

Hanse 315



Fahrbericht

Maße

Lüa 9,45 m, Breite 3,20 m,
Tiefgang 1,40 m / 1,75 m,
Gewicht 3900 kg,
Segelfläche 60,9 m²

Preis: ab 65 945 Euro



Viel hat sich in den letzten Jahren getan auf der Werft in Greifswald. Zurzeit wird eine riesige Fertigungshalle errichtet, die im Frühjahr bezugsfertig sein wird. Als Michael Schmidt das Yachtzentrum Greifswald vor etwa 14 Jahren übernahm, hieß die Devise: „Preisgünstig anbieten.“ Vielen Besuchern von Bootsausstellungen wird der über dem Bugkorb einer „Hanse 291“ schwebende, weit sichtbare Schaumstoffhammer in Erinnerung bleiben, mit dem das Boot als „Preishammer“ am Markt einschlug.

Die Politik der ersten Stunde zielte auf eine solide gefertigte, gut segelnde Familienyacht, die nur mit dem Allerwichtigsten ausgestattet war. Und das Prinzip ging auf. Es wurden weitere Negativschalen älterer Konstruktionen übernommen und bekam zunehmend kräftig Arbeit.

Heute arbeiten etwa 120 Mitarbeiter auf dem Gelände. In der werfteigenen, polnischen Laminierfabrik werden etwa 100 Leute beschäftigt. Viel hat sich geändert und wird sich noch ändern, einem Grundsatz verspricht die Werft allerdings treu zu bleiben: „Besonderen Wert legen wir auf elegante Linien und exzellente Segeleigenschaften.“ Und dafür sorgen vor allem das renommierte Konstruktionsteam „Fietsche“ Judel

und „Rolff“ Vrolijk (Entwurf der „Alinghi“) und Thorsten Conradi.

Ein neuer „Preishammer“ aus Greifswald!

Die neue „315“ ist die kleinste Yacht der achteiligen Hanse-Serie. Sie ersetzt die „312“ und wird seit August 2005 gefertigt. Die Standardausstattung ist besonders umfangreich.

Die Ostsee zeigte sich bei schwachem bis mäßigem Wind von ihrer freundlichsten Seite, als wolle sie Bodensee-Seglern zeigen, dass es hier nicht immer nur kühl, nass und windig zugeht.

Zunächst fiel auf, dass sich das Boot sehr direkt steuern ließ. Die Ruderblattfläche erlaubt auch bei geringer Bootsgeschwindigkeit ein gefühlsvolles Steuern. Bei viel Wind und Welle ist mei-

Technik

ner Erfahrung nach eine kräftige Hand an der Pinne zweckmäßig. Nicht aus Gründen eventueller Luvgerigkeit, sondern weil die Fläche des Blattes groß bemessen ist. Wen das stört, dem sei eine Radsteuerung (Extra) empfohlen. Hiermit lässt es sich kraftloser steuern. Außerdem gewinnt man Bewegungsfreiheit im Cockpit.

Die bei drei Beaufort festgestellten Segel- und Manöviereigenschaften überzeugen positiv. In Böen sprang das Boot schnell an und ließ sich angenehm handhaben. Die Luvgerigkeit wurde mit zunehmender Schräglage des Bootes geringfügig größer, hielt sich bei 15 Grad Lage jedoch noch in angenehmer Grenze. Während einer Böe mit vier Beaufort kletterte das Speedometer auf einem Raumschotskurs schnell auf 7,2 Knoten. Die Kielfläche ist, zwecks Reduzierung der Reibung, knapp bemessen. Aber nicht zu knapp: Nach einer 360-Grad-Drehung unter Segeln („dreht auf dem Teller“) trieb das Boot nur geringfügig nach Lee und nahm rasch Fahrt auf. Der hydrodynamisch geformte Kiel verhindert umso wirksamer die Abdrift, je schneller er umströmt wird. Das bedeutet, dass bei Leichtwind auf keinen Fall Höhe „gekniffen“ werden darf.

Wenden und Halsen klappen problemlos. Die Fockschot der Selbstwendefock wird zum Mast hin nach oben hin umgelenkt und gewährleistet, zusammen mit einer exakten Anwinkelung der Travellerschiene, ein leichtes Übergehen des Travellerschlittens beim Wenden. Die Schot könnte bei viel Wind durch Verwendung eines Blocks am Schothorn einmal untersetzt werden. Das reduziert zwar den Schotzug im Cockpit, erschwert allerdings durch



*Von oben links im Uhrzeigersinn:
Die Zugänglichkeit des Motors ist bei der Hanse 315 vorbildlich. Nicht nur von vorn, sondern auch von der Seite kommt man an die Maschine.*

Die Hanse 315 hat ein ergonomisch gestaltetes Cockpit, alles ist schön abgerundet und der Rudergänger sitzt bequem auf der im achteren Bereich abgeschrägten Sill- oberseite.

Das elektrische 12-Volt-Schaltpaneel ist mit 16 Kreisen und praxisgerechten Patentsicherungen ausgestattet.

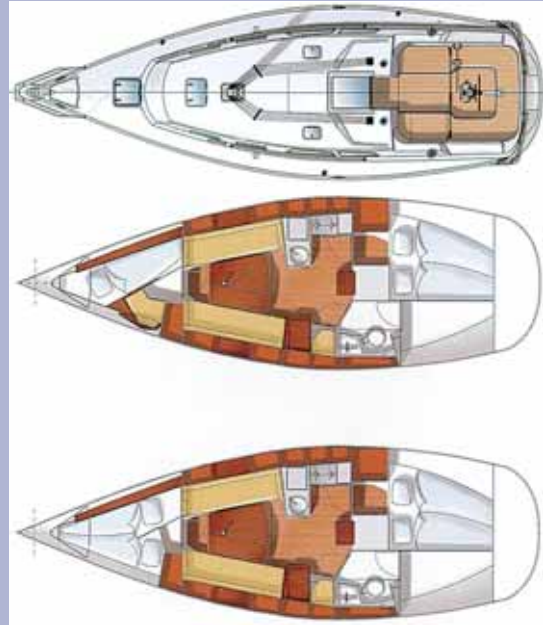
Alternativ gibt es die Hanse auch mit Radsteuerung.

Die Nasszelle hat sogar einen Ölzeugschrank. Das ist nicht selbstverständlich in dieser Bootsgröße.





Technische Daten: Hanse 315



Länge über alles:	9,45 m
Rumpflänge	9,45 m
Länge Wasserlinie:	8,30 m
Breite:	3,20 m
Gewicht:	3900 kg
Ballast:	1310 kg
Ballastanteil:	34 %
Stehhöhe:	1,82 bis 1,86 m
Tiefgang:	1,40 m (Extra) / 1,75 m
Kojen:	4/6
Großsegel:	27,50 m ²
Genua:	33,40 m ²
Selbstwendefock:	16,00 m ²
Gennaker:	69,2 m ²
Spinnaker:	80,8 m ²
Höhe am Wind:	37 Grad
theoretische Rumpfgeschwindigkeit:	7,00 Knoten
Motor: Dreizylinder-Diesel 15,3 kW/21 PS mit Saildrive, Propeller Zweiflügel, fest	
Höchstgeschwindigkeit unter Motor:	7,9 Knoten
Preis:	65 946,- Euro
Extras (Auszug): Kurzkiel (997,- Euro), Steuerrad (1392,- Euro), Teak auf den Seitendecks (4617,- Euro), Teak-Scheuerleiste (1357,- Euro), elektrische Ankerwinde (1844,- Euro), Sprayhood (1450,- Euro).	

Konstrukteur: Jude/Vrolijk & Co.
 Werft: HanseYachts GmbH & Co. KG, Salinenstr. 22,
 D-17489 Greifswald, Tel. (0 38 34) 57 92-0,
 Fax. (0 38 34) 57 92-30, www.hanseyachts.com,
 E-Mail: sales@hanseyachts.com

Vertrieb Bodensee: Staad-Buried (CH)/Bodensee-Yachting AG, Tel. (00 41) (0) 71 / 8 88 11 55
 E-Mail: info@bodensee-yachting.ch

Stärken und Schwächen

- + solide Bauqualität
- + Raumangebot unter Deck
- + Segeleigenschaften bei leichtem/mäßigem Wind
- + solide Beschlagsausstattung über und unter Deck
- + reichliche Standardausstattung
- Ruderblatt etwas zu sehr vorbalanciert
- Scheuerleiste nur als „Extra“
- Drehverhalten unter Motor auf engstem Raum

Wohnen

mehr Reibung das Einrollen des Segels. Eine Selbstwendefock eignet sich übrigens kaum zum Reffen, da der Schot-Zugwinkel bei Verkleinerung der Fläche nicht angepasst werden kann.

Wir testeten die 1,40 Meter tiefgehende Neuneinhalbmeteryacht einige Stunden vor Greifswald. Beim Drehen auf engstem Raum macht es sich etwas negativ bemerkbar, dass der Zweiflügel-Festpropeller des Saildrive-Antriebs etwa zwei Meter vom Ruderblatt entfernt montiert ist. Gibt der Steuermann Vorwärtsgas bei angewinkeltem Ruderblatt, dann fährt das Boot zunächst annähernd geradeaus; erst nach etwa zwei Sekunden trifft das Schraubenwasser die Ruderblattfläche, und es kommt zu einer verzögerten Drehbewegung des Bootes. Fazit: Beim Drehen auf engstem Raum sollt man etwas mehr Platzbedarf einkalkulieren. Aufgrund der großen Fläche des Ruderblattes ließ sich das Testboot auch bei geringer Rückwärtsfahrt zentimetergenau einparken. Bei schneller Motorfahrt neigt das Ruderblatt – und somit auch die Pinne – zum „Ausbrechen“ nach Steuerbord oder Backbord. Die Ursache liegt meiner Meinung nach in der etwas groß geratenen Vorbalanzierung der Ruderblattfläche. Der Steuermann sollte daher die Pinne niemals loslassen. Die Isolierung des Dreizylinder-Dieselmotors ist vorbildlich, ebenso die Zugänglichkeit zum Motor von drei Seiten. Die Decksausstattung – überwiegend von LEWMAR und SPINLOCK – ist hochwertig, praxisgerecht dimensioniert und ergonomisch zu bedienen. Hier spiegelt sich die große Erfahrung der Werft im Bau von schnellen Cruiser/Racern wider.

Die 9/10-Takelung kommt dem Wunsch einer kleinen





Der Salon der Hanse bietet viel Stehhöhe und Platz für vier Personen. Der Salontisch ist abklappbar.

Die Verarbeitung wirkt sehr hochwertig, nicht zuletzt durch eine aufwändige Lackierung. Es werden keine billigen Beschläge eingebaut.

Die Pantry ist klein, fein und gut ausgerüstet mit allem, was man braucht.

Die Achterkabine ist groß, könnte aber besser belüftet sein.

Die geräumige Einzelkoje im Vorschiff kann zur Doppelkoje umgerüstet werden.

Fahrbericht

Crew entgegen, erfordert aber eine hohe Oberwankenspannung. Sämtliche, vom Mastfußbereich her umgelenkte Fallen und Leinen lassen sich problemlos bedienen und sicher in Hebelklemmen belegen. Mit Hilfe der vierpartigen Achterstagtalje kann der Mast im Toppbereich gebogen werden, um das Großsegel bei zunehmendem Wind flacher und offener zu trimmen. Das durchgelattete Groß von NORTH ist mit preisgünstigen Gleit-Mastrutschern ausgestattet. Beim Bergen des Segels muss dieses am Vorliek heruntergezogen werden, fällt also nicht selbsttätig in die Tasche des Maindrop-Systems. Rollen- oder gar kugelgelagerte Rutscher sind zwar nicht ganz billig, erhöhen aber den Komfort. Während des Setzens und Bergens sollte der Rudergänger exakt gegen den Wind steuern, schnell können sich die Segellatten-Enden in den Lazy Jack-Leinen verhaken. Das Reffen mit dem Einleinsensystem funktionierte einwandfrei. Der Großschot-Fußblock mit integrierter Curryklemme wird standardmäßig am Cockpitfußboden befestigt. Gut gefällt das ergonomisch gestaltete Cockpit, alles ist schön abgerundet und der Rudergänger sitzt bequem auf der im achteren Bereich abgescrägten Sülloberseite. Die Sicht nach vorn wird durch den Kajütaufbau nicht eingeschränkt. Das in der Seitenwand der Backbordduch montierte Motorpaneel ist weitgehend trittungeschützt. Die rutschhemmende Deckstruktur ist praxisgerecht. Zusätzliche Sicherheit bietet die drei Zentimeter hohe Aluminium-Fußreling, deren Profil jedoch nicht als Scheuerleiste dient. Eine gute Idee: Der Stevenbeschlag ist vorbereitet für die Montage einer Gennaker-

spieler (Gennakerpaket komplett für 3770,- Euro). Negativ empfinde ich, dass die 64 Zentimeter kurzen Kajüt-dach-Griffleisten nicht weitgehend nach achtern durchgezogen werden. Das ist nicht schwerwettergerecht. Auch wünschte ich mir keine glatten, ohne rutschhemmende Struktur versehene, Kajüt-dachflächen. Positiv: Das einteilige Steckschott kann auf dem eingeschobenen Luk abgelegt werden. Der Niedergangsdurchstieg misst bequeme 56 Zentimeter Breite und 80 Zentimeter Tiefe. Die im Heckbereich lediglich einsteckbare (kann verloren gehen) Badeleiter ist kurz, die untere Stufe reicht nur etwa 15 Zentimeter in das Wasser hinein. Das dürfte für viele schwerlich zu erklimmen sein.

Unter Deck geht es erstaunlich geräumig zu. Der weit nach vorn durchgezogene, hohe Kajütaufbau bietet selbst in der Vorschiffs-Kabine noch eine Stehhöhe von 1,85 Metern. Auch dort, wo Stehhöhe am wichtigsten ist, in der Pantry, maßen wir noch 1,83 Meter.

Im Vorschiff ungewohnt: eine geräumige Einzelkoje (kann zur Doppelkoje umgerüstet werden) mit Sitz daneben. Seitenablagen an der Steuerbord-Bordwand mit acht Zentimeter hohem Süll und ein Kleiderschrank mit drei Ablagefächern eignen sich gut für das Stauen des täglichen Bedarfs. Ansonsten bietet sich für große Gegenstände auch der riesige Stauraum unterhalb der Koje. Ein 40 mal 40 Zentimeter großes Klappluk sorgt für Licht, Luft und Durchstiegsmöglichkeit. Im Salon fällt besonders positiv die siebenfache Holz-lackierung mit Hochglanzoberfläche auf. Weiterhin verwendet die Werft nur solide, verchromte Messing-Möbelbeschläge. Keinen billigen

Fahrbericht

Plastikkrams. Nachteil der Tür-Druckverschlüsse: Sie müssen passgenau montiert werden, ansonsten kann es – wie beim Testboot – vorkommen, dass ein Öffnen teilweise nur schwerlich möglich ist. Der 110 mal 92 Zentimeter große, klappbare Salontisch ist besonders solide verankert, die Sitzverteilung bietet vier Personen bequem Platz daran. Die zehn Zentimeter dicken Stoffpolster sind von guter Qualität.

Für schweres Wetter vermisst man praxisingerechte Kajütdach-Griffleisten, zumindest auf der Durchgangs-Backbordseite des Salons. Die vorhandenen Leisten sind zum Teil finger-mordend. Positiv: Für die nach eigenem Geschmack gestalteten Gardinen sind Schienen und Rutscher im

Lieferumfang enthalten. Die Pantry ist klein, fein und befindet sich seegerecht annähernd auf Höhe der Stampfachse. Der Seeventil-Hebel ist unterhalb der Niro-Spüle gut erreichbar. Kochdünste können zusätzlich über ein 30 mal 16 Zentimeter großes Luk entweichen.

Der WC-Raum mit einem offenen Hängfach für Ölzeug ist geräumig und belüftbar. Seeventile für die Spüle und des Fäkalientanks befinden sich in Griffnähe. Über einen 80 mal 40 Zentimeter großen Durchstieg gelangt man in die Backskiste. Die WC-Tür schließt geruchsdicht. Für den Einbau einer Duschvorrichtung wurden bereits Vorbereitungen getroffen.

Auf dem 87 mal 48 Zentimeter messenden Navigati-

onstisch mit Kartenfach haben die bekannten, ungefalteten Sportbootkarten im Querformat Platz. Gefahr lauert im Seitenschrank darüber: Ein 12-Volt-Anschluss liegt frei und es kann hier zum Kurzschluss kommen, wenn metallene Gegenstände (Schlüsselbund) die Pole berühren. Das elektrische 12 Volt-Schaltpaneel ist mit 16 Kreisen und praxisingerechten Patentsicherungen ausgestattet.

In der Achterkajüte finden Dinge des täglichen Bedarfs in einem Schrank Staumöglichkeiten. Zwei Luken sorgen für Frischluft.

Da es am See in der Saison bekanntlich recht warm ist, vermisst man eine besonders wirksame Permanent-entlüftung. Zwar haben alle Luks eine „Lüfterstellung“, jedoch findet Platzregen locker seinen Durchgang durch diese Lüftungsschlitze. Notlösung: Persenning darüber spannen. Wirksame Entlüftung bieten

Solarlüfter, die jedoch die Werft (noch) nicht als Extra anbietet.

Fazit: Viel Boot (und Zubehör) fürs Geld. Obwohl große Stehhöhen vom Niedergang bis zum Vorschiff geboten werden, wirkt das Boot doch nicht plump. Das Konstrukteursteam ist ein Garant für handige Segeleigenschaften. Das kann man auch für Leichtwind bestätigen. Beim Manövrieren auf engstem Raum und kräftigem Windeinfluss muss wegen des Saildrive-Antriebs etwas mehr Platzbedarf einkalkuliert werden. Die Werft bietet solide Bauqualität und besonders hervorragende Holzlackierung der Inneneinrichtung. Das Ruderblatt ist etwas zu sehr vorbalanciert, es neigt bei schneller Motorfahrt zum seitlichen „Ausbrechen“ vom Kurs.
P. Schweer

Guter Stoff für Ihr Boot



Plichtpersenning für Segelyacht



Baumpersenning und Sprayhood



Bimini-Top



Multifunktions- und Ganzpersenning

Ganzpersenninge für Motor- und Segelboote
Individuelle Gestaltung nach Ihren Wünschen

Hildra
TEXTILES BOOTSDESIGN

Hildra Bootsattlerei
Bahnhofweg 6
D-78333 Stockach-Espasingen
Tel. (07771) 1699 · Fax 55 95
E-Mail: info@hildra.de

Bausatz für Gennakerbaum

Riggerhersteller Selden liefert montagefertige Gennakerbäume. Der Bausatz besteht aus dem Gennakerbaum und zwei Augbeschlägen zur Arretierung des Gennakerbaumes an Deck. Das hintere Auge fixiert den Baum in der Ruheposition. In das vordere Auge wird der Gennakerbaum arretiert, wenn er ausgeschoben ist.

Der Niro-Führungsring mit Gleitkunststoff innen ist nicht im Bausatz enthalten, weil die Montage individuell an die Gegebenheiten im Bugbereich angepasst werden muss.

Der Selden-Gennakerbaum ist dafür vorgesehen, dass die Gennakerleine durch den Baum geführt wird. Die Ein- und Austrittsöffnungen für die Gennakerleine sind

gut abgerundet, um den Reibungswiderstand und Verschleiß zu minimieren. Der Bausatz enthält folgende Einzelteile: Gennakerbaumprofil aus Aluminium, innerer Endbeschlag mit Nieten, äußerer Endbeschlag am Profil mit Nieten montiert, 2 Decksaugen aus nichtrostendem Stahl, Montageanleitung. Vertrieb über den Fachhandel.

