

Hanse 341

Wolf im Schaf



fspelz

Maße

Lüa 10,35 m, Breite 3,40 m,

Gewicht 5150 kg

Segelfläche 61,5 m²

Preis: ab 83 900 Euro mit Segel

Mit dem Preisschlager „Hanse 29“ fing alles an. Aus dem einstigen Billiganbieter in Greifswald wurde inzwischen Deutschlands zweitgrößte Yachtwerft. Das Programm wurde kontinuierlich ausgebaut. Wir segelten die Hanse 341 bei leichtem Wind auf dem Überlinger See.

Erster Eindruck des Bootes am Steg: Ganz schön breit, ob das wohl segelt?

Aber wie so oft bestätigt sich auch hier der erste Eindruck nicht. Die Hanse 341 ist nämlich ein richtiges Segelboot, das optisch vielleicht etwas Understatement versprüht.

Sie läuft, trotz eines Gewichts von über fünf Tonnen, auch bei wenig Wind sehr passabel. Das renommierte Design-Büro Judel / Vrolijk hat gute Arbeit abgeliefert, wie das auch nicht anders zu erwarten war. Leistung statt Show, das gefällt sofort an dem Boot. Und als es noch etwas aufbrist, sind wir mit dem Potential der Yacht mehr als zufrieden. Auch die Höhe am Wind und der Wendewinkel stimmen. Problemlos erreicht die Hanse bei maximal 2 Beaufort ihre gut sechs Knoten.

Bauweise und Materialien

Der Rumpf besteht im Prinzip aus Schale, Innenschale

Die Hanse 341 ist ein schnelles Boot mit viel Wohnkomfort.

und Deck. Die Innenschale trägt dabei den größten Teil der Statik. Hier könnte etwas mehr für die Hinterlüftung getan werden. Der Hersteller legt allerdings Wert auf die Darstellung, dass zwischen Hauptschott und Niedergang keine Innenschale unter dem Deck angebracht ist. Dadurch können die Beschläge von unten erreicht werden. Auch die Einbauten, wie Schränke und Verkleidungen, sollen als Ganzes ausgebaut werden können.

Rumpf und Deck werden in Sandwichbauweise mit einem Balsakern hergestellt. Das verspricht große Steifigkeit und gute Isolierung bei niederem Flächengewicht. Das Unterwasserschiff und die Sektionen des Decks, wo die Beschläge montiert werden, sind massives Laminat. Laminiert wird von Hand. Das ergibt eine ausreichende Qualität für diese Bootskategorie, ist durch den verhältnismäßig geringen Faseranteil aber relativ schwer.

Innen sind die Sperrholzschotten weiß beschichtet. Die Möbeleinbauten und teilweise die Außenhautverkleidungen sind aus kirschgebeiztem Mahagoni. Die geschlitzten Möbeltüren

sind mit Füllungen aus hellem Stuhlgeflecht versehen. Das sieht nicht nur gut aus, sondern sorgt auch für den nötigen Luftaustausch in den Schränken. Die Verarbeitung, sowohl der GFK-Teile als auch der Holzeinbauten, hinterließ einen hochwertigen Eindruck und braucht keinen Vergleich mit anderen Serienherstellern zu scheuen, ganz im Gegenteil. Die Befestigung der Decksbeschläge konnte nicht beurteilt werden, weil dazu die Verkleidungen hätten entfernt werden müssen.

Der Salonboden besteht aus unempfindlichem Laminat in Stabdeck-Optik. Eine tolle Idee ist es, dass keinerlei Beschläge oder Bohrungen im Boden sind. Die Inspektionsöffnungen zur Bilge lassen sich mit einem mitgelieferten Saugnapf öffnen.

Der Kontrast von weiß und Kirsche ist manchem vielleicht etwas hart, aber unter Deck ist es hell und der Salon sehr schiffig.

Kiel- und Rudervarianten

Der 1,75 Meter tief reichende Gusseisenkiel wiegt 1820 Kilogramm. Er hängt an Edelstahlbolzen. Gegen Aufpreis ist eine Kurzkielversion mit einem Tiefgang von 1,55 Meter oder eine Kielschwertversion mit 1,02 bis 1,88 Meter Tiefgang lieferbar.

Beide Alternativen lassen aber deutlich schlechtere Segeleigenschaften erwarten und das wäre schade um das gut laufende Boot.

Das Ruderblatt hängt an einem Aluminiumschaft und wird in der Serienversion mit einer Pinne gesteuert. Die Welle dreht sich in einem Jefa-Lager.

Das Testboot war mit Radsteuerung ausgestattet. Diese funktionierte ausgezeichnet, war leichtgängig und recht feinfühlig. Wer unbedingt auf ein Steuerrad



Oben links: Der Toilettenraum mit Dusche, Pump-WC und kleinem Waschbecken liegt auf Backbord gegenüber der Pantry. Dahinter ist eine optionale Achterkabine. Die Standardversion bietet einen größeren Toilettenraum und eine Backskiste.

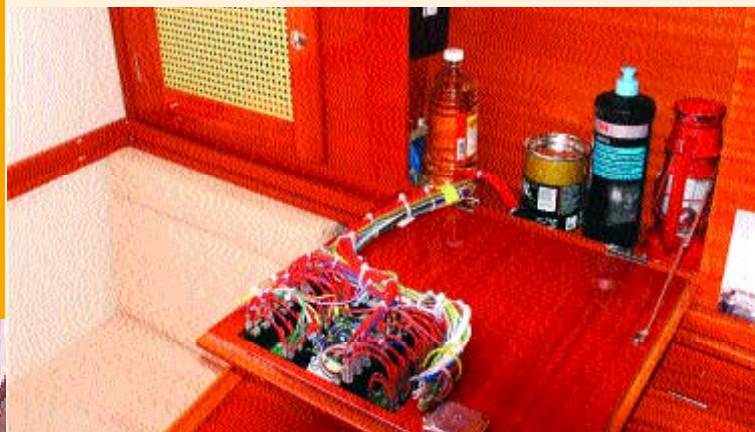
Oben rechts: Der Sitzplatz im Salon.

Mitte rechts: Schaltschrank über dem Kartentisch. Da kann noch einiges untergebracht werden.

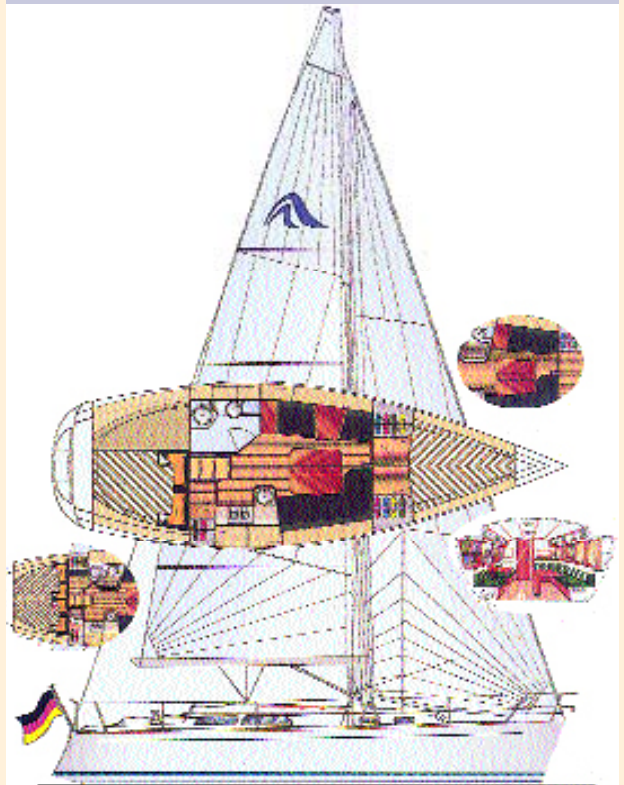
Unten links: Die Pantry enthält zwei Spülen mit Druckwasseranlage, Kühlbox mit Aggregat und Gaskocher mit Backofen.

Unten rechts: Blick durch den Niedergang in Salon und Vorschiff. Auf der Backbordseite ist der Kartentisch.





Technische Daten Hanse 341



<i>Lüa</i>	10,35 m
<i>Wasserlinienlänge</i>	8,90 m
<i>Büa</i>	3,40 m
<i>Tiefgang</i>	1,75 m (1,55 m, 1,02 m als Option)
<i>Gewicht</i>	5150 kg
<i>Ballast</i>	1820 kg
<i>Großsegel</i>	34,2 m ²
<i>Fock</i>	27,3 m ²
<i>Genua (optional)</i>	36 m ²
<i>Spinnaker (optional)</i>	84 m ²
<i>Design</i>	Judel / Vrolijk
<i>Preis Standardversion 83 900,- Euro inkl. 16 Prozent Mehrwertsteuer.</i>	
<i>Werft: Yachtzentrum Greifswald GmbH, Salinenstraße 22, D-17489 Greifswald, Tel. (0 38 34) 5 79 20.</i>	

Vertrieb: Bodensee-Yachting AG, Hauptstraße, CH-9422 Staad / Buriel, Tel. (00 41) 71 / 8 88 11 55, Fax (00 41) 71 / 8 88 12 45, www.bodensee-yachting.ch

Stärken und Schwächen

- gelungene und durchdachte Konstruktion*
- ergonomisches Deckslayout*
- gute Segelleistungen*
- schöner Innenausbau*
- saubere Verarbeitung*
- Deck und Schale von innen nicht zugänglich*

Wert legt, ist mit der angebotenen Lösung gut bedient. Allerdings kann mit der besten Radsteuerung nicht so exakt und bequem von der Kante aus gesteuert werden, wie das mit einer Pinne machbar ist.

Rigg und Segel

Der Mast wird von zwei Salingspaaren, Ober-, Mittel- und Unterwanten gehalten. Die Mittelwanten laufen bis auf das Deck hinunter. Das macht die Einstellung etwas einfacher als bei einem unterbrochenen Rigg. Allerdings haben diese, aufgrund ihrer Länge, mehr Reck.

Vom Trimm her ist das Rigg eher statisch. Es muss daher eine Einstellung gefunden werden, die bei allen Wind- und Wellenverhältnissen befriedigende Ergebnisse liefert.

Michael Schmidt, der Geschäftsführer der Werft, beschreibt den Trimm der Hanse folgendermaßen:

„Die Oberwanten werden voll unter Dampf gesetzt, indem man dem Mast eine Vorbiegung über das Achterstag gibt und die Wanten dichtsetzt. Danach bringt man die Unterwanten auf zirka 80 Prozent und die Mittelwanten auf 70 Prozent. Das Achterstag kann danach wieder vernachlässigt werden.“

Die Hanse wird in der Standardversion mit einer kleinen aber effektiven Selbstwendefock ausgeliefert und nicht mit einer, bei vielen Werften inzwischen scheinbar unvermeidlichen „Rollmarkise“.

Auf die Fock hat der Eigner des Testbootes aber verzichtet. Stattdessen segelt er permanent mit einer Genua. Ob das gut ist, muss man bezweifeln. Es ist zu erwarten, dass sich das Genua-Profil bei mehr Wind nur noch begrenzt über die Oberwanten halten lässt. Auf den



Oben links: Das Fraktionallrigg mit den beiden gefeilten Salingen sieht zwar einfach aus, ist aber umständlich an unterschiedliche Wetterverhältnisse anzupassen. Der Reck durch große Drahtlängen ist nicht einfach in den Griff zu bekommen. Wer Wert auf einwandfreien Segeltrimm legt, sollte vielleicht zu stehendem Gut aus Rod greifen.

Oben rechts: Der Süllrand ist hervorragend gestaltet und bietet guten Halt.

Mitte links: Der Mastfuß steht auf dem Deck. Eine gute und mittlerweile fast in Vergessenheit geratene Lösung zur Kabeldurchführung ist der Schwanenhals.

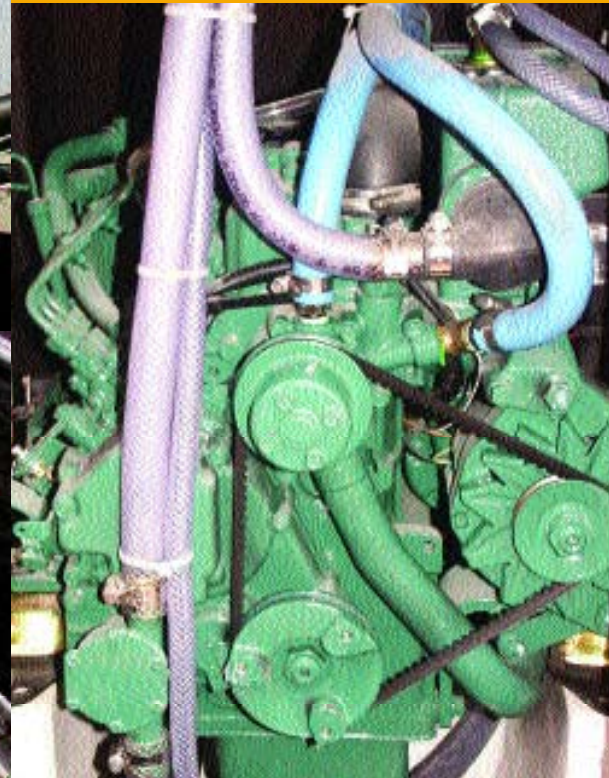
Mitte rechts: Alle Leinen, inklusive Groß-, Fock- und Travellerschot enden auf dem Aufbau weit weg vom Steuermann. Da braucht man eine Crew, die weiß, was sie tut.

Unten links: Der klobige Fockroller und das Reffprofil sind bei der Serienbesegelung überflüssig und mindern eigentlich nur die Leistung. Man sollte bei einem Boot mit gutem Leistungspotential konsequenterweise darauf verzichten.

Unten: Der Volvo MD 2020 mit Saildrive ist von der Leistung her ausreichend dimensioniert und gut zu erreichen.

Unten rechts: Der flache Aufbau bietet genügend Sicht nach vorn.

Fotos: hdm, mh





klobigen Fockroller und das schwere Reffrohr kann man bei einem nicht überlappenden Vorsegel ohne weiteres verzichten. Dann wird eine sauber gebaute Fock auch bei wenig Wind befriedigende Leistungen liefern. Bei den meisten Serienbooten sind die Standardsegel ihr Geld nicht annähernd wert. Bei der Hanse ist das anders. Die Fock haben wir nicht gesehen, aber das durchgelattete Großsegel ist durchaus brauchbar. Kein ausgereiztes Regattasegel, aber „gute Hausmannskost“, mit der sich etwas anfangen lässt.

Decks-ausrüstung und Technik

Das Cockpit wird beim Testboot durch die Steuersäule dominiert. Das Rad könnte allerdings noch etwas größer sein, damit der Steuermann besser auf dem ansonsten ergonomisch gestalteten Sülrand sitzen könnte.

Die Travellerschiene sitzt vor dem Niedergang auf dem Kajütdach. Das schafft Platz im Cockpit, macht die Bedienung mit kleiner Crew aber umständlich, weil der Steuermann nicht an die Schoten kommt.

Auch die Großschot und alle anderen Leinen kann er nicht erreichen, wenn er hinter seinem Rad eingesperrt ist. Ein Argument mehr für die Pinne!

Das Boot ist schon in der Standardausführung ziemlich vollständig und sinnvoll ausgerüstet.

Gegen Aufpreis wird der Traveller ins Cockpit verlegt und die Großschot nach hinten umgelenkt.

Auch eine Spinnakerausrüstung kann als Zubehör geordert werden. mh / hdm

Fazit:
Die Hanse 341 ist ein sauber durchkonstruiertes Boot mit guten Segeleigenschaften und einem schönen Innenausbau, der über der Qualität mancher anderer Serienyacht liegt. Die Werft versteht ihr Handwerk und weiß, was ein gutes Segelboot ausmacht, dazu tragen viele gute Details bei.

Man erhält vernünftige Qualität und korrekt platzierte Ausrüstung für sein Geld. Das ist in diesem Marktsegment nicht immer selbstverständlich. Die umfangreiche Standardausrüstung ist ausreichend. Viel mehr braucht man nicht. Man kann das Boot so segeln wie es geliefert wird.

Wer unkompliziert und effektiv segeln möchte, sollte auf den Fockroller verzichten und sich eine tief geschnittene, leistungsfähige Fock bauen lassen, die etwa bis zu den Wanten reicht. Damit ist man bei allen Windverhältnissen gut bedient und hat ein optimales Segel, das man stehen lassen kann. Eine Selbstwendeausführung ist weniger effektiv, weil das Fußliek nicht auf dem Deck aufliegt. Der Motor ist gut dimensioniert, die Manövrierfähigkeiten unter Maschine halten keine Überraschungen bereit und entsprechen dem, was man von einem modernen Kurzkieler mit frei stehendem Ruder erwartet. Man merkt die große Erfahrung der Werft und der Konstrukteure.