

23

6.11.2019

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

30 JAHRE MAUERFALL

Von Rügen bis Leipzig:
Deutschlands neue Reviere

NEUE BOOTE

- ♦ Cruiser Hanse 388
- ♦ Performer First 53
- ♦ Racer „Hugo Boss“
- ♦ Foiler AC75

GETESTET

Rettungswesten der Oberklasse:
Nicht so sicher wie versprochen

VOM REIZ DER EXTREME

*Heide und Erich Wilts über die
schönsten, spektakulärsten und
gefährlichsten Reviere der Welt*



KLEINE SCHRITTE, GROSSER WURF?

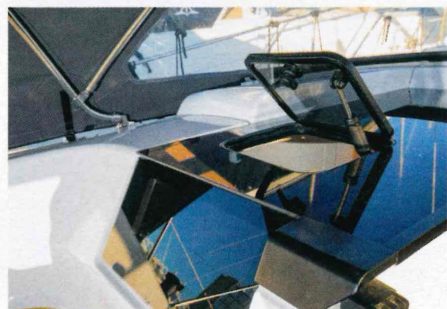
Mit der HANSE 388 bringt die Werft aus Greifswald eine Modifikation des Vorgängermodells 385, die auf mehr Komfort, Speed und Stil setzt. Was kann das Volumenmodell?

Markante Linien, Selbstwendefock, viele Fenster und keine Winschen auf dem Kajütdach: typisch Hanse



STAUEN UND BEGEHEN

Die Bodenschapps nutzen nur einen Teil des Volumens im Heck. Wenn die Klappe oben ist, lässt sich die Leiter nicht einsetzen



LÜFTEN UND SEHEN

Die Achterkabinen verfügen über große Fensterflächen an Deck. Die willkommenen Lüftungsluken sind jedoch ein Extra

IM GANZEN SCHON GUT

Vieles gefällt, aber nicht alles: Auch die Hanse 388 bringt KOMPROMISSE mit, die im Serienbau zwangsläufig sind



SEGELN UND ENTSPANNEN

Abgesehen von den Gennaker-Winschen sind sämtliche Bedienelemente zum Steuermann geführt, die Crew freut es



WENDEN UND REFFEN

Das Boot ist hanstypisch mit einer kleinen Selbstwendefock ausgestattet. Das Rollgroßsegel ist optional



ANKERN UND FESTMACHEN

Die Winde ist unter einer Klappe verborgen. Die Klampen sind starr. Das zweite Vorluk vorn schafft gute Durchlüftung

Evo- statt Revolution, Kontinuität statt Wechsel: Hanseyachts setzt mit der aktuellen Linie, dreistellig und mit einer 8 am Ende beziffert, auf behutsame Weiterentwicklung anstelle von Neuem um des Neuen willen. Das gilt somit auch für die neue Hanse 388, einem der wichtigsten Boote im Fahrtenprogramm der Gruppe aus Greifswald.

Die Größe von knapp zwölf Metern bedeutet werftübergreifend in der Bootsbauindustrie einen potenten Markt, den der Charterfirmen und den der Eigner. Nun findet Hanseyachts traditionell in erster Linie private Kunden. Aber die Konkurrenz ist groß, da diese durch vielfachen Absatz auch in der Charterszene auf große Stückzahlen kommen, was wiederum Einkaufsvorteile und viel Marktpräsenz mit sich bringt.

Komplette Neuentwicklungen sind teuer: Konzeption, Konstruktion, Engineering, Formenbau und Marketing kosten. Eine Überarbeitung spart einen Großteil dieser Kosten. Der von Hanse eingeschlagene Weg:

Man nehme den bewährten Rumpf und überarbeite den Rest dort, wo es sinnvoll ist, wo er sich verbessern lässt.

Das Judel/Vrolijk-Design aus dem Jahr 2011 ist immer noch up to date, auch die aktuelle jüngere Konkurrenz bietet keine signifikant sicht- oder spürbaren Weiterentwicklungen. Mit einem großen Volumen war die Hanse damals wegweisend, jetzt ist der maximal nutzbare umbaute Raum dagegen Klassenstandard.

ERFOLGREICH UND ÜPPIG: DIE HANSE 388 IST EIN WAHRES VOLUMENBOOT

Verbessern kann bedeuten, Erfahrungen aus dem Markt und von den Händlern einfließen zu lassen, auf neue Strömungen einzugehen und frische oder vorhandene Ideen umzusetzen oder auch Stunden zu sparen. Hanse setzte viele kleinere Maßnahmen um.

Die Segelfläche wuchs gegenüber der Garderobe der Vorgängerin Hanse 385 etwas, der Standardkiel geht ein paar Zentimeter tiefer, das Deck erhielt mehr Fensterflächen, Heck und Badeplattform wurden verbessert und der Innenraum besonders optisch gänzlich überarbeitet.

AUFBAU OHNE WINSCH UND FALLEN

Geblichen ist die Werft bei der Grundidee des schnellen, jedoch einfachen Fahrtensegelns. Dafür steht besagter moderner Rumpf mit einer Breite von fast vier Metern und wuchtigem Spant, ein tiefgehender L-Kiel im Standard, dazu eine freistehende Ruderflosse. Für guten Bedienkomfort sprechen die Großschotführung vor dem Niedergang und die seit dem Prototyp Hanse 291 im Jahr 1992 werfttypische Selbstwendefock

Merkmale: leicht abrufbare solide Geschwindigkeiten und ein funktionales Deckslayout



sowie das Leinenmanagementsystem. Sämtliche Fallen, Schoten und Strecker sind im Deck und durch die Cockpitsüls über Spinnlock-Hebelklemmen auf zwei Achtern im Aktionsradius des Rudergängers montierte Lewmar-Winschen geführt (s. Foto rechts). Der Steuermann hat dort die beidseitig laufende Großschot immer in Griffnähe, egal ob er von Luv oder Lee steuert.

Das System bringt Vorteile: Es ist extrem einhand- und kleincrewtauglich, und es hält den Aufbau frei. Die Nachteile: Achtern sammelt sich viel Leinenmaterial. Hanse begegnet dem mit zwei gut bemessenen Staukästen. Dennoch ist Aufräumen gegen unschöne Wuhling erforderlich. Kleiner Minuspunkt: Die im Standard angebotenen 40er-Winschen arbeiten an der unteren Grenze, 45er wären angemessen.

Wie heute bis runter auf 31 Fuß üblich, wird das Boot mit zwei Rädern gesteuert. Das ermöglicht es, weit außen seitlich auf dem dort flachen Sill mit gutem Blick nach vorn auf Vorsegel, Windfäden und Wellen zu steuern und hält gegenüber einem größe-

ren zentralen Einzelrad den Durchgang im Cockpit frei.

Auf der Hanse 388 leiten zwei im Durchmesser 90 Zentimeter große Räder die Steuerbefehle über eine Kette-Draht-Verbindung auf den Quadranten des einzelnen Ruders. Im Standard sind diese Räder aus rostfreiem Stahl gefertigt, eine Variante, die man in natura auf modernen Booten kaum noch sieht. Angesagt sind GFK-Räder, die durch ihren ovalen Durchschnitt besser anzufassen sind und wegen ihres niedrigen Gewichts weniger nachschwingen, ein Extra.

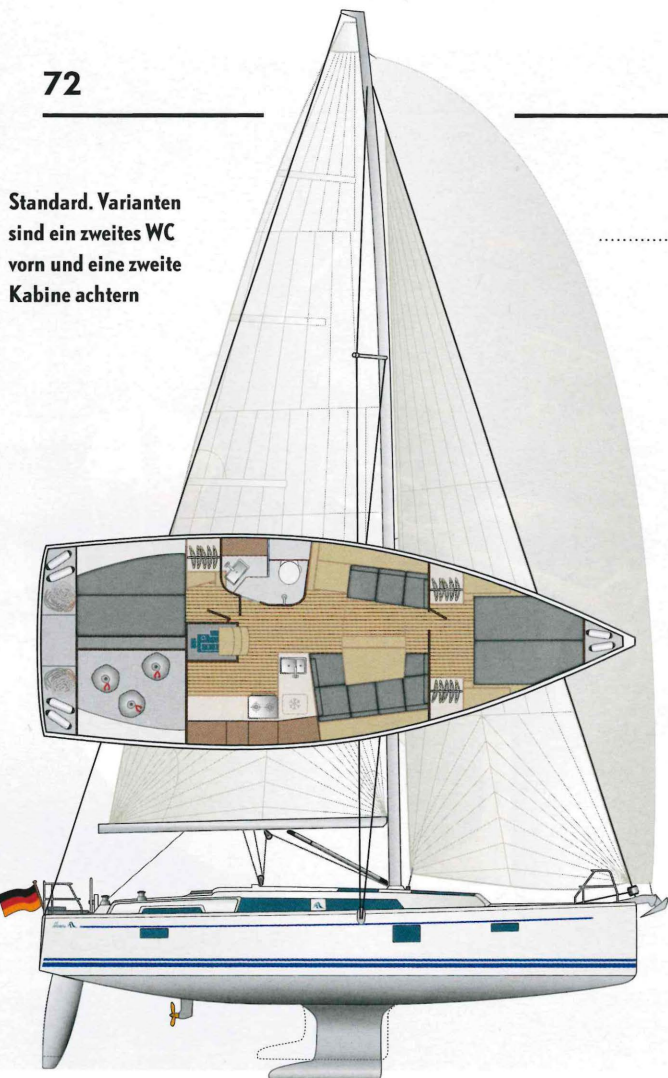
Die Hanse 388 steuert sich mit nur einer Umdrehung von Anschlag zu Anschlag recht direkt. Und das macht Freude. Willig lässt sich das Boot an die Windkante führen. Die Geschwindigkeiten sind sehr ordentlich, bis zu 7 Knoten an der Kreuz bei einem typischen Wendewinkel von 90 Grad lassen sich bei 11 bis 12 Knoten erzielen. Unter 10 Knoten dürfte die kleine Selbstwendefock, mitverantwortlich für eine recht knappe Segeltragezahl von 4,2, den Segelspaß kappen, auch weil sie auf Kursen mit geschrick- ➔



SCHALTZENTRALE

Die Leinen verschwinden in Stauboxen. Am Sill sind Instrumente und die Bedienpaneele vom Autopiloten und Bugstrahler montiert

Standard. Varianten sind ein zweites WC vorn und eine zweite Kabine achtern



MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	6,8 kn
60 Grad	7,4 kn
90 Grad	7,2 kn
130 Grad	6,0 kn
180 Grad	5,0 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 11–13 kn (4 Bft)
Wellenhöhe: glattes Wasser

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,2	
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Mit Selbstwendefock ist die Hanse für wenig Wind etwas untertakelt

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,60/0,70 m
Salon	2,06 x 0,65 m
Achtern	2,00 x 1,50/1,10 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

STEHHÖHE

Vorschiff	1,97 m
Salon	1,91–1,98 m
Nasszelle	1,96 m
Achtern	1,92 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

SCHALLDRUCK

Plicht	70 dB(A)
Salon	69 dB(A)
Achternkabine	75 dB(A)
Vorschiff	60 dB(A)

Leise 65 Normal 75 Laut

Gemessen in Marschfahrt
(80 % der Höchstzahl):
6,0 kn, 2400 min⁻¹

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

HANSE 388

Yacht-BEWERTUNG

Leichte Bedienbarkeit, gute Leistung und gehobener Wohnkomfort sprechen für die Hanse 388. Sie ist in Summe aller wichtigen Belange ein gutes modernes Boot mit einem konkurrenzfähigen Preis, das sich dazu durch eine hohe Individualisierbarkeit auszeichnet

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Bewährte Konstruktion
- + Gute Wahlmöglichkeiten
- Kein variabler Tiefgang möglich

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Leicht abrufbare gute Geschwindigkeit
- + Angenehmes Steuerverhalten
- + Kleincrewtaugliches Deckslayout

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Stimmige Raumverteilung und Optik
- Zu kleine Ablagen in den Kabinen
- Wenig Backstienstauraum

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Gute Belüftung in Kabinen
- + Saubere Installationen
- Schwache Querbelüftung im Salon

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Judel/Vrolijk & Co
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	10,99 m
Gesamtlänge	11,40 m
Wasserlinienlänge	10,40 m
Breite	3,90 m
Tiefgang/alternativ	2,06/1,62 m
Masthöhe über Wasserlinie	17,60 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,84 kn
Gewicht	8,3 t
Ballast/-anteil	2,4 t/29 %
Großsegel	43,5 m ²
Selbstwendefock	28,5 m ²
Maschine (Marke)	20 kW/27 PS
Kraftstofftank	160 l
Frischwassertank	295 l
Fäkalientank	35 l

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Handauflegeverfahren. GFK-Sandwich mit Balsaholzkern. Isophthalsäure-Gelcoat, erste Laminatlage mit Vinyl-esterharz. Unterwasserschiff Volllaminat. Schotten mit Winkellaminat. Rumpf-Deckverbindung teillaminiert

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft 149 821 €
Standardausrüstung² inklusive:
Großsegel, Selbstwendefock, Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung

Segelkleid	1059 €
Anker/Kette, Festmacher, Fender (im Cruising-Paket mit diverser weiterer Ausrüstung)	8318 €
Antifouling	2380 €
Segelklare Übergabe	595 €
Preis segelfertig ²	162 173 €
Darüber hinaus im Preis enthalten:	
Teak auf Duchten, Maststufen, AGM-Batterien (1 x 90 Ah, 2 x 160 Ah), Ofenkocher, Badeleiter	
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²

Leinenverstellbare Hölspunkte	inkl.
Traveller mit Leinenführung	inkl.
Elektr. Ankerwisch .. Cruising-Paket	
Rohrkicker	inkl.
Achterstagspanner	inkl.
Springklampen	inkl.
Sprayhood	2559 €
Teak im Cockpit	Cruising-Paket
Logge und Echlot, Windmessanlage, Autopilot, UKW-Funkgerät (im Navigationspaket inkl. Plotter)	10 805 €
Ladegerät	inkl.
Landanschluss mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose(n)	inkl.
12-Volt-Steckdose in der Navi	inkl.
Heizung	4225 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	inkl.
Komfortpreis ²	179 762 €

WERFT www.hanseyachts.de
VERTRIEB Händlernetz

BAVARIA CRUISER 37

Rumpflänge	10,90 m
Wasserlinienlänge	10,22 m
Breite	3,67 m
Gewicht	7,0 t
Segelfläche	67,4 m ²
Segeltragezahl ¹	4,3
Grundpreis	132 447 €
Komfortpreis ²	153 080 €
Stückzahl/seit	ca. 685/2013
YACHT-Test	16/2013

Gut und oft gebaut. Im Vergleich günstig, ein Benchmark-Boot der beliebten Größenklasse. Rumpfdesign datiert auf 2010 zurück



DUFOUR 388 GL

Rumpflänge	11,20 m
Wasserlinienlänge	10,50 m
Breite	3,99 m
Gewicht	7,7 t
Segelfläche	65,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,0
Grundpreis	163 030 €
Komfortpreis ²	200 640 €
Stückzahl/seit	k.A./2018
YACHT-Test	23/2018

Mehr Volumen, bis zu drei Nasszellen und drei Kabinen, dazu eine Außenpantry – ein Novum auf 38 Fuß. Relativ hochpreisig



OCEANIS 38.1

Rumpflänge	11,13 m
Wasserlinienlänge	10,27 m
Breite	3,90 m
Gewicht	6,9 t
Segelfläche	65,7 m ²
Segeltragezahl ¹	4,3
Grundpreis	144 428 €
Komfortpreis ²	176 596 €
Stückzahl/seit	k.A./2013
YACHT-Test	21/2013

Schwenkkiel, U- oder L-Pantry, drei Stile, viele Optionen, Targabügel optional: Beneteaus 38er zeigt sich flexibel



SUN ODYSSEY 389

Rumpflänge	10,98 m
Wasserlinienlänge	10,40 m
Breite	3,76 m
Gewicht	6,9 t
Segelfläche	70,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Grundpreis	155 057 €
Komfortpreis ²	199 770 €
Stückzahl/seit	k.A./2011
YACHT-Test (SO 379)	21/2011

Auch als Kielschwerter mit doppelten Ruderblättern sowie mit Selbstwendefock zu haben. Bewährtes Design von Lombard



IN DER KLASSE BETRÄGT DIE PREISSPANNE IMMERHIN BIS ZU 50 000 EURO

ten Schoten oben zu stark öffnet und weiter an Effizienz einbüßt. Dafür offerierte Hanse früher die Genuaoption mit Längsschienen, ein Angebot, das nur wenige Kunden angenommen haben. Hanse baut für den Einsatzbereich weniger und raumerer Wind nun auf einen sogenannten Crossover, nichts Anderes als ein Code Zero. Kommt das Boot im Standard mit weißer und horizontaler Simpelware, ist der optionale Crossover aus höherwertigem Tuch zusammengeknüpft und erhöht mit Furler die Gesamtrechnung um 5343 Euro. Es addieren sich zwangsläufig 821 Euro für einen anderen Ankergalg, der den Hals des Segels aufnimmt, sowie Fall, zwei Schoten und Pad-eyes für zusammen 940 Euro. Sinnvoll, aber nicht zwingend sind dann zwei weitere Winschen weiter vorn auf dem Cockpitsüß für 2321 Euro.

Bei mehr Wind wird die Segelfläche manuell verkleinert, und zwar mit Seldéns hervorragend funktionierendem Einleinenreffsystem. Das mit zwei langen Salingspaaren bestückte Rigg ist auch in einer Rollreffversion zu haben, macht 2440 Euro plus.

Was im Cockpit gut gefällt, sind die Ergonomiemaße. Der auf vielen, besonders etwas kleineren Booten wegen der Achterstag-

Hahnepot eingeengte Platz hinter den Rädern fällt auf der 388 großzügig aus. Wenn der Steuermann seitlich sitzt, kann er das Rad zwischen die Beine nehmen und sich so gut abstützen, oder er rüstet Fußstützen nach. Die Crew findet durch den fest montierten faltbaren Cockpittisch (für den auch ein Kühlschrank zu haben ist) mit Fußstütze Halt. Die Bänke sind mit 1,60 Meter Länge ausreichend bemessen, die Stills hoch genug und bequem geformt.

VIELE FENSTER, VIEL LICHT

Das von der Werft bevorzugte Arrangement der zum Rudergänger geführten Leinen ermöglicht ein beschlagfreies Kajütdach. So wurde der Niedergangsbereich völlig ungewohnt gestaltet. Neben dem Schiebeluk decken ebenso dunkel getönte Glasscheiben das teils ausgeschnittene Dach und das Niedergangsschott ab. Mit optionalen kleinen Decksluken (1416 Euro) lassen sich die Kabinen belüften, und das Glas bringt deutlich mehr Licht unter Deck. Dazu tragen auch zusätzliche Fensterflächen an zwei der insgesamt drei Decksluken bei.

Auch schön: Im Vorschiff gibt es zwei Luken, eine im Standbereich und eine über der Koje. Sechs große Rumpf- und sechs Auf-



ERGONOMISCH GELUNGEN

Robuste aufstellbare Hörnchen oben an der fest montierten Badeleiter vereinfachen den Aufstieg aus dem Wasser enorm

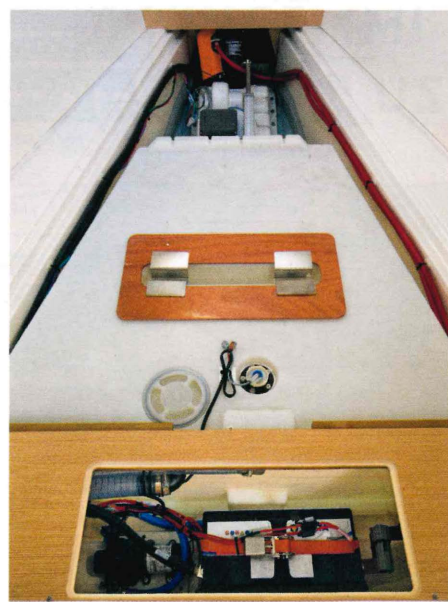


Kleine Räden, rechte Winkel und ein heller Ausbau. Der Eigner wählte Eichenfurnier

baufenster komplettieren den natürlichen Lichteinfall. Knapp fällt dagegen das Thema Querbelüftung im Salon aus. Zwar gibt es ein Mittelluk, und die Pantry ist am Niedergang untergebracht, aber es gibt nur ein kleines zu öffnendes Fenster im Aufbau. Und das auch nur als Bestandteil des Cruising-Paketes.

WIRTSCHAFTSRAUM STATT KAMMER

Hanseyachts als Pionier der Individualisierung im Großserienbau setzt weiterhin auf viele Wahlmöglichkeiten. Allein für Deck und Cockpit gibt es sieben Varianten von Teak bis zu Synthetik-Teak mit verschiedener Holzoptik und einer Varianz von Fugen. Es geht weiter mit verschiedenen Farben für Rumpf, Wasserpas, Sprayhood, Lazy-Bag und Polster, Optionen für Motor und Kiel bis hin zu den Oberflächen im Interieur. Dort ist klassisch dunkel-rötliches Mahagoni Standard, graue kanadische Walnuss eine recht neue Variante und die französische helle Eiche (Testboot) angesagt. Auch für den Fußboden gibt es mit klassischer Streifenoptik und drei verschiedenen hellen Maserungen ei-



SAUBERE TECHNIK

Die Installationen wie hier von Wassertank, Bugstrahler und der dazugehörigen Batterie sind ordentlich ausgeführt

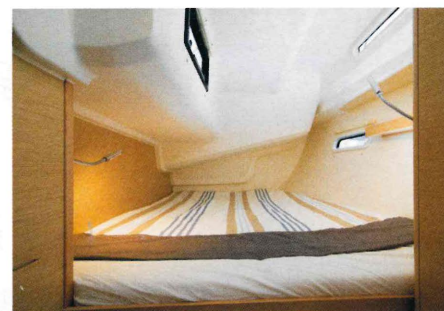
nen Angebotsmix von gewohnter und zeitgenössischer Gestaltung. Neu sind farblich in zwei zu wählenden Grautönen abgesetzte Oberschrankfronten. Hinzu kommen noch die Arbeitsplatte in der Pantry (schwarze oder weiße Steinoptik) und ganze 21 verschiedene Polsterbezüge bis hin zu Leder.

Und nicht zuletzt bleibt das Innenlayout in Maßen variabel. Standard sind zwei Kabinen und eine begehbare Backskiste an Steuerbord, die sich auch als Wirtschaftsraum nutzen und bezeichnen ließe. Im Vorschiff ist ein zweites Bad möglich, das jedoch den Zugang in die Koje halbiert. Statt der großen Backskiste kann der Kunde eine zweite Achterkabine ordern. Dann schrumpft die im Standard gigantische Pantry auf Normalmaß. Im Salon gibt es weiterhin die Option auf zwei weitere Kojen: Dazu lässt sich dann der mittlerweile wieder gut bemessene Navigationstisch absenken, mit einem Polster belegen und so die Koje verlängern. Gegenüber wird der Salontisch abgesenkt – ein Arrangement für 2368 Euro, das zwei bis drei Notschlafplätze schafft und so die zweite



VERSCHENKTER STAUERAUM

Im Vorschiff wären größere und höhere seitliche Ablagen wünschenswert. Dafür ist der Schrankraum reichlich bemessen



BELÜFTETE KABINEN

Die Achterkabinen verfügen über Fenster im Rumpf, im Aufbau und ein klappbares zum Cockpit sowie über optionale Decksluken

CLEAN, HELL – ZU NÜCHTERN?

Das sauber gefertigte INTERIEUR wirkt modern, aber kühl – eine reine Geschmackssache



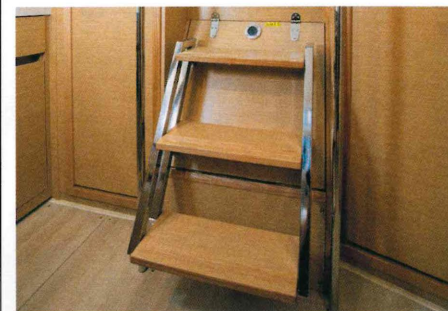
ORGANISIERTE PANTRY

Schubladen und Auszüge sind erfreulich. Der Kühlschrank öffnet von vorn und von oben, die Waschbecken liegen in der Mitte



ORDENTLICHER ARBEITSPLATZ

Die Navigation ist ausreichend groß für Karte und Einbaugeräte. Mit einem Hocker wird sie gar hochfunktional



GELUNGENE TREPPE

Der Niedergang läuft flach ins Schiff. Streben bringen die Sicherheit zurück, die durch gerade Stufen nicht gegeben ist

WER EIN BOOT DIESER GRÖSSE SUCHT, MUSS SICH DIE HANSE 388 ANSEHEN

Achterkabine ersetzen kann – oder die Zahl der Kojen auf satte acht hochschraubt.

Die Standard-Achterkabine an Backbord ist auf Wohlfühl-Volumen getrimmt. Keine Backskiste ragt in den Kabinenhimmel, die den Fußraum beeinträchtigt und optische Enge vermittelt. Fenster in Rumpf- und Aufbau sowie ein zu öffnendes zum Cockpit hin gefallen. Der Schrankraum ist ordentlich bemessen, die offene Ablage jedoch zu klein und vor allem zu flach für die Nutzung auf See. Die der Kabine geopfert Backskiste wird durch zwei Stauräume im Cockpitboden teilweise kompensiert, und es gibt eine dritte in der Ducht an Steuerbord. Dennoch: In der Dreikabinenversion wird man zwar Leinen, Fender und andere Dinge in den drei Staukisten unterbekommen; Zusatzsegel, Cockpitpolster oder Klappräder müssen aber in einer der Kammern mitsegeln.

HÜBSCH, WENN AUCH NICHT PERFEKT

Die Hanse 388 wirkt in der Testversion innen einerseits hell und freundlich sowie andererseits dennoch gemütlich und schiffig ge-

nug, besonders im Vergleich zur früheren Version, die mit einem weißen Hauptschott daherkam – reine Geschmackssache.

Die Verarbeitung gefällt, auch wenn sich zuweilen unschöne Stöße und Übergänge finden, wie sie im Großserienbau unvermeidlich scheinen. Die Installationen jedenfalls sind gelungen, wichtige Dinge wie Seeventile, Sicherungen, Geräte und Anschlüsse gut erreichbar und sauber dokumentiert. Letzteres seit Kurzem auch für den Eigner elektronisch zugänglich: Per Hanse-App sind die technischen Dokumente online auf mobilen Endgeräten nutzbar.

Zudem installiert Hanseyachts im Rahmen des Cruising-Paketes diverse Geber an Bord, die verschiedene Alarmer auf dem Smartphone des Eigners auslösen können oder gewisse Überwachungen beispielsweise von der Batteriespannung zulassen. Der Dienst selbst ist in den ersten beiden Jahren kostenlos.

Stichwort Preise: Die Hanse 388 rangiert im Rahmen ihrer Klasse. Mit rund 150 000 Euro im Standard liegt sie zwischen der günstigen Bavaria (132 500 Euro) und der Dufour (163 030 Euro). Im Komfortpreis, der vorgegebene und wünschenswerte Posten einbezieht, bleibt sie mit rund 180 000 Euro ebenfalls etwa in der Mitte des Spektrums. Somit ist die Hanse 388 noch günstig, und sie ist vor allem gut, wenn Segeleigenschaften, Handhabung, Ergonomie, Individualisierung und Komfort im Vordergrund stehen. In der Klasse nehmen sie sich nicht viel. Da entscheiden dann doch der persönliche Geschmack und das Herz.

FRIDTJOF GUNKEL