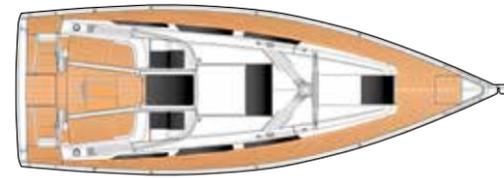




Flott und topp

Die Hanse 348 ist die kleinste der auf der »boot 2018« vorgestellten neuen Hanse-Reihe. Als deutliche Weiterentwicklung der von Judel/Vrolijk entworfenen Hanse 345 löst sie diese als hochseetaugliche Einstiegsyacht in das beliebte 10-Meter-Segment ab.



1. Großyacht Ambiente – mediterrane Helligkeit im modern gestylten Salon im Eiche Dekor mit Platz zum Wohnen, Arbeiten und selbst zum Schlafen
2. Wichtiger Arbeitsplatz – die Navigation mit Kartentisch und Blickrichtung zum Cockpit

Es war als wollte der Sommer kein Ende nehmen. Strahlender Sonnenschein und ein böiger, gar nicht mal kalter Wind blies mit schwachen 10 bis teilweise heftigen 18 Knoten aus nordwestlichen Richtungen über die Flensburger Förde. Das war deutlich mehr als ich erhofft hatte, denn interessant war vor allem die Frage wie sich die neue kleine Hanse bei leichterem Wind verhalten würde. Anders als ihre Vorgängerin ist sie von vornherein mit einer Selbstwendefock und der dazugehörigen integrierten Decksschiene ausgerüstet. Die Alternative einer etwas mehr als 100 % Genua ist ausgeschlossen. Die Möglichkeit entsprechende Fockleitschienen nachzurüsten ist nicht vorgesehen. Für die Segelgebiete der Ostsee mit ihren Förden, Inseln und Schären also ideal. Dem bekannten Schwachpunkt der Selbstwendefock bei leichten Winden haben die Konstrukteure mit einem höheren Mast und einer um vier Quadratmeter vergrößerten Segelfläche abgeholfen. Hinzu

kommt ein um acht Zentimeter tieferer L-Kiel und schließlich der optionale, aber empfehlenswerte von HanseYachts entwickelte Crossover. Das ist ein auf einer Rolle montierter Code Zero, der mit 49 Quadratmetern mehr als doppelt so groß ist wie die Selbstwendefock. »Bei wenig Wind, wenn man sowieso nicht so hoch an den Wind gehen kann, ist das ein richtiger Turbo«, erklärt Karl Dehler, Projektleiter Segelyachten, »auf der Dehler 34 haben wir den schon mit großem Erfolg im Einsatz.« Leider war der Crossover auf unserem Vorführboot vom Flensburger Yacht-Service nicht montiert und so schoben wir mit leicht raumem Wind Richtung Förde auswärts. Doch auch ohne Crossover kamen wir bei zunächst guten 8 bis 12 ablandigen Windknoten mit 5 bis 7,5 Knoten voran. Es war leichtes, einfaches Segeln mit kleinen Kurskorrekturen. Dabei lag die Yacht ausgeglichen auf dem Ruder, beschleunigte in Böen gut und gleichmäßig. Nötige Segelkorrekturen nahm Mitsegler Karl-Heinz Bruhn (FYS)

vom Cockpit aus per Hand vor. Die Winsch auf dem leewärtigen Süll reichte dafür völlig aus. Auch konnte ich von der Position hinter dem Steuerrad bei Bedarf die Großschot mühelos trimmen. Um ebenso komfortabel auch mit dem Crossover zu segeln, wäre allerdings auf jeder Seite eine zweite Winsch angebracht. Nur so lassen sich Groß und Crossover bei mehr Wind gleichzeitig leichter trimmen. Auch alle übrigen Leinen, Fallen und Schoten sind nach achtern auf die im Griffbereich des Rudergängers montierten Winschen mit den entsprechenden Klemmenbatterien geführt. Der Rest der Leinen verschwindet in zwei großen Staufächern, so dass das Cockpit bis nach vorn frei von Stolperfallen bleibt. Der am Ende des mit Teakklappen versehenen Cockpittisches montierte B&G Kartenplotter lässt sich aus der Position des Rudergängers recht gut einsehen. Der Blick auf den Kompass darunter bedarf indes schon einer gewissen Verbeugung. Ob der Cockpittisch mit seinen Handläufen sinnvoll ist, muss jeder Eigner für

sich entscheiden. Bei mehr als drei Mitseglern neben dem Skipper dürfte es mit Tisch eng werden, selbst im Hafen aber vor allem auf See wo er sonst als Fußstütze willkommen ist. Nach einer dank der »deutschen Großschotführung« problemlosen Halse ging es auf der Kreuz zurück in Richtung Innenförde. Schlag auf Schlag spielte die Selbstwendefock ihre komfortable Stärke mit einem recht kleinen Wendewinkel bei geringem Wellengang voll aus. Außer Kurshalten, Ruderlegen und Seitewechseln blieb für mich nichts weiter zu tun. Für Vorschoter Bruhn reichte letzteres völlig aus. Bei dem oft in der Richtung drehenden Wind genügte in der Regel kleine Korrekturen mit den mit Leder ummantelten Edeldahlrädern der Doppelradanlage von Jefa und schon hatte die Yacht ihren Kurs wieder eingenommen. Je nach Windstärke erreichten wir eine Höhe am Wind von 35 bis 30 Grad bei bis zu 8 Knoten Fahrt. Einen nicht unwesentlichen Anteil an den hervorragenden Segelleistungen dürften

allerdings auch die FCL Segel von Elvström Dänemark haben. Die von Jesper Bank, Olympiasieger und mehrfacher Weltmeister im Soling speziell für Hanse Yachten entwickelten Segel bestehen aus einem fünfteiligen Gewebelaminat. Die Ergebnisse – eine höhere Formstabilität und längere Lebensdauer – sind besonders für Fahrtensegler von Bedeutung. Das Seldén Rigg mit den zwei gepfeilten Salingspaaren lässt sich mit dem doppelten Achterstag ausreichend trimmen, was wir allerdings zugegebenermaßen außer Acht gelassen hatten. Gestört hat das Achterstag mich nicht. Das betrifft eher Rudergänger ab 1,80 m Körpergröße. Gefehlt haben allerdings Fußstützen beim Steuern im Stehen. Je mehr wir uns dem Ausgangshafen Sonwik näherten, desto heftiger fielen die Böen vom Nordufer ein – in der Spitze bis zu 20 Knoten. Auch wenn dabei die Krängung zeitweise rapide zunahm ließ sich die Yacht ohne Kraftanstrengung mit dem vorbalancierten, langen Einzelruderblatt gut in der Spur halten, und das bei noch

immer voller Besegelung. Auf das Reffen mit dem von Hanse perfektionierten Einleinen-Reffsystem hatten wir so kurz vor dem Hafen verzichtet. Schließlich ließen wir das Großsegel im Windschatten der riesigen Werftanlagen der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in das Lazy Bag rutschen, rollten die Fock per Hand von achtern auf und motorten in den Hafen. Zeit genug also mich noch an Deck umzusehen. Das klar geordnete und mit Antirutschstruktur versehene GfK-Deck ist

1. Praktisch – der Salontisch mit ausziehbarem Flaschenfach
2. Zweckmäßig – die Abdeckplatte des Herdes lässt sich hochstellen und dann absenken
3. Raumgefühl – Waschtisch und WC sind durch eine kleine Wand getrennt
4. Wie üblich – Vorderkabine mit Doppelbett, aber lichtdurchflutet



AN BORD HANSE 348



1. Klare Führung – die Schiene für die Selbstwendefock, Fallen und Leinen sind geordnet umgeleitet und nach achtern geführt
2. Sauber getrennt – der manuelle Fockroller und der Bugspriet mit dem Pflugscharanker
3. Gut einsehbar – der 9" Zeus Kartenplotter von B&G zwischen den Steuerständen; weniger gut der Kompass am Boden
4. Leinen frei – Schoten, Fallen und Leinen verschwinden in einem großen Staufach mit Deckel
5. Runde Sache – Spiegel ohne scharfe Kimmkanten dafür mit Cockpit breiter Heckklappe

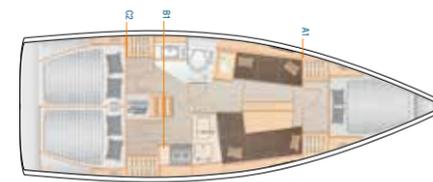
perfekt verarbeitet, gleiches gilt für die mit Teak belegten Seitendecks. Das Cockpit wird nach achtern durch eine gleich breite Heckplattform abgeschlossen, die über einen Gasdruckzylinder und

ein simples Dynema-Leinensystem abgelassen und mit einer Einsteckbadeleiter versehen werden kann. Neben zwei Backkisten, einer großen, tiefen für mehrere Fender an Backbord und einer flacheren an Steuerbord gibt es beidseits des Niedergangs im Kajütdach noch zwei mit einem Deckel aus dunklem Acrylglas gesicherte Mulden für die üblichen Kleinigkeiten wie Sonnenbrillen, Fernglas oder Notizblock. Soviel zum Komfort an Deck.

Der neue Rumpf der 348 mit vertikalem Steven und Spiegel schafft eine extrem lange Wasserlinie. Im Heckbereich weist er eine Breite nahe an der Maximalbreite im Salonbereich auf verzichtet jedoch auf die derzeit bei einigen Yachten modernen scharfen Kimmkanten (chines). Rumpf und Deck bestehen aus einem

mehrschichtigen Vinylester-Laminat mit einem Balsakern und sind mit einem speziellen Polyesterharz verklebt. Eine zusätzliche Verstärkung schaffen die Bolzen der Klampen und Relingsstützen im Bereich der extrahohen Fußbreling. So entsteht ein äußerst steifer und torsionsfreier Bootskörper. Unter der Wasserlinie ist der Boden mit GFK-Aussteifungen versehen, zwischen denen die Kielplatten in einem hochfesten Bett aus Epoxyleber liegen. Die Kielbolzen und die Muttern und Scheiben bestehen aus Edelstahl. Sicherheit ist Trumpf.

Bei der Einteilung unter Deck hat der Kunde die Wahl zwischen zwei oder drei Schlafkabinen. Letztere Version geht zu Lasten von Stauraum in Form der großen backbordseitigen Backskiste und hat nur ein kleines Bad mit ausziehbarer Dusche



zur Folge. Wie schon beschrieben führen mehr als vier erwachsene Personen im Cockpit beim Segeln zu drangvoller Enge. Den Vorteil der standardmäßigen Zweikabinenversion belegte eindrucksvoll das Vorführboot. Vorderkabine und steuerbordseitige Achterkabine, beide mit Doppelbett, stehen einander in puncto Raumgröße kaum nach. Nur beim Schrankraum und beim Tageslicht durch ein großes Skylight hat die Kabine vorn mehr zu bieten doch die Ausstattung mit Leselampen mit USB-Anschluss ist bei beiden gleich. Allen Bordschläfern zusammen kommt das erheblich größere Bad mit der separaten Dusche und der deutlich vom Waschbecken getrennten Toilette zugute. Anstelle der Achterkabine gibt es hinter dem Bad einen durch eine Tür im Bad oder von oben durch die Backskiste zugänglichen und vielseitig nutzbaren Stauraum.

Das Kommunikationszentrum an Bord ist und bleibt der Salon. Da macht auch die Hanse 348 keine Ausnahme. Rund um den mit Klappen und einem ausziehbar Flaschenfach versehenen Tisch haben

auf dem L-Sofa an Steuerbord und dem Längssofa gegenüber gut sechs Personen Platz. Gäste im Hafen sind also immer willkommen und zur Not können zwei auch noch im Salon übernachten. Dafür lässt sich die Tischplatte – als Sonderausstattung – absenken und mit einem passenden Polster belegen.

Die steuerbordseitige, komplett ausgestattete L-Pantry liegt strategisch günstig am Niedergang. So kann der Smut die Cockpitcrew auch bei längeren Seetörns versorgen. Angenehm und problemlos zu handhaben sind die Verschlüsse von Schubladen und Oberschränken und die zwei quer eingebauten und nach vorn zu öffnenden Oberlichter lassen nicht nur viel Tageslicht sondern auch reichlich Frischluft ins Innere.

Unübertroffen sind die Aufschlag freien Wahlmöglichkeiten bei der Ausstattung innen wie außen. Ein Konzept, das sich noch nicht bei allen Serienwerften durchgesetzt hat. Für außen gibt es fünf farbige Gelcoats, sieben Zierstreifen und weitere Lackfarben, dazu natürliches Teak und mehrere synthetische Teakso-

ten sowie drei Streifentypen. Und als wäre das nicht schon genug bietet Hanse allein acht Lederfarben für die Polster, drei Stoffarten in insgesamt 21 Farben und vier Fußböden. Die Möbel können in Mahagoni, kanadischer Walnuss oder in französischer Eiche wie im Vorführboot gefertigt werden. Für die Oberflächen in der Pantry steht neben Quarz schwarz auch Seashell weiß zur Wahl. Die Cockpitpolster können in acht Farben geliefert werden, Lazy Bag, Bimini und Sparyhood in vier Farben. Der Individualisierung sind nahezu keine Grenzen gesetzt. Fazit: Mit ihrer klaren Strukturierung an wie unter Deck, den vielfachen Möglichkeiten der Variierung, dem einfachen Segelhandling und der überzeugenden Segelleistung liegt die Hanse 348 voll und ganz auf der neuen Linie. Von den Maßen her inzwischen eine kleine, von der Anmutung her eine richtig große Yacht. Die Vorführyacht steht nach dieser Saison zum Verkauf.

Text: Jochen Halbe

TECHNISCHE DATEN

Länge ü. A.: 10,40 m
Rumpflänge: 9,99 m
LWL: 9,55 m
Breite: 3,55 m
Tiefgang L-Kiel: 1,95 m, Kurzkiel 1,55 m
Ballast L-Kiel: 2.190 kg; 2.060 kg Kurzkiel
Gewicht L-Kiel: 6.300 kg, Kurzkiel 6.600 kg
Mast: Seldén, Aluminium
Masthöhe ü. W.: 16,25 m
Baum: Seldén, Aluminium
Segel: Elvström Sails Dänemark
Selbstwendefock: 23,00 m²
Groß: 35,50 m²
Crossover: 48,90 m²
Gennaker: 81,60 m²
Motor: Yanmar 21,3 kW/29 PS, Saildrive mit dreiflügeligem Faltpropeller
Batterie: AGM Batteriepaket 90 Ah/10 kg plus 1x160 Ah AGM
Plotter: B&G Zeus 9"
Multianzeigen: 2 x B&G Triton
Kompass: Garmin

Frischwasser: 210 l
Treibstoff: 160 l
CE Zertifikat: B-8
Konstruktion: judel/vrolijk & co
Innendesign: Hanse-Yachts Design

Preis: gesegelte Ausführung 139.000,00 € inkl. MwSt.; Standard 115.311,00 € inkl. MwSt.,
Baujahr: 2018

WERFT UND WEITERE INFORMATIONEN

HanseYachts,
www.hanseyachts.de
 Vertrieb Händlernetz

Flensburger Yacht-Service,
 Vorführyacht
 Tel. +49 461 1232317,
www.fys.de

