

EUROPAS GRÖSSTES
SEGELMAGAZIN

15

11.7.2018

Yacht

EXKLUSIV

DIE NEUE HANSE 348 IM TEST

GEHEIM

DAS SPEKTAKULÄRE DEHLER PROJEKT

IM ZIEL

DAS PACKENDE VOLVO-FINALE

ABENTEUER

1000 MEILEN MIT DER JOLLE

UNGLAUBLICH

MYTHEN DER OSTSEE –
UND WAS DAHINTER STECKT

Traumziele • Schutz
vor Hitze • Platz finden
in vollen Häfen •
Manövertricks • Rezepte
für Sundowner •
Spiel & Spaß an Bord

100 TIPPS

FÜR DEN SOMMERTÖRN



Abonnementpreise: 3,90 € - Österreich 3,90 € - Schweiz 6,60 Franken - Belgien 6,00 € - Italien 6,90 € - Spanien 6,90 € - Frankreich 6,90 € - Skandinavien 8,90 € - Sonstige 6,90 € - Gesamtpreis 7,50 € - Druckkosten 3,00 € - Druckort in Germany - H 14 46

GOLDENE MITTE

Mit der neuen HANSE 348 bringt die umsatzstärkste deutsche Serienwerft ein Volumenmodell der beliebten Zehn-Meter-Klasse, das in Bedienung, Leistung, Komfort und Kosten den idealen Kompromiss darzustellen sucht

Typisch Hanse: Breites Heck mit Klappe, Selbstwendefock, und die Fallen sind bis zum Rudergerüst nach achtern geführt

Hanse



Marschiert gut los: Bei 4 Beaufort macht das Boot Speed und Spaß. Die höherwertigen Segel helfen

Die Klasse der zehn Meter langen Yachten ist und bleibt hochattraktiv, auch wenn viele Serienwerften Heil und Gewinn in größeren Einheiten bis über 60

Fuß suchen und finden. 34 Fuß bedeuten, wenn gut ausgeführt: ein hochseetaugliches, ordentlich segelndes Boot, das auch Wind und Welle verträgt und dabei von kleiner Crew oder einhand noch einfach zu bedienen ist. Der typische zehn Meter lange Kreuzer bietet dazu eine abgeteilte Vorschiffs- und Achterkabine; optional sind zwei Kammern im Heck möglich. Dazu gibt es einen Salon für mindestens vier Personen, eine Navigationsecke, eine Nasszelle mit Dusche sowie eine veritable Pantry.

Das Ganze mit Stehhöhe, ausreichend großen Kojen, vernünftig motorisiert und mit Tank- und Batteriekapazitäten ausgestattet, die eine gewisse Autarkie auf See und vor Anker bedeuten. Obendrein sollte ein Boot dieses Kalibers von einem größeren Kundenkreis erworben werden können. Bei rund 95 000 Euro startet der Einstieg in die Klasse, und auch die laufenden Kosten für

Versicherung, Liegeplatz, Winterlager und Wartung halten sich im Rahmen.

Der Kunde hat eine schöne Auswahl: Bavaria, Beneteau, Dufour und Jeanneau, aber auch Hallberg-Rassy bieten zehn Meter lange Yachten an. Und auch Hanseyachts, die nur das jüngste Boot dieses Segments vorgestellt haben.

Es fußt auf der Hanse 345, einer bewährten Konstruktion von Judel/Vrolijk. Eine Zielvorgabe war, die Performance des Typs im unteren Windbereich zu verbessern, wo

Boote mit Selbstwendefock naturgemäß schwächeln. So wurde die Segelfläche um vier Quadratmeter vergrößert. Weitere segeltechnische Maßnahmen sind statt eines T-ein um acht Zentimeter tiefer gehender L-Kiel, der in dieser Abmessung effektiver sein soll und nebenbei weniger Treibgut oder Seegrass fängt.

LÄNGERER MAST, MEHR TUCH

Hanseyachts setzt weiterhin auf die Selbstwendefock. Bot man früher noch Genuaschienen an und waren die Aluminiemeinlagen im Deck auch ohne das Extra für eine Nachrüstung generell einlaminiert, verzichtet die Werft mittlerweile auf diese Maßnahme. Die „Mitnahmerate der Genuaoption ging gegen null“, so Pascal Kuhn, Produktmanager Segelyachten. Sein Kollege Karl Dehler, Projektschef Segelyachten: „Statt der 105-prozentigen Genua bieten wir eine Art Code Zero auf der Rolle an. Der bringt 49 Quadratmeter Fläche mit und ist für wenig Wind ein echter Turbo, wenn man sowieso nicht richtig hoch rangehen kann.“ In der Tat: Das bei Hanse „Crossover“ genannte Spezialsegel ist etwa doppelt so groß wie

**IN DER SUMME
IST DIE 348 EINE
GROSSE YACHT
IN KLEIN, NICHT
UMGEKEHRT**

GUT GELUNGEN – EIGENTLICH

Das Boot lässt sich von kleiner Crew hervorragend **BEDIENEN** und ist dadurch familienfreundlich. Allerdings besteht noch Potenzial für Verbesserungen



ETWAS FRIKTION

Die Fallen und Strecker laufen in Schächten nach achtern. Sie reiben auf dem GFK, hier wären Nirostreifen als Abweiser ratsam



FUNKTIONALES LAYOUT

Wenn ein Mitsegler die Segel trimmen will, lassen sich die Schoten mit den optionalen vorderen Winschen gut bedienen



ORDENTLICH PLATZ

Der Ankerkasten mit integrierter Winsch (Extra) ist groß genug, um auch Leinen und einen Fender aufzunehmen



VERTIKALE BELÜFTUNG

Zwei Luks hinter dem Mast für den Salon und zwei für die Heckkabinen oder die Nasszelle sind für die Bootsgröße angemessen



KNAPPER ARBEITSPLATZ

Der Rudergänger werfelt des Achtertags wegen etwas beengt, wenn er außen sitzen will, was aber die bessere Sicht bedeutet



VIRTUELLE ORDNUNG

Fallen und Strecker werden in zwei Schapps gesammelt. Das funktioniert, bedingt aber gelegentliche Aufräumarbeiten



NEBENSÄCHLICHER KOMPASS

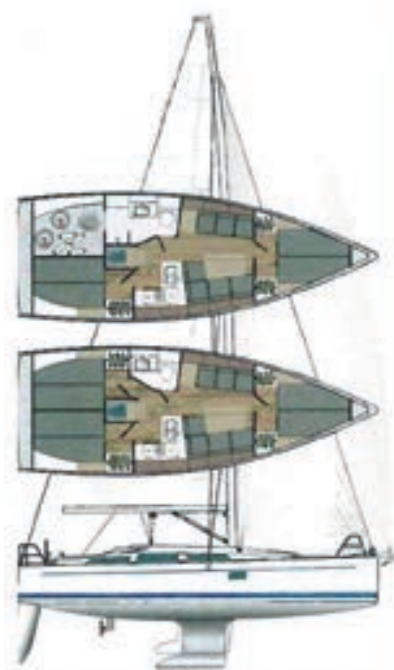
Der Kartenplotter unter dem Cockpittisch ist gut ablesbar, der darunter liegende Kompass weniger sinnvoll platziert



GUTER ABSCHLUSS

Der Durchgang schmal, die Plattform breit, die Badeleiter mit Hörnchen eingehängt: Der Heckbereich ist rundum gelungen

HANSE 348



Die Wahl: zwei Achterkammern und kleine Kabinen oder eine Heckkabine, Backskiste und Bad mit Extra-Dusche

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN,
OHNE ABDRIFT UND STROM

40 Grad	6,3 kn
60 Grad	7,4 kn
90 Grad*	8,0 kn
130 Grad*	8,2 kn
180 Grad	-

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 12-14 kn (4 Bft.)
Wellenhöhe: ca. 0,3 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ	= 4,1
-----	-------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

STZ mit SW-Fock gerechnet,
mit Code Zero sind es satte 4,97

KOIENMASSE

Verschiff	2,00 x 1,60/0,60 m
Salon (Stb.)	1,91 x 0,63 m
Achtern	2,10 x 1,50/0,90 m

Knapp Bordarbeit Kundenruf

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Judel/Vrotijk
CE-Entwurfskategorie	B
Rumpflänge	9,99 m
Wasserlinienlänge	9,55 m
Breite	3,55 m
Tiefgang/alternativ	1,95/1,55 m
Gewicht (Standardkle)	6,3 t
Ballast/-anteil	2,1 t/33 %
Großsegel	35,5 m ²
Selbstwendefock	23,0 m ²
Maschine (Yanmar)	15 kW/21 PS

RUMPF- U. DECKSAUWEISE

Rumpf über Wasser Balsa-Sandwich,
darunter Voll laminat, teilweise
Vinylesterharz. Deck Balsa-Sandwich

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Wert	114 000 €
Preis segelfertig ²	117 000 €
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

WERFT Hanseyachts, Greifswald,
www.hanseyachts.com

VERTRIEB Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Die Hanse 348 ist ein gut und angenehm segelndes, dazu kleincrewtaugliches sowie komfortables Boot zum angemessenen Preis. Die Grundausstattung ist jedoch recht knapp und bedingt einige Nachorder

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- Bewährte Konstruktion verbessert
- Viele Wahlmöglichkeiten

SEGELLEISTUNG UND TRIHM

- Hohes Potenzial
- Angenehmes Steuerverhalten
- Gut funktionierendes Deckslayout

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- Viel Schrankraum
- Separate Dusche (Zweikabinen)
- Kleine Ablage in den Kammern
- Wenig Deckstauraum (Dreikabinen)

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- Große Tankvolumen
- Schmelzsicherungen



BAVARIA CRUISER 34

Rumpflänge	9,75 m
Wasserlinienlänge	9,15 m
Breite	3,42 m
Gewicht	5,3 t
Segelfläche	51,0 m ²
Segeltragesahl ¹	4,1
Grundpreis	95 081 €
Preis segelfertig ²	98 411 €
Stückzahl/seit	k. A./2016
YACHT-Test	18/2016

Der Rumpf geht auf die Cruiser 32 aus dem Jahr 2009 zurück. Vergleichsweise klein. Gut modifiziert und preislich attraktiv



DUFOUR 360

Rumpflänge	9,98 m
Wasserlinienlänge	9,09 m
Breite	3,54 m
Gewicht	5,7 t
Segelfläche	55,0 m ²
Segeltragesahl ¹	4,1
Grundpreis	114 411 €
Preis segelfertig ²	118 268 €
Stückzahl/seit	ca. 65/2018
YACHT-Test (Dufour 350)	4/2015

Boot fußt auf der gelungenen Dufour 350. Voluminos, schnell, eigenständige Linien, aber vergleichsweise teuer



OCEANIS 35

Rumpflänge	9,97 m
Wasserlinienlänge	9,70 m
Breite	3,72 m
Gewicht	5,5 t
Segelfläche	54,2 m ²
Segeltragesahl ¹	4,2
Grundpreis	114 121 €
Preis segelfertig ²	118 170 €
Stückzahl/seit	k. A./2014
YACHT-Test	18/2014

Variante reiches Schiff aus der weitgrößten Werft. Eigenständig durch lange Chines und Targabügel. Relativ breit



SUN ODYSSEY 349

Rumpflänge	9,97 m
Wasserlinienlänge	9,40 m
Breite	3,44 m
Gewicht	5,3 t
Segelfläche	55,3 m ²
Segeltragesahl ¹	4,3
Grundpreis	103 173 €
Preis segelfertig ²	106 095 €
Stückzahl/seit	ca. 500/2014
YACHT-Test	16 u. 17/2015

Moderner Ri is mit deutlicher Betonung auf Segelleistung. Im Test teilweise mangelhafte Verarbeitung

die Selbstwendefock. Natürlich ist der Code Zero ein Extra; mit Rollanlage, Fall, Schoten und Blöcken kostet das Elvström-Produkt rund 5000 Euro. Ein konventioneller Gennaker als Leichtwindturbo kommt mit Peripherie für etwa 800 Euro weniger an Bord.

Speed bei Leichtwind, eine schöne Sache, aber für die meisten Kunden auf der Suche nach einem reinen Fahrtenschiff dann doch nur eine Sekundärtugend. Insofern herrschten zum Test ideale Bedingungen:

Zwischen 12 und 14 Knoten Wind fächern über den Greifswalder Bodden. 4 Beaufort, Segeln von der angenehmen Seite, schnell, noch trocken, einfach handzuhaben.

Die Hanse 348 steuert sich hervorragend. Die Doppelradanlage von Jefa mit durchgehendem Seilzug arbeitet mit dreiviertel Umdrehungen noch direkt genug, und der Armhub des gemeinen Nordeuropäers reicht im seitlichen Sitzen für die Steuerbewegungen, welche an der Kreuz

nötig sind. Klassentypisch stört das doppelte Achterstag den Rudergänger jedoch ein wenig. Die (wenn auch angenehm in der Hand liegenden) optionalen GFK-Räder von Carbonautica bringen gegenüber denen aus Edelstahl eine tiefere Achse mit, was weiteren Platz kostet.

Das Boot findet einfach seine Spur, und der Speed lässt sich leicht abrufen. 6,3 Knoten lassen sich in Kombination mit einem niedrigen Wendewinkel bei glattem Wasser

erzielen. Wobei auch die Tatsache hilft, dass die Elvström-Segel nicht nur neu sind, sondern aus einem höheren Regal stammen. Stat: serienmäßiger horizontal gelegter Dacron-Ware ist triradial orientiertes FCL in sauberer Profilierung am in Maßen trimmbaren Seldén-Rigg mit zwei gefeiltten Salingspaaren gesetzt.

Die Stabilität ist offensichtlich. In Drückern versuchsweise erzwungene große Schräglagen bewirken noch keinen Kontrollverlust am Einzelruder. Souverän nimmt die Hanse die kurzen Bodenwellen.

BEDIENUNG VON DEN RÄDERN AUS

Hansetypisch kann der Rudergänger die Schoten und auch die Fallen von den kurz vor den Rädern installierten Hauptwünschen bedienen. Das überschüssige Leinenmaterial verschwindet in zwei Staukästen – kleinere Aufräumarbeiten vorausgesetzt.

Das vordere Cockpit und der Niedergang bleiben frei von Bedienelementen, denn auch die 4:1 untersetzte Großschot ist aus dem Weg. Sie arbeitet travellerlos auf dem Kajütdach und ist beidseits nach vorn und

IM VERGLEICH
IST DAS BOOT
SCHWER – ZU
SPÜREN IST
DAVON NICHTS

achtern geleitet. Wenn ein Mitsieger die Schoten bedienen will, bietet es sich an, diese über die achteren Wünschen auf die vorderen zu leiten, sofern auf der Extraliste angekreuzt.

Der Kartenplotter ist recht gut erreichbar und ablesbar unter dem optionalen Cockpitfisch (1200 Euro) montiert. Der darunter liegende Kompass lässt sich dort jedoch nur kontrollweise betrachten. Der Tisch mit beidseitigen Teakklappen hat seine Funktion im Hafen und als Stütze auch auf See. Ob der allerdings nicht das Cockpit zu eng werden lässt, sollte der angehende Eigner vor der Order bedenken.

Das Cockpit wird mit einer ebenfalls optionalen Badeklappe geschlossen. Die ist mit den Maßen 2,20 mal 0,70 Meter stattlich und eine sinnvolle Ausgabe für mehr Komfort vor Anker und im Hafen.

Auf der Hanse 348 kommt ein 21 PS starker Yanmar zum Einsatz, 29 PS können ebenfalls bestellt werden. Gut 6 Knoten Marschfahrt bei 80 Prozent Drehzahl sollten genügen, da bleibt auch die Geräusentwicklung noch im Rahmen. Das Boot manövriert unauffällig, es zieht bei Rückwärtsfahrt nur etwas unwilliger nach Backbord. Erfreulich ist der große Kraftstofftank mit 160 Liter Volumen. Bei einem angenommenen Verbrauch von unter 3 Litern wäre Nachtanken erst nach über 50 Stunden Dauerfahrt nötig.

Auch der 230 Liter fassende Wassertank trägt zu einer gewissen Autarkie bei. Die Service-Batterien (AGM) bringen jedoch im Standard nur 160 Amperestunden mit, was angesichts einer nominellen Nutzbarkeit von lediglich 50 Prozent etwas wenig ist.

Apropos Knappheit: Der Backskistenraum ist recht eingeschränkt in der Ver-

BOOT AUS DEM BAUKASTEN

Die meisten Einheiten wie die 348 werden von der 100-prozentigen Hanse-Tochter TTS im polnischen Goleniow laminiert. Möbelproduktion und der Ausbau am Fließband erfolgen in Greifswald. Zur Hansegroup gehören die Segelyachtmarken Hanse, Dehler, Moody und Varianta, die Motorbootlinien Fjord und Sealine sowie mittlerweile der französische Katamaranhersteller Privilege. Die Gruppe hat im Fiskaljahr 2016/17 einen Umsatz von 129 Millionen Euro erwirtschaftet und 589 Schiffe verkauft. 75 Prozent des börsennotierten Unternehmens gehören der Aurelius-Gruppe.



IM GANZEN GEGLÜCKT

Der **AUSBAU** ist modern und funktional geprägt. Für die Oberflächen gibt es diverse Wahlmöglichkeiten. Das Testboot kam in Eiche furniert, Standard ist Mahagoni



NAVI IN DER ECKE

Am Kartentisch an Backbord sitzt man gegen die Fahrtrichtung. Ein Teil der Technik verschwindet hinter einer Klappe



PANTRY MIT PLATZ

Viel mehr geht nicht an Bord einer Zehn-Meter-Yacht, jedenfalls nicht sinnvoll. Klasse: großer Kühler mit zwei Öffnungen



BAD STATT HASSZELLE

WC, Waschbecken und Dusche sind sauber voneinander getrennt und bieten reichlich Platz – in der Zwei-Kabinen-Version



DAUERLUFT

Die beiden großen Mittelluks im Salon sind mit Pfützen für eine Permanentbelüftung ausgestattet und öffnen nach achtern



DIREKTER ZUGRIFF

Batterieladegerät und Akkubank sind schnell erreichbar eingebaut. Im Standard sind 160 Amperestunden für Service an Bord



KLARE KANTE

Im Ausbau dominieren markante Formen und viele 90-Grad-Winkel. Der Schrankplatz in den Kabinen ist ordentlich groß



GEHT BESSER

Die Installationen sind sauber ausgeführt. Allerdings sind leider keine Automaten, sondern Schmelzsicherungen verbaut



WENIGER STREIT

Freut Smartphone-Junkies: USB-Steckdosen an den Leselampen in jeder Kabine ersparen Geräte-Gedrangol in der Navi



DOPPELTER BODEN

Die große Backskiste ist durch den darüber liegenden Stauraum der Doppelkabinen-Variante und via Bad zugänglich



Im hinteren Teil des hellen Interieurs dominiert mit einer Achterkabine die in den Salon gezogene Nasszelle

DAS PAKET AUS PREIS UND LEISTUNG IST DURCHHAUS STIMMIG

sion mit zwei Kabinen im Heck – die verlangt der Markt, aber sinnvoll geht anders. Mit sechs Personen wird es eng an Bord. Außerdem bedeuten die beiden Kabinen achtern auch ein kleineres Bad.

Das Testboot war mit einer Heckkabine an Steuerbord und begehbarem Stauraum an Backbord ausgestattet. Die etwa zwei Meter lange und im Schnitt eineinhalb Meter breite Kammer ist durch das Bad über eine kleine Tür oder von oben durch die flache darüberliegende Backskiste erreichbar. Fast fürstlich präsentiert sich das Bad. Die drei Bereiche Toilette, Waschbecken und Dusche liegen gut getrennt voneinander in einer Reihe. Die einzelne Achterkabine weist eine eineinhalb Meter breite Koje und 1,81 Meter Raumhöhe auf. Schrankraum, Decksluk, Leselampen mit USB-Anschluss: Der Komfort ist ordentlich.

Ebenso im Vorschiff. Dort fällt lediglich eine gewisse Leere auf: Über den Kojen finden sich statt Oberschränken nur zwei kurze, mit flachen Sülis ausgestattete und somit schlecht nutzbare Ablagen. Ein Beispiel, um etwas Kosten zu sparen, wie Projektmanager Kuhn ausführte: „Die Hanse 348 ist genauso

aufwändig und komplex wie die nächstgrößere, muss aber deutlich weniger kosten. Das müssen wir irgendwo auffangen.“

Und auch für die kleineren Boote wie die 348 gibt es verschiedene Wahlmöglichkeiten, ein Konzept, mit dem die Werft groß wurde und die Konkurrenz zum Reagieren zwang. Fünf farbige Gelcoats, sieben Zierstreifen, diverse weitere Lackfarben, natürliche und acht künstliche Teaksorten sowie unterschiedliche Polster und Teppiche stehen zur Wahl. Und dazu noch vier Fußböden, zwei Arbeitsflächen und fünf Furniere für den Möbelbau plus die Option grauer Oberschrankfronten – eine seltene Vielfalt, die auf Wunsch jedes Boot zu etwas Einzigartigem werden lässt.

Kleine Schattenseiten im Interieur: Schmelzsicherungen statt Automaten sind unkomfortabel. Die Oberschränke in der Pantry lassen sich nicht gleichzeitig komplett öffnen, und die Querbelüftung in Salon und Pantry geriet etwas dürftig.

Insgesamt ist die Hanse 348 der Beweis dafür, dass mit einem neuen Boot nicht das belegte Brötchen neu erfunden werden muss: Die Modifikationen gegenüber der 345 haben gutgetan. Bewährtes blieb an Bord, Neues kam hinzu, alles gut.

Indessen: Die Wahl in der Zehn-Meter-Klasse bleibt schwierig. Die Konkurrenz von Bavaria und mehr noch den französischen Werften ist groß. Wer das Doppelte ausgeben kann, sieht sich auch die Hallberg-Rassy 340 an. Wer es sportlicher will, findet ein noch umfangreicheres Angebot (Vergleichstest demnächst) mit Entsprechungen von Dehler, Diva, Elan, Grand Soleil, Italia und J Boats.

Insofern: Die Größenklasse wird immer größer, vielfältiger und attraktiver. Und dabei spielt die neue Hanse 348 eine gewichtige Rolle.

FRIDTJOF GUNKEL