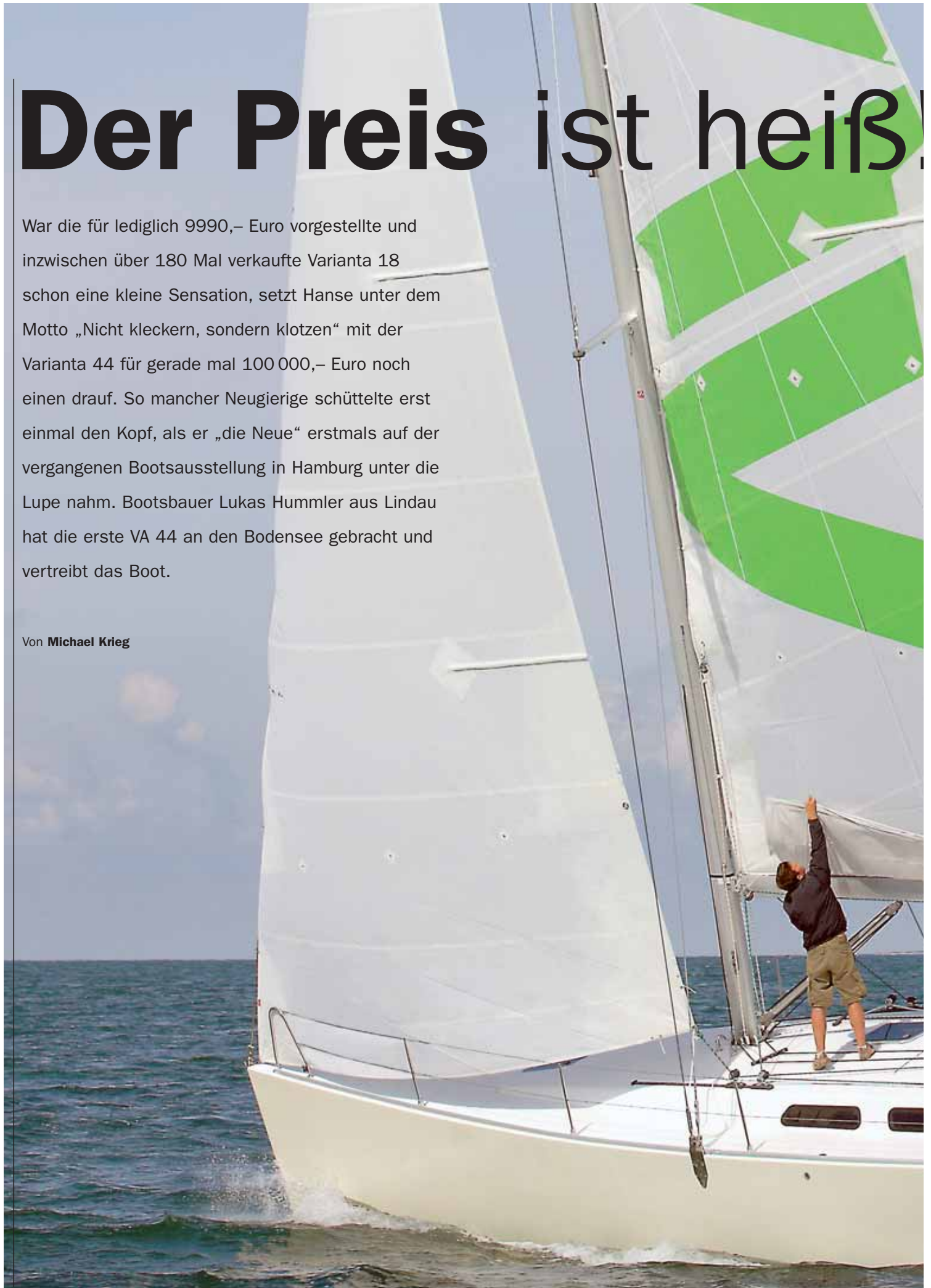


Der Preis ist heiß!

War die für lediglich 9990,- Euro vorgestellte und inzwischen über 180 Mal verkaufte Varianta 18 schon eine kleine Sensation, setzt Hanse unter dem Motto „Nicht kleckern, sondern klotzen“ mit der Varianta 44 für gerade mal 100 000,- Euro noch einen drauf. So mancher Neugierige schüttelte erst einmal den Kopf, als er „die Neue“ erstmals auf der vergangenen Bootsausstellung in Hamburg unter die Lupe nahm. Bootsbauer Lukas Hummler aus Lindau hat die erste VA 44 an den Bodensee gebracht und vertreibt das Boot.

Von **Michael Krieg**





VA 44

Maße:
Lüa 13,15 m, Breite 4,18 m
Gewicht ca. 9800 kg
Segelfläche ca. 105 m²

Basispreis mit Segeln:
84 033,- Euro ohne MwSt.



Die VA 44 mit ihrem hohen Freibord ist eine imposante Erscheinung. Trotz der einfachen Ausrüstung hat sie seglerisch einiges zu bieten.

Minimalismus an Deck

Unser Tester, Michael Krieg, ließ es sich nicht nehmen, die Yacht, deren Mitbewerber in dieser Größenordnung gut und gern mindestens das Doppelte und mehr kosten, unverzüglich im autorisierten „Point of Sail“ vor Stralsund ausgiebig zu testen.

Von außen ist auf den ersten Blick zuerst gar nichts Ungewöhnliches zu entdecken. Schaut man genauer hin, fällt einem sofort der Minimalismus an Deck auf.

Reduzieren auf das Wesentliche, heißt die Maxime: Ein großes Steuerrad statt zwei, wie man sie bei Yachten dieser Größe heutzutage eher findet, keine Vorsegel-Rollanlage, sondern lediglich ein mit Stagreitern am Vortag angeschlagenes und an die Reeling gelaschtes Vorsegel und die außen laufenden Fallen am Z-Spars-Mast, der über Püttings an der Bordwand verstagt ist.

Nur der kräftige Rohrkicker lässt Segelperforman-

mance erahnen. Ansonsten ist die Beschlagsausrüstung auf den zum Segeln nötigen Minimalismus beschränkt. Es gibt keine leinenverstellbaren Holepunkte.

Die Fockschot wird über die Fallenwünschen gefahren und mit Hebelstoppern beklemt, die Großschot ist im German-Copper-System zu den Wünschen in Griffweite des Rudergängers geführt.

Hinzu kommt der gut bedienbare Traveller vor dem Rad und ein effektiv-übersetztes Achterstag. Alles liegt offen. Keine Kanäle verdecken die Leinen an Deck. Auch sonstige Abdeckungen sucht man vergebens.

Wo wenig ist, kann wenig kaputt gehen. Jedes Kleinteil würde zusätzlich Geld kosten. So ist auch die Suche nach einem für diese Bootgröße eigentlich nötigen Ankerkasten mit Deckel vergeblich. Es gibt keinen!

Harte Ankermanöver

Erinnerungen an vergan-



Gut ist die Sitzposition um das Boot mit dem großen Rad präzise zu steuern.

gene Zeiten werden wach, als man das Grundeisen mangels Ankerkasten noch aus der Backskiste holen und über Deck tragen musste. Bei einem passenden Anker für einen 44-Füßer ein harter Job, der spätestens beim Aufholen ohne Elektrowinsch zur Tortur wird.

Wer Ankern will, sollte

also unbedingt genau vorplanen.

Die einfachste Lösung ist, einen 10-kg-Anker mit einer Bleileine, die man übers Heck auslegen und nach vorne führen kann, auszubringen und auf die Fallenwisch zu führen, oder die 10 kg auch mal nach vorne zu tragen. Für längere An-



Die Fallen und Strecker laufen außen am Mast und dann nach Achtern. Auf Abdeckungen hat man verzichtet.



In der VA 44 ist ein 29 kW / 40-PS-Motor eingebaut. Damit erreicht man eine Marschfahrt von sieben Knoten. Gegen Aufpreis gibt es 53 PS.



Statt eines Profilvorstages hat die VA 44 Stagreiter. Das hat auch seine Vorteile wie den des schnellen Vorsegelwechsels.



Die soliden Püttings sind außen montiert.

kerzeiten oder in Gebieten mit großen Wassertiefen ist das natürlich nicht ausreichend.

Hier kann z. B. ein 16 kg Deltaanker an einem Ankerarm, der seitlich am Bug vorbeigeführt wird, befestigt werden. Die Kette wird über ein Loch im Vorschiffbereich ins Vorschiff geführt. Ankerwinde und -kette liegen dann hinter dem Schott im Vorschiff und sind innen von der Bugkabine aus zu bedienen.

Die Backskiste dagegen ist auf der VA 44 groß, so groß, dass alle sechs Fender Platz finden, dazu sämtliche Festmacher und weiteres Staugut, das eine größere Crew auf Fahrt benötigt. Lediglich die Platzierung könnte man kritisieren. Sie liegt achtern hinter dem Steuerrad und unter dem Cockpitboden.

Zusätzlichen und über den Backskistendeckel auf der Steuerbordseite besser zugänglichen Stauraum bekommt aber derjenige, der nur die Standardversion der Yacht mit Doppelkoje an Backbord ordert.

Wer allerdings mehr als sechs feste Schlafplätze braucht, wird auf diesen verzichten müssen und kann für

Technik

Serienmäßig ist die VA 44 mit einem 40-PS-Motor bestückt, gegen Aufpreis kann man sich auch ein Aggregat mit der Leistung von 53 PS einbauen lassen. Der auf dem Testschiff installierte kleinere Volvo beschleunigte die Yacht per Saildrive auf eine Marschfahrt bei 2500 U/min von knapp sieben Knoten. Nur als wir bei den am Testtag zum Ende immer weiter auffrischenden Winden zurück gegenan in den Hafen mussten, ließ die Geschwindigkeit deutlich nach. Da der Motor nicht gedämmt ist, ist der Schallpegel bei mehr Umdrehungen, als für die Marschfahrt notwendig sind, vor allem unter Deck hoch. Zur Wartung der Maschine wird einfach das Niedergangselement herausgezogen.

wenig Geld mehr eine zusätzliche Achterkammer bestellen.

Keine Abstriche bei der Segelleistung

Dass die Reduzierung auf das Wesentliche das seglerische Potenzial der Variante 44 nicht beeinträchtigt, können wir dann beim Probefahrt erleben. Basis der Judd/Vrolijk-Konstruktion ist immerhin die Hanse 430. Schon deren Segel Eigenschaften konnten überzeugen.

Da die VA 44 durch den reduzierten Ausbau im Gegensatz zu ihrer Schwester über eine Tonne leichter ist, lassen sich bei Windgeschwindigkeiten von 15 – 18 Knoten bei ablandigem Wind und entsprechend kleiner Welle an der Kreuz bis zu 7,5 Knoten Speed erzielen.

Das Standard-Segeltuch von Hood auf dem Testschiff steht gut. Wer Regattaambitionen hegt, kann sich seine VA 44 auch für rund 19 000,- Euro mehr mit 3-D-Laminaten von North Sails aufrüsten. Hinzu kämen unter Umständen eine Nummer größere Winschen als die im Standard angebotenen 46er von Lewmar und die komplette Beslagausrüstung mit zusätzlichem Winschenpaar für Gennaker oder Spi.

Dank gereiftem Groß, wirkungsvollem Achterstag und Kicker, allerdings mit voller Fock – auch die ist zu reffen – lassen sich selbst Sechsbefort-Drücker ohne Mühe beherrschen. Dann sind bei Wendewinkeln unter 90 Grad auch schon mal acht Knoten Geschwindigkeit drin.

Mit einem Schrick in den Schoten oder gar auf Halbwindkursen rauschen wir konstant mit um die neun Knoten über den Bodden. Dabei lässt sich die Yacht mit dem Riesenrad problemlos an der Windkante steuern, wobei die direkte Steuerung viel Aufmerksamkeit verlangt.

Die Sitzposition in Luv und ein breites Deck lassen einen freien Blick nach vorn zu. Steuert man im Stehen, bietet das kleine Podest mit seinen abgeschrägten Seitenkanten sicheren Halt. Inseg-



Eigenwillig ist der Innenausbau, der sich zwischen Kinderzimmer und Ikea bewegt.



Die Pantry ist für eine sechsköpfige Crew etwas klein geraten.

samt ist das Cockpit sowohl für den Steuermann als auch für die Crew ergonomisch gestaltet. Das Schiff segelt hervorragend und hinterlässt einen ausgewogenen Eindruck.

Minimalismus unter Deck

Der kostensparende Minimalismus setzt sich unter Deck fort. Ikea lässt grüßen. Ein Yachtie wird damit leben können. Ein eher konservativ eingestellter Segler, was die Einrichtung unter Deck angeht, wird sich unter Umständen eher schwer tun. Kein Schapp, kein Schrank, kein Holz im Salon, woran sich das Auge erfreuen könnte. Hell ist angesagt.

Leicht zu pflegende Kunststoff-Oberflächen in Matt-Weiß bestimmen das Bild. Lediglich die lindgrünweiß gestreiften Polster sorgen für etwas farblichen Kontrast. Das optionale Baumdekor mit Piepmätzen auf dem



Der Innenausbau polarisiert.

Hauptschot des Testschiffes ist da wohl eher Geschmackssache. Behaglichkeit jedenfalls sieht anders aus.

Wobei derartige „Kritik“ angesichts des Preises, der für diese 13,15 Meter lange Yacht verlangt wird, unredlich ist, wo nur Wert auf schlichte Funktionalität gelegt wird. Man kann es allerdings auch anders bewerten: Helle Salons lassen ein beengtes Raumgefühl unter Deck gar nicht erst aufkommen.

Die Bordwände sowohl im Salon als auch in den Vorschiffskabinen sind mit Stoff bespannt, Taschen zum Stauen von Crew-Utensilien und ebenso die Schwalbennester sind aus dem gleichen Material hergestellt. Viel Stauraum gibt es unter den Kojen und Salonbänken.

Was schon unter Segeln funktioniert, sollte halt auch unter Deck greifen: Es ist alles da, um mit einer sechs bis acht Mann/Frau starken Crew unterwegs sein zu können: Reichlich Platz für sechs Personen am an sich geteilten Salontisch, um einen freien, mittigen Durchgang ins Vorschiff zu haben.

Wird nicht gegessen, klappt man einen Teil der Tischplatte einfach über den Gang und es entsteht eine knapp zwei Quadratmeter große Tischfläche, an der sich gut tafeln lässt. Unter den Tischen gibt es reichlich Platz für Segeltaschen oder sperrige Getränkekästen. Bodenleisten verhindern das Verrutschen bei Lage.

Ob die kleine Pantryzeile mit Gasherd und einfacher Spüle gleich neben dem Niedergang an Steuerbord allerdings den Bedürfnissen einer sechsköpfigen Crew gerecht wird, muss die Praxis beweisen. Stauraum für alles, was der Smutje benötigt, ist dagegen reichlich vorhanden. Gekühlt wird in mobilen Peltier-Boxen.

Leistungsfähige, wenn auch teurere Kompressoraggregate sind aber eher zu empfehlen. Gegenüber der Pantry liegt die einzige, wenn auch sehr große Nasszelle. Einen Navigationsplatz gibt es nicht.

Füllstandsanzeiger für die recht kleinen Kunststofftanks auch nicht. Wer sehen will, wie viel „Schiet“ im Fäkalienbehälter ist, muss direkt nachsehen. Ist die Anordnung der vier Vorschiffskojen, lediglich durch Halbschotten voneinander getrennt, geht es im Achterschiff herkömmlicher zu. Wie erwähnt, gibt es im Standard nur an der Backbordseite eine Doppelkoje. Sie kann allerdings mit einem Schrank aufwarten.

Für rund 20 000,- Euro mehr kann dann noch vom Händler oder im Do-it-yourself-Verfahren nach dem Motto: Preiswert einsteigen und je nach Finanzlage das auf- bzw. nachrüsten, worauf der heutige Fahrtensegler bei einer Yacht dieser Größenordnung kaum mehr verzichten mag: Rollfock, Warmwasser, Dusche,

Heizung, Ladegerät und Landanschluss.

Wo und wie ordert man eine VA 44?

Die Idee des Vertriebes über Point of Sail ist es Partner zu gewinnen, die die Variante 44 selbst als Gewerbetreibende in ihrem eigenen Betrieb einsetzen und nutzen. Solche Betriebe sind z. B. Segelschulen, Charterbetriebe und ähnliche. Diesen Gewerbetreibenden bietet die VA 44 den zusätz-

lichen Nutzen, dass Kaufverträge zwischen der Hansewerft und den Endkunden, die vor Ort Probe gesegelt haben, vermittelt werden können.

Diese Verträge werden ausschließlich vermittelt, so dass die Gewährleistung bei der Hansewerft liegt. Der Point of Sail hat aber auch die Möglichkeit, eigene Zubehörteile und Ausrüstungen anzubieten.

Fazit

Angesichts des Preises und der Ausrichtung/Zielgruppe dieser Yacht ist es ein wahrhaft revolutionärer Weg, den die Hansegroup hierging. „Segeln ohne Schnickschnack“, nennt die Werft das.

Die einfach, aber mit allem Nötigen ausgestattete Variante 44 ist ein seglerisch ausgereiftes, schnelles Boot, das auch bei mehr Wind trocken und steif segelt. Inzwischen sind nach gut einem Jahr nach Aussage der Werft über 30 VA 44 geordert worden. Und es können schon mal Wetten darauf abgeschlossen werden, mit welcher Bootsgröße Hanse demnächst die Lücke zwischen der VA 18 und 44 schließen wird? Ich tippe auf eine um die 50 000,- Euro preiswerte VA 35.

Dann hätte die Frechheit endgültig gesiegt.



Zahlen

13,15 m	Rumpflänge
12,00 m	LWL
4,18 m	Breite
2,23 m	Tiefgang
1,79 m	Tiefgang Kurzkiel
9800 kg	Gewicht
3200 kg	Ballast
57 m ²	Großsegel
48 m ²	Fock (105%)
Volvo Penta	Motor
29 kW/40 PS	Leistung
8,4 kn	theoret. Rumpfg.
100 000,- €	Basispreis mit Segel

Werft: **Dehler Segelyachten, D-59872 Meschede-Freienhof**
Telefon +49 (0) 29 03 / 44 00
www.dehler.com

Vertrieb: **Bootshaus Lukas Hummler, Heuriedweg 53, D-88131 Lindau,**
Telefon +49 (0) 83 82 / 96 55 55,
www.segelbootcharter-bodensee.de

Vertrieb: **VA-Yachting Jens Hübner & Christian Wolf, Ostring 29, D-67240 Bobenheim-Roxheim,**
Tel. +49 (0) 62 39 / 4 09 09 77,
Fax +49 (0) 62 39 / 4 09 09 88,
info@VA-Yachting.de,
www.VA-Yachting.de

- Stärken und Schwächen**
- + **Konzept**
 - + **Basispreis**
 - + **Bausubstanz**
 - + **Segelleistung**
 - **notwendige Ausstattung optional**
 - **Innenausbau**
 - **Fallen außen**
 - **kein Ankerkasten**