

Segler-Zeitung

www.segler-zeitung.de



hanseboot

29. Oktober - 6. November

GUTSCHEIN

Mit uns sparen Sie 2 € Seite 3

Yachtpremieren

ab Seite 14

Verein des Jahres

Seite 103

**Nachwuchs:
Tina Lutz kommt**

Seite 147



HANSE 315 von Peter Schweer

In solider Bauqualität und mit handigen Segeleigen-

Viel hat sich in den letzten Jahren getan auf der Werft in Greifswald. Zur Zeit wird eine riesige Fertigungshalle errichtet. Als Michael Schmidt, in Seglerkreisen nur als „Schmiddel“ bekannt, das Yachtzentrum Greifswald vor etwa vierzehn 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. Es sollten Kunden mit schmalem Geldbeutel angesprochen werden. Und das Prinzip ging auf.

Es wurden weitere Negativschalen älterer Konstruktionen besorgt. Die von „Schmiddel“ übernommene Werftcrew blieb vollständig und bekam zunehmend kräftig Arbeit. Die Werft begann aufzublühen. Heute arbeiten etwa 120 Angestellte 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 befreundete, international renommierte Konstruktionsteam „Fietsche“ Judel „Rolfi“ Vrolijk (Entwurf der „Alinghi“) und Thorsten Conradi.

Die neue „315“ ist die kleinste Yacht der achteiligen Hanse-Serie. Sie ersetzt die „312“ und wird seit August dieses Jahres gefertigt. Wesentliche Änderungen zum Vorgängertyp sind der Heckdurchstieg, Durchgang vom WC-Raum zur Backskiste und der Einzelsitz in der Vorschiffskabine. Der Durchstieg kann durch einen Klappsitz (Extra) verschlossen werden. Die Standardausstattung ist besonders umfangreich.

Unter Segeln

Die Ostsee bot bei unstetem, schwachem bis mäßigem Wind nur ausreichende Testbedingungen. Zunächst fiel auf, dass sich das Boot sehr direkt steuern ließ. Die Ruderblattfläche erlaubt auch bei geringer Bootsgeschwindigkeit ein gefühlvolles Steuern. Bei viel Wind und Welle ist meiner Erfahrung nach eine kräftige Hand an der Pinne zweckmä-

ßig. Nicht aus Gründen eventueller Luvgierigkeit, sondern weil die Fläche des Blattes groß bemessen ist. Wen das stört, dem sei eine Radsteuerung (Extra) empfohlen. Hiermit lässt es sich erfahrungsgemäß zwar nicht so direkt, dafür aber umso kraftloser steuern. Außerdem gewinnt man Bewegungsfreiheit im Cockpit.

Die bei drei Beaufort festgestellten Segel- und Manöveriereigenschaften haben mich positiv beeindruckt. In Böen sprang das Boot schnell an und ließ sich angenehm handhaben. Die Luvgierigkeit 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 („dreht auf dem Teller“) unter Segeln 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“ (auf einem

Segelleistungen bei schwachem bis mäßigem Wind

Wendewinkel	37 Grad
Amwind	4,0 – 4,7 Knoten
50 Grad zum wahren Wind	5,0 – 5,7 Knoten
90 Grad zum wahren Wind	5,6 – 6,3 Knoten
130 Grad zum wahren Wind	6,2 – 7,2 Knoten
Vor dem Wind	3,8 – 3,9 Knoten



Die Hanse 315 springt schnell an und läßt sich problemlos handhaben.



eigenschaften



Amwindkurs etwas zu hoch steuern) werden darf. Ein korrektes Auswehverhalten der Wollfäden im Vorliekbereich des Vorsegels ist deshalb dringend zu empfehlen. Also sollten alle Fäden annähernd waagrecht nach achtern flattern. Wenden und Halsen klappten problemlos. Die Fockschot der Selbstwendefock wird zum Mast hin nach oben hin umgelenkt und gewährleistet, zusammen mit der richtigen Anwinkelung der Travellerschiene, ein leichtes Übergehen des Travellerschlittens beim Wenden. Die Schot könnte durch Verwendung eines Blocks am Schothorn einmal untersetzt werden. Das reduziert zwar den Schotzug im Cockpit, erschwert allerdings durch 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.

Unter Motor

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 Drehbewe-

gung des Bootes. Fazit: Beim Drehen auf engstem Raum sollt man etwas mehr Platzbedarf einkalkulieren, das gilt vor allem bei kräftigem Windeinfluss. Typisch auch für einen Saildrive-Antrieb: Ich stellte keinen „Radeffekt“ des rechtsdrehenden Propellers fest. Dieser lässt sich, wie bei konventionellen Wellenantrieb, nicht positiv nutzen. Es gibt also weder eine „Schokoladenseite“ noch eine „schlechte Seite“ beim Seitwärtsanlegen. Aufgrund der großen Fläche des Ruderblattes ließ sich das Testboot auch bei geringer Rückwärtsfahrt zentimetergenau einparken. Bei schneller Mo-

Schallpegel-Messungen, in „dB (A)“

Motor-drehzahl	Salon	Vorschiffs-kabine	Achter-kabine	Cockpit	Geschwindigkeit
1.000	53	47	56	48	3,0 Knoten
2.000	61	50	65	57	5,2 Knoten
3.000	66	54	70	61	7,0 Knoten
3.800, Vollgas	68	59	73	69	7,9 Knoten

(weniger als 70 dB = „leise“, über 80 dB = „laut“)

torfahrt 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 Vorbalancierung 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.

An Deck

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.

Der 9/10-tel geriggte Zweislings-Mast ist hartwettergerecht verstagt und die Püttings



Der Motor ist gut zugänglich und befriedigend isoliert.

sind vertrauenerweckend mit dem Rumpf verbunden. Diese Takelungsart kommt ohne bedienungsfeindliche Backstagen aus, erfordert aber eine hohe Oberwankenspannung. Das vermindert den Durchhang des Vorstags und sorgt somit für einen flacheren An schnittswinkel des Vorsegels zum Wind, also für eine bessere Höhe und geringere Schräglage des Bootes. Die Wanten sind auf dem Seitendeck 24 Zentimeter nach innen versetzt,

Fortsetzung auf Seite 128



so dass man bequem außen daran vorbeigehen kann. Sämtliche, vom Mastfußbereich her umgelenkte Fallen und Leinen lassen sich problemlos bedienen und sicher in SPINLOCK-Hebelklemmen Typ XAS (10–20 Millimeter) 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-Mast-rutschern ausgestattet. Das Reffen mit dem Einleinsensystem funktionierte einwandfrei. Der Großschot-Fußblock mit integrierter Curryklemme wird standardmäßig am Cockpitfußboden befestigt. Da der Winkel der Klemme nicht verstellbar ist, muss durch Drauf-treten auf die holende Part der Großschot diese aus der Klemme gelöst werden.

Gut gefällt mir das ergonomisch gestaltete Cockpit, alles ist schön abgerundet, die Hand-Lenzpumpe liegt im Griffbereich des Rudergängers (bei Radsteuerung), sämtliche abschließbaren Backskisten-deckel sind mit Gummidichtungen versehen, und der Rudergänger sitzt bequem auf dem im achteren Bereich abgeschrägten Sülloberseite. Die Sicht nach vorn wird durch den Kajütaufbau nicht eingeschränkt. Das in der Seitenwand der Backbordducht montierte Motor-Panel ist weitgehend trittungeschützt.

Die rutschhemmende Decksstruktur ist praxisgerecht. Zusätzliche Sicherheit bietet die drei Zentimeter hohe Aluminium-Fußreling, deren Profil jedoch nicht als Scheuerleiste dient. In dem etwa einen Dreiviertelmeter tiefen Ankerkasten lassen sich zusätzlich Fender und Festmacher unterbringen. Eine gute Idee: Der Stevenbeschlag ist vorbereitet für die Montage einer Gennaker-



Solide Möbelbeschläge und das typische Styling der Hanse-Yachten... auch schon bei der Kleinsten aus Greifswald.

spierte (Gennakerpaket komplett für 3.770 Euro). Vier 30 Zentimeter Alu-Decksklampen sind so groß dimensioniert, dass auch solidere Festmacher darauf sicher belegt werden können. Negativ empfinde ich, dass die 64 Zentimeter kurzen Kajütdach-Griffleisten nicht weitgehend nach achtern durchgezogen werden. Das ist nicht schwerwettergerecht. Auch wünschte ich mir keine glatten, ohne rutschhemmende Struktur versehene, Kajütdachflächen. Das Niedergangs-Schiebeluk wird in eine Garage geschoben, diese verhindert, dass massives Spritzwasser in den Salon gelangen kann. Positiv: Das einteilige Steckschott kann auf dem eingeschobenen Luk abgelegt werden. Der Niedergangsdurchstieg misst bequeme 56 Zentimeter Breite und 80 Zentimeter Tiefe. Auf ein Kajütdachsüll, geeignet für die einfachere Montage eines Sprayhoods, verzichtet die Werft. Die im Heckbereich lediglich einsteckbare (kann verloren gehen) Badeleiter ist zu kurz, die untere Stufe reicht nur etwa 15 Zentimeter in das Wasser hinein. Das dürfte für Viele nur schwerlich zu erklimmen sein.

Unter Deck

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. Lediglich im Türrahmen zum Salon muss man sich zusammennehmen. 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.

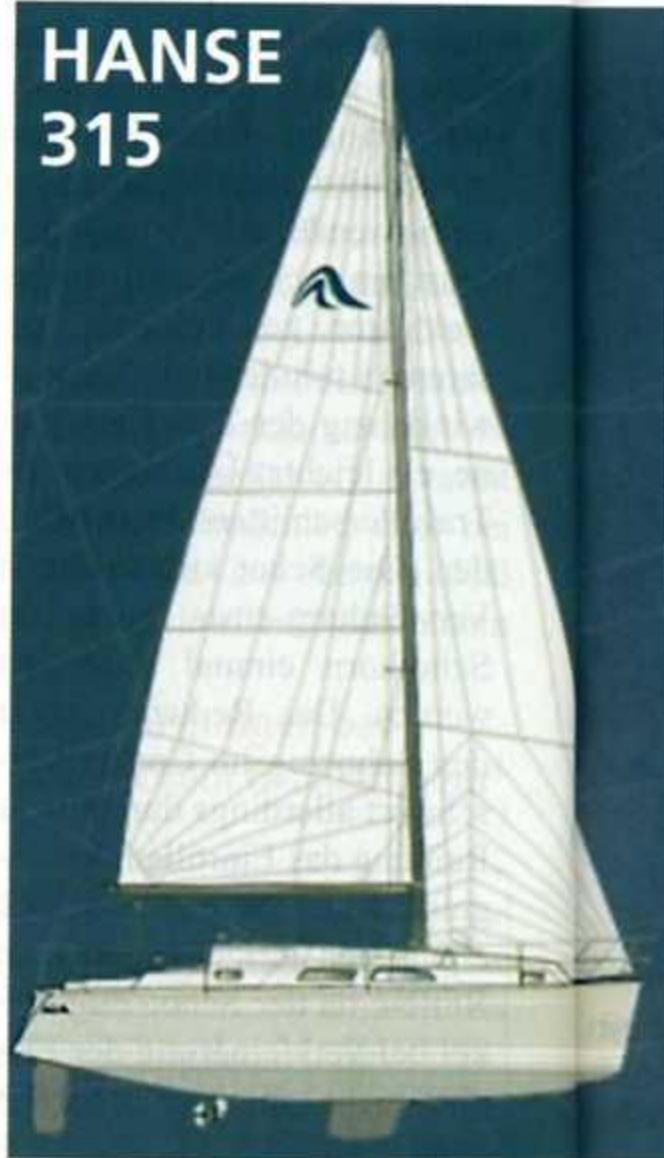
Weiterhin verwendet die Werft nur solide, verchromte Messing-Möbelbeschläge. Keinen billigen Plastikrams. Nachteil der Tür-Druckverschlüsse: Sie müssen passgenau montiert werden, ansonsten kann es – wie bei Testboot – vorkommen, dass ein Öffnen nur schwerlich möglich ist. Der 110 mal 92

Zentimeter große, klappbare Salontisch ist besonders solide verankert und bietet vier Personen bequem Platz. Auf ein Süll mit abgeschrägten Schmutz-cken verzichtet die Werft, leider. Die zehn Zentimeter dicken Stoffpolster sind von guter Qualität.

Für schweres Wetter vermissen ich praxisgerechte 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 Stampf-achse. Der halbkardanisch gelagerte, zweiflammige Gaskocher schwenkt auch bei Steuerbord-Schräglage des Bootes ausreichend mit. Der Seeventil-Hebel ist unterhalb der Niro-Spüle gut erreichbar. Kochdünste können zusätzlich über ein 30 mal 16 Zentimeter großes Luk entweichen.

HANSE 315





Kleine, feine Pantry und ein „eigenes“ Luk für den Dunst-abzug.

Der WC-Raum mit einem offenem Hängefach für Ölzeug ist geräumig und belüftbar. Seeventile für die Spüle und des Fäkalientank 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 Navigationstisch

mit Kartenfach haben die üblichen, ungefalteten Sportbootkarten im Querformat Platz. Vorsicht: Bei Backbord-Schräglage können kleine Gegenstände in einem 15 Zentimeter tiefen Schlitz zwischen Seitenschrank-Unterseite und Tischfläche unerreichbar verschwinden; diese kommen erst wieder bei Steuerbord-Schräglage zum Vorschein. Gefahr lauert im Seitenschrank: 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 praxisgerechten Patentsicherungen ausgestattet.

In der Achterkajüte vermisst ich geräumige, seegerechte Seitenablagen. Dinge des täglichen Bedarfs finden lediglich in einem Schrank Stauraummöglichkeiten. Zwei Luken sorgen für Frischluft.

Fazit

Viel Boot (und Zubehör) fürs Geld. Obwohl große Stehhöhen vom Niedergang bis zum Vorschiff geboten werden, so wirkt diese Konstruktion doch ästhetisch. Das Konstrukteursteam ist ein Garant für handige Segel- und Manövrierereigenschaften. Die Werft bietet solide Bauqualität und hervorragende Holzlackierung. Das Ruderblatt ist meiner Meinung nach etwas zu sehr vorbalanciert, es neigt bei schneller Motorfahrt zum seitlichen „auslenken“.

Peter Schweer

Konstrukteur Judel/Vrolijk & Co.
Bauweise Rumpf GFK-Sandwich
Bauweise Deck GFK-Sandwich
Rumpflänge 9,45 m
LüA 9,45 m
LWL 8,30 m
Breite (ohne Scheuerleiste) 3,20 m
Tiefgang, Standard 1,75 m
Tiefgang, Testboot 1,40 m (Extra)

Gewicht ca. 3,9 t
Ballast (Gusseisen) 1,31 t
Ballastanteil 34 %
Motor, Dreizylinder-Diesel 15,3 kW/21 PS
Antrieb Saildrive
Propeller Zweiflügel, fest
Dieseltank (rostfreier Stahl) 50 l
Frischwassertank (rostfreier Stahl) 100 l

Schlafplätze 4 (plus 2 im Salon)
Rigg, zwei Salinge 9/10
Großsegel, durchgelattet 27,5 m²
Genua 140 % (Extra) 33,4 m²
Selbstwendefock 16,0 m²
Masthöhe über Wasser 14,75 m
CE-Zertifikat A (Hochsee), 6 Personen
Preis der Standardausführung 65.946 €

In der Standardausführung sind enthalten (Auszug):

4 selbstholende Winschen, Gennakerspiere-Halterung, 7 Fallenstopper, Teak auf den Cockpitdächten, steckbare Badeleiter, Druckwassersystem w/k, 230 Volt-Landanschluss mit Zweikreis-Ladegerät, 2 Bilgepumpen elektrisch und mechanisch, Fäkalientank, Marine-WC, YANMAR-Dieselmotor Typ 3YM20 mit Zweikreiskühlung, Kompass, Echolot, Log, zweiflammiger Gaskocher mit Backofen, 12 Volt-Kühlbox,

Rollfockanlage, Selbstwendefock, Großsegel mit Maindrop-System und Lazy Jacks.

Extras (Auszug):

Kurzkiel (997 €), Steuerrad (1.392 €), Teak auf den Seitendecks (4.617 €), Teak-Scheuerleiste (1.357 €), elektrische Ankerwinde (1.844 €), Sprayhood (1.450 €).

Werft:

HanseYachts GmbH & Co. KG, Salinenstr. 22, 17489 Greifswald, Tel.: (03834) 5792-0, Fax: 57 92-30, www.hanseyachts.com, E-Mail: sales@hanseyachts.com

Das Testboot wurde uns zur Verfügung gestellt von:

Hanse Vertrieb Heiligenhafen, Am Yachthafen 4a, 23774 Heiligenhafen, Tel. (04362) 50 35 81, Fax 50 35 82, www.hanseyachts.de, E-Mail: wittmann@hanseyachts.de

Neue HONDA Schlauchboote

Bereits 2003 startete Honda äußerst erfolgreich mit einer eigenen Schlauchbootpalette. Bislang stehen acht Modelle, von zwei bis vier Metern Länge, zur Verfügung. Wahlweise sind Sie ausgestattet mit Latten-, Aluminium- oder Hochdruck-Luftboden und einer möglichen Motorisierung vom BF 2,3 bis zum BF 30 PS.

Rechtzeitig zu den wurde die Modellreihe um zwei Varianten erweitert: das Honda T24-IE mit einer Länge von 2,40 m und das T38-IE mit 3,76 m Länge. Aufgrund steigender Kundennachfrage handelt es sich bei beiden Modellen um einen rauwassertauglichen Hochdruck-Luftboden mit einem tiefen V. Dabei sind Motorisierungen vom BF 2.3 bis zum BF 6 (T24) bzw. bis zum BF 20 möglich.

Das Besondere ist der verlängerte Boden mit integrierten Trimflaps, der eine spezielle Abrisskante aufweist. Dies sorgt für schnelle Gleitfahrt auch bei niedrigeren Motorisierungen. Das niedrige Transportgewicht sowie geringe Packmaße und kinderleichtes Aufbau bzw. Abbauhandling sind Attribute, die auch diese beiden Honda-Schlauchboote zu besonders gefragten Begleitern als Tender, zum Fischen, Tauchen oder nur just for fun machen.

Weitere Informationen unter:

Honda Motor Europe (North) GmbH, www.honda.de