



Komplettes Pa

Die kleinste Hanse soll mit individueller Note, gelu

Charakteristisch: typisch
langer Aufbau mit Zier-
leiste und Selbstwende-
fock. Pinne ist Standard

ket

Ungenen Details und fairem Preis die Zehn-Meter-Klasse aufmischen

Einunddreißig Fuß, das sind um die zehn Meter Bootslänge, das ist der Größenbereich, wo Yachten richtig erwachsen werden. Einunddreißig Fuß bedeuten, Innenraumaufteilungen wie in den darüber liegenden Klassen sind möglich. Will sagen: Achterkammer nebst Pantry und abgeteiltem Dusch-WC lassen sich realisieren, ohne den restlichen Innenraum übermäßig zu beeinträchtigen. Dennoch bleibt es eine schwierige Größe, die für viele Hersteller schon die Untergrenze dessen markiert, wo sich Aufwand, Umsatz und Gewinn in ökonomisch sinnvolle Relationen zueinander bringen lassen.

So sind denn zehn Meter lange Yachten auch eine Visitenkarte der Werft, die zeigt, was sie auf kleinem Raum und bei knapper Kalkulation zu leisten imstande ist. Nebenbei bedeuten die 31-Füßer meistens die erste Bindung eines Kunden an seinen Hersteller, der versuchen wird, eine Markentreue herzustellen und den Eigner später auch mit größeren Modellen dauerhaft an sich zu binden.

Insofern ist die neue Hanse 315 für die zweitgrößte deutsche Werft ein besonders wichtiges Modell. Sie entstand parallel zu weitreichenden Neuerungen aus dem Betrieb in Greifswald. Nachdem das Team um Werftchef Michael Schmidt mit seinen großen Typen Hanse 531 und 461 Erfolge verbuchen konnte, passte es die kleineren Typen der neuen Linie an. Die steht für mehr Modernität in Linienführung und Gestaltung, ein minimalistisch-modernes Innenraumdesign und für noch



Optional: Gegen Aufpreis erhält die 315 eine Radsteuerung statt Pinne. In jedem Fall sitzt der Rudergänger auf Duchten oder Sülls ermüdungsarm und hat guten Blick nach vorn

mehr Performance. Und das trotz großen Rumpfvolumens für viel Komfort und Bewegungsfreiheit an und unter Deck.

In einem Kraftakt stemmte das Team die kompletten Neuentwicklungen Hanse 370 und 400 (s. YACHT 20/05). Beide Typen werden optional in Epoxid- statt in Polyesterharz angeboten. Das bedeutet den besten Osmoseschutz und ermöglicht ein leichteres Schiff bei gleicher Festigkeit. Bei der großen Hanse 531 macht dies (laut Werft) sage und schreibe knapp drei Tonnen bei einem (ehemaligen) Gesamtgewicht von 22 Tonnen aus. Damit konnte Schmidt, der als einer der kreativsten Köpfe der Werftenbranche gilt, mal wieder eine Vorreiterrolle einnehmen: Die beiden großen Hanse-Typen sind die ersten Großserienyachten, die in Epoxidharz entstehen.

Während die Typen 531, 461, 400 und 370 komplette Neuentwicklungen darstellen, sind die beiden kleinsten Model-

le 342 und nun die 315 evolutionär aus bestehendem Material entstanden und werden zurzeit ausschließlich mit Polyesterharz-Rumpf angeboten.

Die kleine 315 fußt auf der 312. Man änderte die Bauform, um dem Schiff mehr Streckung und eine längere Wasserlinie zu verpassen, überarbeitete den Innenraum komplett und konstruierte ein neues Deck. Dabei wurde der Aufbau verlängert. Die Maßnahmen sollen in bessere Segeleigenschaften sowie mehr Stau- und Wohnraum münden.

Besondere Erscheinung

Und da liegt sie nun in Cannes an der französischen Côte d'Azur zur schwimmenden Bootsausstellung und wirkt wie ein besonderes Schiff. Durch ihre geringe Größe scheint sie dort fehl am Platz. Dann das cremefarbene Gelcoat, das eher zu einer klassisch angehauchten Yacht passt. Künftig ist denn auch ein strahlen-



Optimal: Der kleine Heckdurchstieg wird durch einen erhöhten Steuersitz geschlossen

des Weiß die Standardfarbe. Versehen mit dem hohen und lang nach vorn durchgezogenen Aufbau sowie dem Hanse-typischen Teakstreifen an der Oberkante, wirkt das Schiff mehr der Tradition denn der Moderne verpflichtet; es macht einen zeitlosen Eindruck.

Rigg und Rumpfform sprechen eine andere Sprache: lang das Rohr, 9/10-getakelt, doppelt abgespreizte Wanten, davor die werftübliche Selbstwendefock. Wohltuend: Das Schiff ist serienmäßig mit Pinne bestückt, ein Arrangement, das auf Schiffen dieser Größe kaum noch zu finden ist. Optional gibt es dem vielfachen Kundenwunsch folgend eine Radsteuerung.

Verniedlichend beschrieben mag man sie als knuffig bezeichnen. Erwachsen genug wirkt sie auch, irgendwie solide und vertrauenerweckend, sympathisch und einladend. Was zugegebenermaßen rein subjektive Werte sind. Kaum interpretierbar zeigen sich jedoch die Leistungen auf dem Wasser.

Nahezu perfekt unter Segeln

Ausläufer des aus dem Rhône-Delta fächernden Mistrals sorgen für bis zu 15 Knoten Wind und eine schöne Welle. Bei diesen Bedingungen bewegt sich das Schiff an der Grenze zum Reffpunkt, was relativ spät ist und somit den Verdacht nahe legt, im unteren Windbereich fehle es an Tuch. Das ▷

Der Innenraum ist freundlich gestaltet. Zwei Holzsorten stehen zur Wahl



Luftig: Der relativ sparsame Ausbau kann in hochglänzendem Mahagoni (Foto) oder in hellerem, kirschähnlichen Holz geordert werden. Das Raumgefühl ist durchaus großzügig



Ausreichend: Stauraum und Platz genügen für ein Bad in dieser Schiffsgröße



Gelungen: Mittig liegendes Waschbecken, Ofenkocher und große Eisbox erfreuen



Variabel: Die Komfortkoje ist Einzelbett mit bequemem Einstieg und Sitzplatz oder ...



... lässt sich durch Herunterklappen des Segments von zwei Personen nutzen

Verhältnis von Segelfläche zu Gewicht (Segeltragezahl 4,19) ist mit dem Standard-Vorsegel in der Tat eher niedrig. Durch die optionale 140-prozentige Genua erhöht sich der Wert auf 4,96, was schon als recht sportiv gilt. Gut in diesem Zusammenhang: Sowohl die Schienen als auch die Genuawinschen sind im Standard-Lieferumfang enthalten.

Der Ruderdruck ist stark genug, um dem Steuermann ein sicheres Feedback zu liefern; der Anstellwinkel des Blattes beträgt zwischen 3 und 5 Grad, was als das perfekte Maß angesehen wird. Stärkere Böen quittiert das Schiff mit steigendem, aber weiterhin kontrollierbarem Ruderdruck. Und auch größere Krängungswinkel als die üblichen 20 bis 25 Grad sind möglich, ohne in die Mittelmeersonne zu

schießen – ein Merkmal, das nicht auf alle modernen Yachten zutrifft. Schön ebenfalls die Geschwindigkeiten von knapp 6 Knoten bei etwa 90 Grad Wendewinkel. Das sind gute Werte für ein Schiff dieser Größe. Trotz des kleinen Vorsegels lassen sich raumschots bis zu 6,6 Knoten erzielen.

Die Selbstwendefock reduziert die Bewegungen des Mitseglers auf ein Schiffen der Gesäßmuskulatur. Auf tiefen raumen Kursen wird es zuweilen nervig, wenn der Wagen auf seiner gebogenen Schiene ungebremst von Anschlag zu Anschlag knallt. Sensible Eigner sollten hier dünne Travellerschoten riggen oder den Wagen per Zeising fixieren.

Die Bedienung der kleinen Yacht wirft generell keine Schwierigkeiten auf. Ge-

refft wird per doppeltem Einleinsystem, geborgen mithilfe von serienmäßigen Lazyjacks und -bag. Mit Pinnensteuerung ist das Schiff gut einhandauglich. Der Steuermann sitzt sehr geschützt im Cockpit und kann sich dabei auf der Leeducht abstützen. Oder er thront auf dem ergonomisch gelungen abgesschrägten Süll und benutzt den Pinnenausleger.

Das partiell offene Heck kann durch einen halbrunden, mit Teak belegten Steuermannssitz geschlossen werden. Erfreulich ist das Vorhandensein einer Achterstagtalje. Mit der 1:8-Untersetzung lässt sich das Rigg in Maßen trimmen. Die serienmäßigen North-Segel stehen zufrieden stellend. Dem Vorsegel fehlt jedoch ein UV-Schutz; da muss der Eigner noch in eine Persenning investieren. ▷

Preis und Leistung stimmen. Das Schiff weiß zu begeistern, trotz großer Konkurrenz

Kritik verdienen an Deck wenige Details. Die Großschot besteht nur aus einer vierfachen Tälje, was bei Wind nicht ausreicht. Zu schwierig ist die Schot dann zu lösen oder dichtzuholen, zumal für ein Arbeiten mit dem Groß kein Traveller serienmäßig installiert wurde. Weiterhin sind die beiden – an sich schönen – Handläufe aus Teak so weit vorn auf dem Kajütdach montiert, dass sie nach Verlassen des Cockpits erst nach einem Schritt greifbar sind – wo man sich bereits gut an den Wanten festhalten kann. Unschön auch die Leinenführung für die Fockrollanlage. Das Tauwerk verläuft in weiten Teilen im Fußbereich und wird dort zur Stolperfalle. Besser wären hier Führungsrollen, die die Leine außen um die Relingsstützen leiten, wie sie beispielsweise Beschlägehersteller Wichard anbietet.

Mängelfrei zeigt sich dagegen die gesamte Motorabteilung. Der 21 PS starke

Yanmar beschleunigt das Schiff sogar gegen den starken Wind und bei Welle auf bis zu knapp 7 Knoten. Auch eine ökonomische Marschfahrt mit 5,5 Knoten geht in Ordnung. Dabei liegt die Geräuschentwicklung im vertretbaren Rahmen. Installation und Wartung lassen keine Auffälligkeiten erkennen. Das Gleiche gilt für die Disziplinen Aufstoppen, Rückwärtsfahrt und Drehkreis.

Kleine Innovationen im Innenraum

Ein Detail, das im Betrieb auffällt und das Denken der Werft versinnbildlicht, ist der Niedergang: Statt durchsichtigem Plexiglas oder dunklen Holzschotten sind Steckschott und Schiebeluk aus mattgrünem Plexiglas gefertigt. Das lässt Licht hinein und schützt vor neugierigen Blicken. Weiterhin kann das einteilige Steckschott ganz simpel auf dem Schiebeluk gestaut werden; der Abstand zur Garage ist

entsprechend groß gewählt. So ist es aus dem Weg und gleichzeitig aber immer schnell zur Hand.

Die Neuerungen an der 315 beziehen sich natürlich auch auf den Innenraum – einen Bereich, wo Hanse seit jeher Alleinstellungsmerkmale entwickeln konnte. Hochglänzendes, rötliches Mahagoni im starken Kontrast zu ausgedehnten weißen Flächen, beispielsweise dem Hauptschott, ist weiterhin zu haben, auch mit dem werfttypischen Peddigrohrgeflecht als Türfüllung. Heute kann der Eigner aber ebenfalls auf eine kirschähnliche, helle und matte Holzvariante ausweichen.

Neues gibt es des Weiteren in der Vorschiffskammer. Dort ist jetzt die so genannte Koko eingebaut – die Komfortkoje. Die besteht aus einer asymmetrischen, V-förmigen Liegefläche, deren Backbordflügel hochgeklappt werden kann und dann einen Sitz freigibt. Dann schläft eine Einzel-

in dieser beliebten Klasse

person am bequemsten mit dem Kopf in Fahrtrichtung; der Einstieg in die Koje erfolgt seitlich und ist somit einfacher.

„Viele Paare schlafen an Bord getrennt, da macht es mehr Sinn, eine gemütliche Einzelkabine anzubieten als eine enge Doppelkammer“, argumentiert Werftchef Schmidt. Eine zweite, komfortable, wenn auch lediglich 1,95 Meter lange Schlafstatt bietet der Heckbereich, und auch die Salonkojen ließen sich notfalls zum Schlafen nutzen.

Das Bad an Backbord ist groß genug zum Duschen, jedoch muss dann mit einem Vorhang oder zumindest einer Abtropfleiste das Wasser daran gehindert werden, an der nach außen öffnenden Tür herunter und in den Salon hineinzulaufen. Ölzeug findet in einer kleinen Nische Platz. Durch das Bad ist die große Backskiste ebenso wie vom Cockpit aus erreichbar.

Erwähnung verdient die Belüftung: Der lang durchgezogene Aufbau ermöglichte zwei seitliche, aufklappbare Fenster im Vorschiff, die zusammen mit dem Luk dort für guten Austausch sorgen. Mittelluk und Aufbaufenster bedienen den Salon mit Licht und Luft, und die Achterkammer ist mit einem Aufbau- und einem Cockpitfenster ausgestattet.

Hinsichtlich der Proportionen und Anordnungen überzeugt die Hanse 315 ebenfalls. Die ausreichend große L-Pantry liegt am Niedergang. Der Navigationsbereich fällt angemessen aus, er wird ohnehin mehr als Notebook-Arbeitsplatz denn für die Kartenarbeit genutzt werden. Der angrenzende Salon wirkt großzügig genug und bietet Stehhöhen von bis zu 1,96 Metern (unter dem Schiebeluk). Das macht alles insgesamt einen sehr stimmigen und durchdachten Eindruck. Ein abschließendes Urteil über Ausbauprodukt

und Finish war jedoch noch nicht möglich; beim Testschiff handelte es sich um einen Prototypen.

Die kleinste Hanse 315 hat – abgesehen von der Holzwahl – nicht den Variantenreichtum im Inneren, der die übrige Linie auszeichnet, wo sich der Kunde aus verschiedenen Modulen sein Schiff individualisieren kann. Klar, rund neuneinhalb Meter bieten kaum die Gelegenheit dazu.

Chancen zum Klassenprimus

Rundum: Die Hanse 315 ist ein Schiff, das zu begeistern weiß, das Eigner stolz machen kann, das seine Identität gefunden hat. Sie wird wie die übrigen Yachten der Greifswalder Werft kaum im Chartermarkt anzutreffen sein, dürfte aber viele Eigner für sich gewinnen. Wozu auch der Preis beiträgt.

Zwar hat Hanse längst das Image des Discounters abgelegt, bleibt aber den- ▷

Die kleinste Hanse ist ein gelu

noch im unteren Segment. Mit knapp 66 000 Euro ist man schon dabei, und dies bei einer recht ordentlichen Standardausrüstung. Im Basis-Lieferumfang enthalten sind beispielsweise der Fäkalientank, ein E-Kühlschrank, Logge und Lot, Ladegerät und Landanschluss, Druckwassersystem und Warmwasserboiler sowie die Dusche im WC-Raum.

Die Konkurrenz ist dennoch hart: Potenzielle Kunden werden sich die ebenfalls neue Dufour 325 Grand'Large (86 800 Euro) ansehen, Vergleiche zur unschlagbar günstigen Bavaria 30 (54 500 Euro) ziehen, die sportlicheren Typen First 31.7 (73 800 Euro) und Elan 31 (74 300 Euro) betrachten sowie mit der Océanis 323 (80 040 Euro) eine auf Volumen und Komfort gebürstete Großserienyacht aus Frankreich begutachten. Eine weitere Alternative kommt aus dem Hause Jeanneau: Unter dem Namen Sun Fast 32i (77 300 Euro) oder Sun Odyssey 32i (73 600 Euro) wird das Schiff in einer heißen und in einer zahmen Variante angeboten.

Somit ist die Hanse 315 das zweitgünstigste Schiff ihrer Klasse und punktet zudem in den Bereichen Segeleigenschaften und Handling sowie allgemeine Linienführung und Gestaltung.

Vielleicht spielt für einige Kunden auch eine Rolle, dass die Hanse 315 ebenso wie ihre größeren Schwestern aus dem Bremerhavener Konstruktionsbüro Judel/Vrolijk und Co. stammt. Die zählen bekanntlich, spätestens seit Rolf Vrolijk als Hauptdesigner der „Alinghi“ einen maßgeblichen Anteil zum Sieg der Schweizer im vergangenen America's Cup geleistet hat, zu den erfolgreichsten Konstrukteuren weltweit. Daneben haben sie mit ihren Fahrten- und Regattayachten im Einzelbaubereich und für die Serienproduktion (Grand Soleil, Dehler, Rodman) bereits ihre Klasse bewiesen.

Eins steht somit fest: Wer ein Schiff in der Zehn-Meter-Klasse sucht und sich die Hanse 315 nicht zumindest ansieht, macht etwas falsch.

Fridtjof Gunkel

Die Hanse 315 ist auf der hanseboot in Halle 10, Standnummer 11 zu sehen



Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test

generer Wurf und fast perfekt

TECHNISCHE DATEN WERFTANGABEN

Konstrukteur Judel/Vrolijk & Co.
CE-Entwurfskategorie . . . A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) 9,45 m
LWL (Wasserlinienlänge) 8,30 m
Breite 3,20 m
Tiefgang/Alternative 1,75/1,40 m
Theor. Rumpfgeschw. 7,0 kn
Gewicht 3,9 t
Ballast/-anteil 1,3 t/34 %
Masthöhe über Wasserlinie 14,75 m
Großsegel 27,5 m²
Standardvorsegel (S-Fock) 16,0 m²
Genua (140 %) 33,4 m²
Segeltragezahl¹ 4,19
Maschine Saildrive, 15 kW/21 PS
Kraftstofftank Edelstahl, 50 l
Frischwassertank Edelstahl, 100 l
Fäkalientank Edelstahl, 50 l

Rumpf- und Decksbauweise Unterhalb der Wasserlinie Vollaminat, darüber inklusive Deck Balsaholz-Sandwich. Isophthalsäureharz für die äußeren Laminatlagen



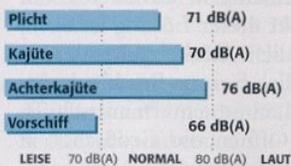
**315: ein Layout,
zwei Tiefgänge,
Genua als Option**

MESSWERTE INNEN

Koje Vorschiff 2,30 x 0,86/0,30 m
Koje Achterschiff 1,95 x 1,55/0,89 m
Kojen Salon 1,91 x 0,54 m
Stauraum Vorschiff ca. 980 l
Stauraum Salon/Nav./Pantry ca. 780 l
Stauraum Nasszelle ca. 35 l
Stauraum Achterkammer ca. 290 l
Stauraum Backskisten ca. 1670 l
Stehhöhe Vorschiff 1,83 m
Stehhöhe Salon 1,87–1,96 m
Stehhöhe Nasszelle 1,80 m
Stehhöhe Achterkammer 1,80 m

SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 5,5 kn, 2600 min⁻¹



Der 21 PS starke Yanmar 3YM20 mit Saildrive ist ausreichend schallisoliert. Die maximale Geschwindigkeit beträgt 6,8 Knoten

SEGELLEISTUNGEN O. ABDRIFF U. STROM

Am Wind (ca. 45 Grad) 5,7 kn
60 Grad Windeinfall 6,5 kn
90 Grad Windeinfall 6,7 kn
130 Grad Windeinfall 6,3 kn
180 Grad Windeinfall 4,8 kn

Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 12–15 kn (4 Bft.), Wellenhöhe 1,0 m

AUSSTATTUNG UND PREISE INKLUSIVE MWST.

Grundpreis ab Werft 65 946 Euro
Standardausrüstung²: Motor, Großsegel, Vorsegel, Schoten, Reling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Segelkleid, Feuerlöscher, E-Kühlfach **inkl.**
Anker mit Kette 500 Euro
Fender/Festmacher 325 Euro
Antifouling-Anstrich 1050 Euro
Segelklare Übergabe 1624 Euro
Preis segelfertig 69 445 Euro

Garantie (auch Osmose) 2 Jahre
Werft Hanseyachts, 17489 Greifswald; www.hanseyachts.com
Vertrieb Händlernetz

Yacht - BEWERTUNG

Komfortabel, schnell, günstig, gut aussehend bei geringfügigen Mängeln – die Hanse 315 setzt ein Glanzlicht in ihrer Klasse

Konstruktion und Konzept

- + Prägnante, individuelle Erscheinung
- + Selbstwendefock und Genuaoption
- + Niedriger Preis
- + Pinne oder wahlweise Rad (Extra)

Segelleistung und Trimm

- + Gute Geschwindigkeiten
- + Verträgt viel Lage
- + Einfaches Handling
- Großschottalje zu gering untersetzt

Wohnen und Ausbauqualität

- + Gelungene Innenaufteilung
- + Viel Stauraum
- + Riesige Backskiste
- + Helle Gestaltung der Wohnräume

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Komponenten
- + Umfangreiche Standardausrüstung
- Handläufe an Deck zu weit vorn

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