



Prägend: viele Fenster, viele Kanten, doppelte Räder

DEN WEG GEFUNDEN

*Die Werft aus Greifswald überträgt Optik und Details der großen Schwestern auf die **HANSE 345**. Leistung, Wahlmöglichkeiten sowie das Layout überzeugen*

Der erste Blick verrät noch: typisch Hanse, ganz klar. Sprich: Neben viel Volumen sind es die eckigen Formen der Fenster und des Aufbaus, die von einem Boot aus Greifswald künden. Dazu die Selbstwendefock, der hohe Freibord, das breite Heck. Aber es ist auch viel Andersartiges zu registrieren.

DOPPELTE RÄDER

Die neue Hanse 345 ist mit zwei Steuer- rädern ausgestattet, eine Seltenheit in dieser Bootsgröße. Des Weiteren zeigt das Schiff noch mehr Fenster, schmale Streifen Plexi- glas, schießschartenähnlich vor und achter- lich der Salonscheiben. Das Deckslayout wurde von den größeren Schwestern über-

nommen: Sämtliche Fallen, Strecker und Schoten sind verdeckt nach achtern geführt und laufen durch die Sülls bis zu den dicht an den Rädern platzierten Winschen. Und natürlich hat das neue Boot nun eine große klappbare Badeplattform.

Um weitere äußerliche Neuheiten zu entdecken, muss der Vergleich mit der ähn- lich großen, noch im Programm verblei- benden Hanse 355 bemüht werden. Das jün- gere, nominell kleinere Boot ist zwar auch im Rumpf kürzer (19 Zentimeter), aber in der entscheidenden Wasserlinienlänge im- merhin 39 Zentimeter länger. Dazu ist die 345 nur fünf Zentimeter schmaler. Steilere Rumpfen, mehr Breite, wenig Verjün- gung im Heck – das neue Schiff bietet maxi- malen Wohnraum. Und ist denn auch mit zwei Achterkabinen zu haben, eine weitere

Seltenheit für diese Schiffsgröße. Die 345 wird indessen nicht das Einstiegsmodell von Hanseyachts werden; das soll die ältere 325 bleiben. Auch neu: Das Schiff wird mit einem Rollreffmast angeboten, womit die Werft klar auch um den Chartermarkt buhlt.

Aber selbst mit dem normalen Latten- groß ist die Segeltragezahl, theoretischer PS- Wert einer Yacht, nicht eben groß: Mit dem (dimensionslosen) Wert von 4,03 wäre das Boot lediglich als gutmütige Fahrtenyacht einzustufen.

Ob sie das ist? Ablegen in der Hamble Point Marina in Südengland, raus auf den Solent. Beim Manövrieren zeigt das Boot mit der optionalen stärkeren Maschine (27 PS) keine Auffälligkeiten. Lediglich die Ge- räusentwicklung fällt auf: Mit 77 db(A) ist der Grenzwert zum lauten Bereich über- ➔

BEACHTLICHES



GUTER DURCHBLICK

Der Plotter ist von den Rädern aus gut ablesbar. Nicht der Kompass



ENGE PASSAGE

Zwischen Rad und Fallenschapp kann es sich schon mal stauen



SINNVOLLES EXTRA

Die große Klappe schafft Platz und Komfort. Sie ist jedoch ein Extra



MODERNE SCHWALBENNESTER

Ohne Fallenstopper auf dem Dach ist Platz für zwei Handschuhfächer



Fallen und Strecker laufen **VERDECKT** bis zum Rudergänger. **SCHIENEN** für die Genua sitzen auf dem Dach

HANSE 345

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

42 Grad	6,2 kn
60 Grad	6,9 kn
90 Grad*	7,5 kn
120 Grad*	7,4 kn
180 Grad*	—

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschw.: 10–14 kn (3–4 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 0,3 Meter

*Mit Gennaker

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf Volllaminat mit Iso-Gelcoat
und Vinylsterharz als erste Lage. Deck
Balsa-Sandwich. Schotten anlaminieren

Das Boot in der Zwei-Kabinen-
Version. Die Backskiste lässt
sich durch eine Kabine ersetzen

KOJENMASSE

Vorschiff	2,05 x 1,77/0,55 m
Salon (Stb., Option)	1,90 x 1,06 m
Achtern	2,00 x 1,45/0,90 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

POTENZIAL

STZ ¹	4,03
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Die Segeltragezahl ist niedrig und passt
nicht zu den guten Testergebnissen

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	99 841 €
Preis segelfertig ²	105 743 €
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

WERFT www.hanse-yachts.de

VERTRIEB Hanse Vertriebs GmbH;
Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Agil, geräumig, durchdacht, viele
Wahlmöglichkeiten: Die Hanse 345
kann punkten, ist aber in Relation
zur direkten Konkurrenz teils deut-
lich teurer

Konstruktion und Konzept

- + Gelungener Kompromiss zwischen
Speed, Höhe und Wohnkomfort
- + Gute Komponenten/Zulieferer
- Vergleichsweise teuer

Segelleistung und Trimm

- + Ausgewogenes Segelverhalten
- + Hervorragendes Steuergefühl

Wohnen und Ausbauqualität

- + Großzügige Vorschiffskabine
- + Option auf zweite Achterkabine
- Kleine Ausbaumängel (Prototyp)

Ausrüstung und Technik

- + Gute Komponenten/Zulieferer

schritten. Segel hoch. Statt North Sails liefert nun Elvström die werftseitigen Tücher, klar, dass das Ausstellungsboot, das gerade erfolgreich die Southampton Boat Show bestritt, mit höherwertiger Ware namens FCL bestückt ist. Steht für Fast Cruising Laminat und steht gut. Sauber profiliert und handwerklich gut ausgeführt. Das recht ordentlich wirkende Zweisalingrigg des großen französischen Herstellers Z-Spars lässt sich in Maßen über das geteilte und mit einer Taljenuntersetzung von 1:16 ausgestattete Achterstag trimmen. Es stört den Steueremann nur in bestimmten Positionen, wenn er direkt hinter dem Rad sitzt oder steht. Der Rudergänger findet ermüdungsarme und entspannte Positionen, besonders seitlich sitzend. Dann würde er sich über Fußstützen freuen, die die Werft lose mitliefert.

Schlecht ablesen kann er den Kompass, der sitzt an der Achterkante des Tisches unten, da gibt es bessere Lösungen. Darüber der Simrad-Plotter, er dagegen ist auch von der Seite bei viel Sonne gut abzulesen. Beides weniger wichtig als der schiere Segelspaß an den Rädern. Das Boot steuert sich über die Bowdenzuganlage von Jefa bestens, direkt genug, willig und agil. Es nimmt Wechsel in Richtung und Geschwindigkeit

des Windes schnell an und reagiert, wie es soll. Es steuert sich mit leichtem Ruderdruck und ist leicht an der Kante zu dirigieren.

Bei Windgeschwindigkeiten zwischen 12 und 15 Knoten kommt schon Freude auf, selbst mit der Selbstwendefock, die systembedingt nur gut auf Kursen hoch am Wind funktioniert. Rund 6 Knoten sind an der Kreuz zu schaffen bei Wendewinkeln unter 90 Grad. Alles gut. Und ein Beweis, dass die Segeltragezahl zuweilen eben nur theoretische Bedeutung hat. Ein Gennaker schluckt das Defizit auf raumen Kursen; bis knapp 8 Knoten sind drin, und das leicht abrufbar. Mehr PS lassen sich auch mit der optionalen

Genua setzen. Die ebenfalls nicht standardmäßigen Schienen werden auf das Kajütdach geschraubt, wo sie mit einem engeren und effektiveren Schotwinkel wirken als noch auf der Hanse 355.

Die Großschot ist travellerfrei als Talje mit zwei versetzten Fußblöcken ausgeführt und wird beidseits nach achtern auf die Winschen bei den Rädern geführt. Das funktioniert hervorragend. Das Layout der nach achtern geführten Schoten und Fallen funktioniert, das Boot ist perfekt einhandauglich, zumal an der Kreuz durch die Selbstwendefock ohnehin keine Schotenarbeit verrichtet werden muss. Das System ist jedoch nicht idiotensicher. Das überschüssige Leinenmaterial soll in große Kästen geführt werden, die seitlich ins Deck eingelassen sind. Über große seitliche Schlitz findet das Tauwerk Zugang. Es muss jedoch in der Regel eine schmale Stelle zwischen Rad und Deckel passieren, hier kann es zu Engpässen sprich Beklemmungen kommen, und Leinensalat im Kasten vermag ein schnelles Fieren zu verhindern. Insofern: Etwas Aufräumarbeit hilft auch hier.

Apropos Ordnung: Durch die weit außen laufenden Fallen bleibt das Kajütdach neben dem Niedergang frei. Hier hat die Werft →

DAS NEUE DECKSLAYOUT IST IDEAL FÜR DAS SEGELN MIT DER FAMILIE

zwei flache Schapps mit Klappen eingebaut. Die sind sozusagen die neuzeitliche Wiedergeburt des Schwalbennestes und erfüllen eine ähnliche Funktion: weg mit dem Kleinkram wie Sonnenbrille oder Handy.

Größere Dinge unterzubringen fällt da schon schwerer, zumindest auf der getesteten Drei-Kabinen-Version. Die muss mit flachen Backskisten auskommen, welche nach der Bestückung mit Dingen wie Leinen, Eimer und etwas Ausrüstung schnell voll sind. Da bleibt den Fendern nur noch der Platz unter Deck oder am Heckkorb.

EINE KAMMER PRO PERSON

Klar: Die meisten Eigner werden die Zwei-Kabinen-Version wählen und so mehr Platz in einer riesigen Backskiste vorfinden. Indessen passt die Drei-Kabinen-Version durchaus zur ebenfalls anvisierten Zielgruppe, den Charterern. Das Boot ließe sich dann analog zur Kojenzahl unter Berücksich- ➔



*Fallen und Schoten sind vom **RUDERGÄNGER** einfach zu bedienen. Der Plotter ist in den Tisch integriert, der auch als willkommener **HANDLAUF** und Fußstütze dient*

AUF WUNSCH HELL



Für den Innenraum stehen acht **OBERFLÄCHEN** und eine oder zwei Achterkabinen zur Wahl. Die Möbel mit Eiche lassen das Schiff sehr hell wirken, die vielen Luken auch

VON DEN GUTEN DINGEN



GESUNDE VERHÄLTNISSE

Der Innenraum ist gut aufgeteilt, eins der Sofas ist aber zu kurz, um als Koje zu dienen



ANGEMESSENE PANTRY

Die Küche bietet genug Kühl- und Stauraum sowie ausreichend Arbeitsfläche



KOMFORTABLE VORSCHIFFSKABINE

Die Kammer im Bug überzeugt durch eine große Koje und zwei ordentliche Schränke



SCHÖNE DETAILS

In den Himmel sind Griffleisten integriert, die sich indirekt beleuchten lassen

DIE NEUE IST TEURER ALS DIE ALTE, ABER SIE BIETET AUCH VIELES MEHR

tigung des ausziehbaren Salonsofas theoretisch mit sieben Personen vollstopfen. Aber: Lediglich die Vorschiffskoje ist mit 1,77 Meter Schultermaß ordentlich breit. Die Achterkabinen geraten da mit 1,45 Meter schon sportlicher. Und die optional ausziehbare Salonbank ist mit 1,90 Meter Länge recht kurz. Dennoch passt das Drei-Kabinnen-Angebot in den Chartertrend, wo viele Kammern gewünscht, aber vielfach jeweils nur von einer Person genutzt werden.

DREI HÖLZER, DREI BÖDEN

Typischerweise hat der Kunde bei einer Hanse weitere Optionen. Der Ausbau erfolgt standardmäßig in Mahagoni, wahlweise angeboten werden Kirsche oder Eiche. Als Fußboden kommt helles Ahornlaminat zum Einsatz, wahlweise ist eine dunkle oder die klassische gestreifte Variante zu haben. Selbst für die Arbeitsfläche der Pantry werden zwei Farben angeboten. Das ist erfreu-

lich. Ebenso wie die Platzverteilung, die Arbeitsbedingungen in der Pantry, die vielen zu öffnenden Luken und Fenster, die geschickt in die Decke integrierten Handgriffe. Auch schön sind einige Standardpunkte: AGM-Batterien, Rodkicker, Achterstagspanner, durchgelattetes Großsegel oder Ankerbeschlag mit Tritt sind ebenso im Grundpreis inbegriffen wie eine recht hochwertige Bauweise. Hanseyachts startet mit Iso-Gelcoat und laminiert dann die erste Lage mit Vinylester, das Deck besteht aus Balsasand-

wich, und die Schotten sind anlamiert. Schattenseiten zeigten sich zumindest auf dem Prototypen: heterogene Spaltmaße, unsaubere Bohrungen für Installationen und Oberschrankzeilen, die im Salon backbords nach vorne auf- und steuerbords absteigen. Dinge, die zu beheben sind. Auffällig auch: Einige Komponenten, die selbstverständlich erscheinen wie die Badeklappe oder eine Scheuerleiste, kosten Aufpreis. Natürlich schnürt auch Hanse diverse Ausstattungspakete, mit denen sich die Yacht genau auf die persönlichen Wünsche und womöglich günstiger konfigurieren lässt.

Insgesamt: Nicht das günstigste, aber ein fast durchweg gelungenes Großserienprodukt, das sich gut individualisieren lässt, hervorragend segelt, intelligente Lösungen bietet und sowohl Eignern wie Charterern viel Freude bereiten wird.

FRIDTJOF GUNKEL

