

segeln

Leidenschaft Fahrtensegeln

HANSE 315: DER TEST

SO HEISS WIE IHR PREIS?

31 Fuß für 70.000 Euro:
Geht das Konzept auf?



559
--A
B 23 / P 1
Yachtzentrum Greifswald
GmbH & Co. KG
Frau Dörthe Schmeiñck
Salinenstr. 22
17489 Greifswald
03310#549100000000#1215
Segeln Abo -Service
Postvertriebsstück, DPAG
20080 Hamburg
Entgelt bezahlt

TEST
Wie gut wirken
Kontaktsprays?

WANN
Römisch-katholisch
anlegen – so geht's

EVENTS-AKTION
Preise im Wert von über
2.300 € zu gewinnen!

SABBATICAL
»ICH BIN DANN
MAL RAUS...«
So gelingt der
Ausstieg auf Zeit!

Günstig. Und gut?

Mit der **Hanse 315** wagt die Greifswalder Werft den Neuanfang in der wichtigen Einstiegsklasse um zehn Meter. Die Neue wirkt in ihren Linien harmonischer als die Vorgängerin 325 und besticht durch einen attraktiven Grundpreis von etwas über 70.000 Euro. Aber wie viel Boot bekommt man dafür? **segeln** testete den Neuentwurf im Solent

Text und Fotos:

Hinnerk Stumm

Es scheint, als wolle Neptun den Testtermin für die europäische Fachpresse unterstützen. Der Solent zeigt sich fast friedlich an diesem Oktobermorgen: 15 bis 20 Knoten, dazu Sonne satt – ungewöhnlich für diese Jahreszeit in dem berühmten Segelrevier an der englischen Südküste, das berüchtigt für sein oft raues Wetter ist. Die tidengeprägten Ufer des Hamble River sind in gold-gelbes Herbstlicht getaucht, während wir die Segel der neuen Hanse 315 zum Testschlag vor der Isle of Wight setzen.

Das Boot wurde von Journalisten mit Spannung erwartet und ist in mehrerlei Hinsicht wichtig für Deutschlands größte Serienwerft neben Bavaria. Denn der komplette Neuentwurf der 315 repräsentiert Hanses Einstiegsklasse im Fahrtenbereich. „Neueinsteiger und junge Familien sollen sich genauso angesprochen fühlen wie erfahrene Pärchen, die sich im Alter wieder downsizen möchten“, erklärt Torben Will von HanseYachts. Gleichzeitig

sei das Einstiegsboot immer auch eine Empfehlung für Um- und Aufsteiger, die sich in ein paar Jahren im Werft-Portfolio vergrößern möchten; es geht um Kundenbindung von klein auf an. Und in keiner Größe ist es schwieriger, gute See- und Segeligenschaften mit einfachem Handling und voller Touren-tauglichkeit zu kombinieren, als in der räumlich begrenzten wie heiß umkämpften Zehnmeter-Klasse. Ist dem Bremerhavener Designbüro Judel/Vrolijk, Hauskonstrukteur von HanseYachts, dieser komplexe Entwurfsspagat gelungen?

Harmonische Linien

Gegenüber dem Vorgängermodell Hanse 325, das sich seit 2010 mit rund 600 Booten gut verkaufte, ist die Neue in der Rumpflänge etwas geschrumpft, dafür in der Breite um fünf Zentimeter gewachsen. Die wichtigste Neuerung wohl aber: Auch die Kleine bekommt nun einen Rumpf in Sandwichbauweise mit Balsakern (ab Höhe der Wasserlinie). Bisher war die aufwendigere Bauweise, die für einen steifen Rumpf bei weniger Gewicht und einer höheren



TEST DATEN

Testrevier: Der Solent – zwischen Southampton und der Isle of Wight

Testbedingungen: 15 bis 22 Knoten Wind, böig, kurze kleine Welle (bis 0,5 Meter), Tidenströmung

Konzept: Fahrtenyacht im Einstiegssegment

Preis: ab 76.100 Euro (Basispreis, segelfertig inklusive MwSt.)

thermischen Isolation sorgt, nur den größeren Yachten ab 45 Fuß vorbehalten. Geblieben ist die gewohnte, markant-bullige Optik durch die eckigen Seitenfenster, das hohe Freibord wie vor allem die moderne, senkrecht abfallende Bug- und Heckpartie. Das breite, offene Heck ist nun eingezogener am Wasserpass gestaltet, was gerundeter,

segeln
TEST

»Bei Am- bis Halbwind kann der Segelplan mit kleiner Selbstwendefock punkten. Für den raumen Glitsch sollte das Gennaker-Paket mitbestellt werden«



harmonischer wirkt. Gleiches gilt für das flachere und schmalere Oberdeck, das sich jetzt besser in die Schiffssilhouette integriert. Insgesamt suggeriert die Neue so im Ersteindruck Sportlichkeit.

Agil unter Segeln

Wir setzen die Standardbesegelung aus Groß und Selbstwen-

defock am 9/10-Rigg von Seldén und kommen auf 47 Quadratmeter-Segelfläche. Heute, bei in Böen sechs Beaufort, sicherlich die richtige Wahl, dürfte bei abnehmenden Winden die Bedeutung einer optionalen Genua zunehmen – gerade, wenn man mit einem Schrick in der Schot segelt und das kleine, hochgeschnittene Vorsegel schnell im

Topp tordiert. Unter diesen Bedingungen jedoch zieht die kleine Selbstwendefock, das Großsegel unterstützend, hervorragend, und erlaubt schnelle, einfache Wendungen. Nach mehreren Schlägen an der Kreuz messen wir einen Wendewinkel zwischen 80 und 90 Grad – ein ordentliches Ergebnis für die windigen-kabbeligen Bedingungen und ein

Schiff dieser Ausrichtung. Bei 20 Knoten Wind erreicht die Logge hoch am Wind gute 6,5 Knoten. Das Testschiff weist eine hohe Anfangsstabilität auf und steckt einfallende Böen so gut weg, ist aber auch mit dem tiefen 1,85 Meter-Kiel versehen. Für flachere Gewässer sind optional auch 1,35 Meter bestellbar. Setzte man bei der 325 wie auch bei

TECHNISCHE DATEN



Design	Judel/Vrolijk (Bremerhaven)
Werft	HanseYachts (Greifswald)
CE-Konstruktionsklasse	A (Hochsee)
Länge über alles	9,62 m
Länge Wasserlinie	9,10 m
Breite	3,35 m
Tiefgang	1,85 / 1,35 m (opt.)
Verdrängung	4,7 t
Ballastanteil	1,5 t (32 %)
Takelung	9/10-Rigg
Passagenhöhe	11,80 m
Groß	29,5 m ²
Selbstwendeck	17,5 m ²
Kojen	2x2
Motor	Volvo Penta 13 PS (9 kW), optional 18 PS
Dieseltank	160 l
Wassertank	230 l
Fäkalientank	35 l

Stehhöhen

Niedergang	1,88 m
Nasszelle	1,83 m
Achterkoje	1,78 m
Pantry	1,92 m
Hauptschott	1,74 m
Vorschiff	1,78 m

Kojenmaße

Achterkoje	Länge 2,04 m
	Schulter 1,68 m
	Kniebreite 1,64 m
V-Koje	Länge 2,04 m
	Schulter 1,66 m
	Kniebreite 1,13 m

Werftadresse

HanseYachts AG, 17489 Greifswald,
www.hanseyachts.com

DECKSLAYOUT

Großzügiges Cockpit, auf Doppelrad ausgelegt



- 1. Achterstag:** 16-fach untersetzt, lässt sich der Mast feinfühlig trimmen. Größtbedingst stört das geteilte Achterstag hinter dem Steuerrad
- 2. Deckschiene:** Die kleine Selbstwendeck ermöglicht die Kreuz auch einhand
- 3. Großschotaufnahme:** Einen Traveller gibt es nur gegen einen Aufpreis
- 4. Püttinge:** Werfttypisch laufen sie außen am Rumpf ein, was eine enge Schotung bei kleinen Vorsegeln erlaubt
- 5. Steiler Vorsteven:** Über einen Beschlag an der Ankervorrichtung lässt sich der Gennaker fahren



Genuawinschen: Sie sind ein optionales Extra, sollten aber mitbestellt werden

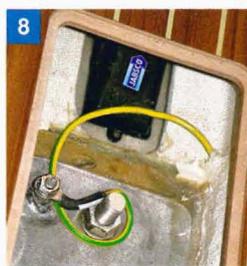
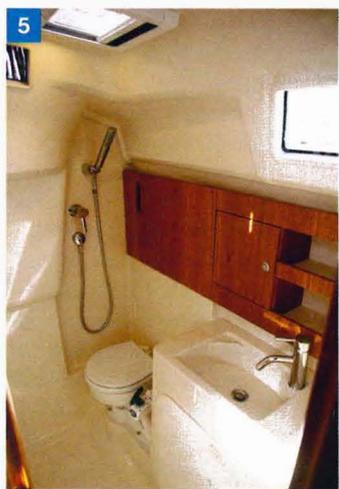
Dachwisch: Die Fock wird über die Fallwisch gefahren

Windinstrumente: im Cockpitsüll; alternativ lassen sie sich auch am Niedergang platzieren

Spiegel: Das breite, offene Heck wirkt gerundeter. Optional gibt es eine Badeplattform

UNTER DECK

Komfortable 2-Kabinenversion mit vielen Optionen



1. **Salon:** Die Variante in Kirsche wirkt aufgelockert-harmonisch. An den Bordwänden sollen künftig noch offene Ablagen installiert werden. Indirekte Beleuchtung kommt über versteckte Lichtbänder im Deck
2. **Achterkoje:** Sie ist nun quer verbaut und bietet mehr Platz. Es fehlt noch eine Ablage für Bücher und Kleinkram
3. **Pantry:** Trotz reduzierter Schiffsgröße findet sich hier alles, was man zum Fahrtensegeln braucht. Die scharfkantigen Ecken sollen künftig durch gerundete Laibungen ersetzt werden
4. **Salontisch:** Bietet auch ein Staufach für Flaschen. Schlingerleisten für Handy und Co. fehlen leider
5. **Nasszelle:** WC und Duschesind zu Lasten der Backskiste gewachsen, gut belüftet und bieten ordentlich Komfort
6. **Vorschiff:** Die V-Koje hat gute Maße und ist je nach Nutzung variabel gestaltbar. Das Hauptschott ist nicht serienmäßig
7. **Zwei große Dachluken:** Mit integrierten Rollos und Fliegengittern – sie spenden viel Licht und Luft
8. **Flache Bilge:** Eingelaufenes Wasser kann an die unlackierten Stöße der Bodenbretter gelangen und das Holz aufquellen lassen. Sie sollten nachlackiert werden

DIE TESTDATEN

Wichtige Ergebnisse

Segeltragezahl: 4,0



Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelfläche eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Gewichtsschwerpunkts und der Stabilität ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2 – steife Cruiser-Racer erreichen über 5.

$$\sqrt{\text{Segelfl. } 45 \text{ m}^2 : \sqrt[3]{\text{Verdr. } 4,7 \text{ t}}} = 4,0$$

Ballastanteil: 32 %

Mit dem Ballastanteil von einem Drittel der Verdrängung liegt die Hanse 315 zwar im unteren Bereich, bietet aber durch ihren relativ großen Tiefgang und der großen Breite genügend Stabilität. Einen Ballastanteil unter 25 Prozent sollten Fahrtenyachten mit geringerem Tiefgang und höherem Gewichtsschwerpunkt aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht haben.

Längen-Breitenverhältnis: 2,9:1



Bei modernen Fahrtenyachten mit der Wasserlinienlänge der Hanse 315 liegt das Längen-Breitenverhältnis meist im mittleren Bereich. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 erreichen. Mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunktes hat dieser Wert starken Einfluss auf die Segeleigenschaften.

Rumpfschwindigkeit: 7,3 kn

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 7,7 kn, Windgeschwindigkeit: 20 kn, Lage: 15 bis 20°

$$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 9,10 \text{ m}} = 7,3 \text{ kn}$$

»Das breite, geräumige Cockpit bietet viel Komfort beim Segeln, ist aber für die doppelte Radanlage konzipiert«



den Größeren noch auf T-Kiele, kommen jetzt die im Fahrtenbereich üblicheren L-Formen aus Gusseisen zum Einsatz.

Die Segel gefiert, um auf halbwind abzufallen, steigt die Geschwindigkeit im Surf schon auf 7,7 Knoten – gut ein halber Knoten mehr als die theoretische Rumpfgeschwindigkeit. Die Rauschefahrt gefällt, zumal sich das gut ausbalancierte Schiff hervorragend an der Windkante steuern lässt und agil auf Lenkeinschläge reagiert. Allerdings sind die doppelten Steurräder genauso wenig Standard wie die FCL-Performancesegel von Elvstrøm oder ein Traveller. Auch die Genua-Winschen schlagen mit 1.963 Euro extra zu Buche, da sie für die standardisierte Selbstwendefock nicht unbedingt gebraucht werden. Mitbestellen sollte man sie dennoch, denn dann lassen sich Fock und

Großschot über diese fahren, und die Fallwischen bleiben für ihre Aufgaben frei (nicht ohne Grund nennt Hanse es das Easy Sailing-Paket). Um auf die Performance des Testschiffes zu kommen, muss man also schon ein paar tausend Euro mehr als die im Grundpreis veranschlagten gut 71.000 Euro investieren. Wer ambitioniert segeln will, wird auch um das Gennaker-Paket (3.451 Euro) nicht umhin kommen. Erst dann geht der raume Gennaker-Glitsch, für die der breite Rumpf gewiss gemacht ist, los. Auf halben bis Am-Wind-Kursen erweist sich die Standardbesegelung als funktional-fahrtentauglich, wie sich gerade auf dem Rückweg durch die enge Rinne des Hamble River zeigt: Die kurzen Kreuzschläge erledigt die 315 dank Selbstwendefock spielend – ist also einhandauglich.

Doppelrad oder Pinne?

Ähnliches gilt auch für das Cockpit-Layout: Wesentlicher Trimm wie Großschot, Achterstag oder optionaler Traveller sind gut vom Rudergänger aus zu bedienen. Ob auf 30 Fuß doppelte Räder gebraucht werden, sei dahingestellt, aber aufgrund des breiten Hecks bleibt genug Durchgangsraum dazwischen. Letztlich folgt die Werft damit auch nur dem Zeitgeist, und seitlich auf dem Süll sitzend, hat man vom Rad aus eine gute Sicht in die Segel sowie die im Cockpitsüll eingelassenen Windinstrumente. Durch achterliche Aussparungen der Duchten hat Hanse das Cockpit quasi auf die Radsteuerung zugeschnitten. Standard allerdings ist die Pinne – aus unserer Sicht auch grundsätzlich die bessere Wahl, da viel Platz gespart und sich die Yacht in



Ist der Preis heiß?

Eine Yacht wie diese ist immer in Relation zum Preis zu sehen und da macht Hanse eine Ansage. Mit 71.280 Euro inklusive Einbaudiesel und einem einfachen Dacron-Segelsatz liegt die 315 gegenüber der Konkurrenz vorn dabei. In Größe und Bau vergleichbare Boote wie Bénéteaus Oceanis 310 (87.260 Euro), die Dufour 310 (80.595 Euro) oder die Delphia 31 (79.225 Euro) liegen preislich doch darüber, und die direkte deutsche Konkurrenz von Bavaria steigt erst bei 33 Fuß (89.845 Euro) ein. Hier muss jeder selbst vergleichen, was in den Grundpreisen tatsächlich schon inbegriffen ist. In einer segelfertigen Basisversion definieren wir die 315 auf gut 76.000 Euro. Um sie wirklich fahrtentauglich auszurüsten, landet man mit Cruising- und Ankerpaket eher bei Mitte 80.000 Euro – auch das ist noch ein attraktiver Preis. Ob die neue Kleine aus Greifswald den Erfolg der 325 einstellen wird, kann nur die Zukunft zeigen. Das Coming-Out zur Messesaison ist dazu strategisch gut gewählt.

dieser Größe mindestens ebenso direkt und agil steuern lässt. Der Traveller sitzt dann über der Pinnenaufnahme und ist im Hafen abnehmbar. Man steuert weiter vorn von der verkürzten Cockpitducht aus; die Aussparungen dahinter verschicken dann aber unnötig Stauraum. Regattaorientierte Segler werden den Platz zum Gennakertrimm im achteren Cockpit schätzen, aber für das Kernklientel der Fahrtensegler sollte Hanse über montierbare Modul-Boxen nachdenken – zumal die eine Backskiste nicht viel staut.

Gesetz der Großserien

Gut gefallen hat uns der filigrane Cockpittisch aus Teak und Edelstahl. Allerdings ist er genauso ein Extra wie Sprayhood, Springklampen, klappbare Badeplattform oder Lazy-Bags – allesamt praktische Errungenschaften im Fahrtensegeln. Grundsätzlich geht das in Ordnung: Hanse folgt damit nur einer Preispolitik wie sie auch die anderen Großen von Bavaria bis Bénéteau betreiben. Das Prinzip: Günstiger Grundpreis für ein einfaches Basisboot, das sich dann individuell aufrüsten

lässt. Dieses Baukastenprinzip hat für beide Seiten Vorteile: Die Werft kann die Yacht preislich attraktiv anbieten, und Kunden kaufen nur das, was sie wirklich brauchen. Zum Grundpreis addieren sich so in der Regel immer noch rund 25 Prozent. Wie andere Werften auch, bietet Hanse durchdachte Zusatzpakete mit Namen wie Performance Paket Basic, Ankerpaket oder Komfortpaket, bei denen der Kunde dann 15 bis 20 Prozent gegenüber Einzelbestellungen spart.

Raum und Licht unter Deck

Im Inneren offenbaren sich die Vorzüge eines voluminösen Rumpfes: Die 315 bietet ungemain viel Wohnraum für ein Schiff dieser Größe. Vor allem die komfortable Nasszelle mit einer gut nutzbaren Dusche, ausreichend Stauschapps und guter Entlüftung ist hier zu nennen. Genauso gewinnt die gegenüberliegende Achterkammer, da sie jetzt in Schiffsquerrichtung eingebaut ist. Zwei Segler haben hier eine großzügige Liegewiese und man ahnt, wo der Raum für die etwas kleine Backskiste geklaut wurde. Ein Schrank

am Eingang bietet ausreichend Platz für Kleidung, eine offene Ablage fehlt. Letzteres gilt auch für das Vorschiff, das dafür aber in den Kojenmaßen voll in Ordnung geht und sich zudem variabel gestalten lässt. Durch ein ausziehbares Brett unter dem Stauschrank lässt sich die Koje umgestalten: Voll ausgezogen als Doppelkoje für zwei Erwachsene, weggeschoben für zwei Kinder plus Vorraum, halb ausgezogen für einen Erwachsenen plus kleine Ankleide. Ein fahrtentauglich-abgetrenntes Vorschiff bietet Hanse nur optional; im Standard fehlt das trennende Hauptschott zum Salon.

Der Lebensbereich aus Salon, Navigation und Pantry präsentiert sich in einer aufgelockerten, lichten Atmosphäre, die Hanse-typisch ist. Schließlich brach die Werft einst wegweisend mit dem maritimen Konservatismus im Interieur und setzte Maßstäbe für modernes Wohnen. Genau wie bei den Polstern kann der Kunde beim Holzausbau zwischen Eiche, Kirsche und Mahagoni wählen. Beim Layout hingegen verzichtet die Werft auf eine alternative Dreikabinen-Version, die in dieser Größe auch kaum Sinn ergeben würde.

Die Navigation ist recht klein geraten, was aber in Zeiten digitaler Plotter auch in Ordnung ist – so kann der Salon wachsen. Fünf Segler können auf den symmetrisch angeordneten Bänken gut sitzen. Der Salontisch ist zu groß geraten und lässt sich nur ausklappen, wenn man die Polster abnimmt – was die Werft aber ändern will. Gleiches gilt für die zwar vollwertige, aber recht scharfkantige L-Pantry, der man noch gerundete Laibungen verpassen möchte.

Ein paar Kleinigkeiten fallen am Testschiff auf: An den Türen fehlen Türstopper, die Bodenbretter sind zwar verschraubt, was Knarzgeräusche minimiert, dafür aber an den Stößen un-

lackiert, was zu frühen Aufblühungen im Holz führen wird, und am Salontisch sowie über den Schränken fehlen Schlingerleisten. Und warum nutzt man die Bordwände im Salon für durchgehende Hängeschränke nicht auch voll aus? Immerhin will Hanse hier künftig Ablagen installieren. Abgesehen von solchen Details, die sich so ähnlich auch auf anderen Booten in diesem Segment finden werden lassen, ist Hanse ein Einstiegsboot in ordentlicher Handwerksart gelungen: Die Rumpf-Deck-Verbindung ist verklebt und zusätzlich über Klampen und Padeyes verschraubt, die Schotten sind im Rezzess verklebt und teils anlaminiert, im Rumpfbau verwendet die Werft Vinylesterharze.

DAS FAZIT

Eine preislich attraktive Fahrtenyacht mit guten Segeleigenschaften im Einstiegssegment, die aber nachgerüstet werden muss, um wirklich tourentauglich zu sein

PRO

- attraktiver Grundpreis
- gute Raumaussnutzung unter Deck
- gute Segeleigenschaften mit variablem Segelplan (Selbstwendefock/Genua)
- agil auf dem Ruder
- flexibles Vorschiff, große Nasszelle
- gute Stehhöhe in Pantry und Salon
- durchdachter Trimm/einhandtauglich

CONTRA

- Cockpit nur auf Doppelrad abgestimmt, für Pinne nicht konsequent ausgelegt
- Standardmotorisierung (13 PS) zu schwach und schlecht zugänglich, besser mit 18 PS wählen
- Selbstverständliches nur optional: offene Ablagen in Heck- und Achterkoje sowie weitere Schränke im Salon