

# ÜBERRASCHUNG AUS GREIFSWALD



**Hanse Yachts erneuert** sein Programm. In der Mittelklasse löste die 385 die erfolgreiche 375 ab. Nun folgte der kleineren und ebenso erfolgreichen 355 die etwas kürzere Hanse 345, die wir auf der Kieler Förde kennen lernten.

TEXT MICHAEL KRIEG FOTOS WERFT, MICHAEL KRIEG





**E**s war ein Paukenschlag, den man in der Branche gehört haben dürfte, als Hanse Yachts, erstmals nach dem Ausscheiden des Firmengründers Michael Schmidt, auf der hiswa Amsterdam im letzten Jahr neue Modelle präsentierte. Neben der großen Hanse 575 präsentierte Entwicklungschef Raoul Bajorat den neuen kompakten Cruiser Hanse 345. Was dieses Schiff bemerkenswert Neues zu bieten hat, erfuhren wir auf der Kieler Außenförde – bei einem Leichtwindtest.

Hatte es nur Tage zuvor in Norddeutschland und somit auch auf dem Testrevier noch ordentlich gekachelt,



## TECHNISCHE DATEN WIE GESEGELT

|                     |                              |
|---------------------|------------------------------|
| Rumpflänge:         | Gewicht: 6.200 kg            |
| 10,40 m             | davon Ballast:               |
| Länge Wasserlinie:  | 2.030 kg                     |
| 9,55 m              | (optional 2.200 kg)          |
| Breite: 3,50 m      | Motorisierung: Volvo Penta   |
| Tiefgang: 1,87 m    | D1-20 mit 18 PS (11,3 kW)    |
| (optional 1,55 m)   | CE-Kategorie: A              |
| Besegelung: Groß    | (Hochsee)                    |
| (32,5 m²), Selbst-  | <b>Preis: ab 99.841 Euro</b> |
| wendefock (22,5 m²) | <b>(mit Segeln)</b>          |

**Standardausstattung (Auswahl)** Doppelter Steuerstand, 2 Lewmar-40-ST-Winschen, T-Kiel, Badeleiter, elektrisches Druckwassersystem, Saildrive, Navigationsbeleuchtung, doppeltes Stahl-Spülbecken, Zweiflamm-Gasherd mit Backofen, Polsterfarben nach Wahl

**Extras (Auswahl)** L-Kiel, 2 Achterkabinen, 8 verschiedene Ausbaupakete wie Navigationspaket, Cruisingpaket, Performancepaket und Komfortpaket

Bei den Vorgängerinnen 325 und 355 standen die Winschen noch auf dem Kajütdach

was wahrscheinlich für ein spannenderes Erlebnis unter Segeln gesorgt hätte, so konnten wir am Testtag bei Windbedingungen von gerade einmal fünf bis sechs Knoten nur ahnen, welches Potenzial in der neuen Hanse 345 steckt.

Also lassen wir zunächst die Maschine ran. 18 PS stehen im Standard zur Verfügung. Das ist ausreichend, um die Greifswälderin schon bei 1.500 U/min auf 5,1 Knoten zu beschleunigen. Mehr als sieben Knoten sind es bei Marschfahrt mit 2.500 U/min – und alles bei angenehmen Schallwerten auch im Salon. Wer es schneller, dann aber sicher lauter mag, kann sich auch für einen optional stärkeren Motor entscheiden. Doch Geschwindigkeit ist bei einem Cruiser nicht

alles. So haben wir während des außerordentlich ruhigen und sonnigen Herbsttags, den wir an Bord der Hanse 345 verbringen, ausgiebig die (ebenso wichtige) wohnliche Seite der 355er-Nachfolgerin kennen gelernt.

**Dass alle bisherigen** Judel/Vrolijk-Konstruktionen durch gute Segeleigenschaften glänzen, ist hinlänglich bekannt. Ein Blick auf das umfangreiche Leistungsdiagramm, das uns (der inzwischen in den Ruhestand verabschiedete) Marketingchef Jörn Bock vorlegt, bestätigt, dass auch die 345 ihren Vorgängerinnen in dieser Hinsicht in nichts nachstehen dürfte. Dafür sorgt auch die im Vergleich zur Vorgängerin fast 40 cm längere Wasserlinie.

Der einzige verlässliche Segelwert, den wir am Testtag ermitteln, sind durchschnittlich 3,6 Knoten an der Kreuz bei Wendewinkeln deutlich unter 90 Grad hart am Wind. Mit einem Schrick in den Schoten lassen sich maximal 3,8 Knoten Speed herauskitzeln – bei einer „Brise“ von ein bis zwei Beaufort. Mehr gibt unter diesen Bedingungen die Selbstwendefock nicht her. Für den dauerhaften Einsatz in Schwachwindrevieren wird man über andere Vorsegelkonstellationen nachdenken müssen.

Das veränderte Deckslayout der neuen Hanse-Modelle sorgt dafür, dass alle Fallen, Strecker und Reffleinen schön verdeckt hinten beim Rudergänger ankommen. Damit ist das Boot einhanttauglich

## »» Die zum Rudergänger nach hinten geführten Leinen und die Selbstwendefock machen unser Testschiff einhandtauglich.

und familienfreundlich. Dieses System war bei den beiden kleinen Vorgängerinnen, der 325 und 355, noch nicht umgesetzt – dort stehen die Winschen noch vorne auf dem Kajütdach.

Durch das freie Kajütdach kann der Platz viel besser für die Sprayhood genutzt werden, und beidseitig des Niederganges wurden zwei durch durchsichtige Klappen geschützte Schapps platziert, die im Cockpit als Schwalbennester fungieren. Überschüssiges Leinenmaterial, das sonst im Cockpit herumliegt oder nach unten in den Salon geworfen wird, kommt nun in große, ins Deck eingelasse-

sene Staukästen und ist damit aus dem Weg. Ein bisschen Gefummel gibt es unter Umständen dabei, die Leinen durch die (an sich ausreichend großen) Schlitzze in die Kästen zu führen.

**Nicht nur die zum Rudergänger** geführten Leinen, auch die Selbstwendefock, die seit gut einem Jahrzehnt bei allen Hanse-Yachten Standard ist, macht unser Testschiff einhandtauglich. Das grundsätzlich logische System ist auch in unseren Breiten sinnvoll – und allemal besser als nachträglich aufgesetzte Schienen, die oft Stolperfallen sind. Kein Großserienanbieter hat das so konse-



Mit Segeleigenschaften wie diesen konnte die Kieler Förde am Testtag leider nicht aufwarten

## TEST HANSE 345



Durch steilere Rumpfen entsteht mehr Platz unter Deck und im Cockpit

quent umgesetzt wie Hanse. Das Zweisalingsrigg von Z-Spars wird über das geteilte Achterstag getrimmt. Auch ein leistungsfördernder T-Kiel, Rodkicker und durchgelattetes Großsegel werden in der Basisversion angeboten. Der ideale Arbeitsort für den Steuermann ist, wenn er seitlich an den Rädern sitzt und lenkt. In dieser Position ist die Sicht nach vorn über das (dank versenkter Luken flache) Kajütdach uneingeschränkt gut. Die Yacht lässt sich sehr direkt steuern. Bei leichtem Wind wie an unserem Testtag ist allerdings kein Ruderdruck spürbar.

**Dass die Selbstwendefock** den Segler bei magerem Wind nicht vom Hocker reißt, ist klar. Wer (besonders auf Raumkursen) mehr will, muss draufzahlen – entweder durch Anschaffung eines Gennakers oder einer optionalen Genua mit ebensolchen, aufs Kajütdach geschraubten Schienen.

Während die Hanse 350 von 2008 und deren überarbeitete Nachfolgerin Hanse 355 zwei Jahre später lediglich mit verändertem Decks layout, aber gleichem Rumpf auf den Markt kamen, ist der Schiffskörper der Hanse 345 komplett neu gezeichnet worden.

Was die Ausstattung betrifft, hat man sich an der 38er, dem letzten mittelgroßen Boot von 2011 orientiert. Man wollte auch beim Zehnmeterboot eine vernünftige doppelte Achterkammer unterbringen und den Wunsch vieler Interessenten nach zwei Steuerrädern erfüllen. Beides ist noch eine Seltenheit bei dieser Schiffsgröße. Obwohl die Hanse 345 rund

20 cm kürzer als die 355 ist, haben die Konstrukteure durch steilere Rumpfen und ein breiteres Achterschiff mehr Platz unter Deck und im Cockpit geschaffen – genug für eine Doppelsteueranlage mit Durchgang auf die große klappbare Badeplattform. Die alten Hanse-Rümpfe verjüngen sich achtern sehr viel mehr. Mehr Freibord und der etwas längere

### DIE MITBEWERBER

#### DUFOUR 335 GL



Sie war 2011 die jüngste und kleinste aus dem neu überarbeiteten Grand'Large-Programm von Dufour. Die Yacht ersetzte den bisherigen Bestseller 325. Auffällig die klappbare Badeleiter und als Novum seinerzeit die doppelten Steuerräder. Die großvolumige Yacht überzeugt auch durch ihre Segelleistungen.

[haubold-yachting.de](http://haubold-yachting.de), Tel. (030) 36 28 44 66

#### JEANNEAU SUN ODYSSEY 33i



Die Sun Odyssey 33i bietet viel Platz unter Deck und erfreut Bordgänger durch maximale Raumnutzung. Als einfacher und ausgewogener Tourensegler punktet das solide gefertigte Schiff auch durch „lebendige“ Segeleigenschaften.

[gruendl.de](http://gruendl.de), Tel. (040) 555 05 40

[aquamarin-boote.de](http://aquamarin-boote.de), Tel. (03327) 57 01 69

[massagmarine.de](http://massagmarine.de), Tel. (07181) 811 20

Aufbau schaffen ebenfalls weiteren Raum unter Deck, was die Bewegungsfreiheit erhöht und den Wohnkomfort steigert. Ein Manko allerdings handelt man sich bei diesem Einrichtungskonzept ein: Wegen der zweiten Achterkammer gibt es nur eine flache Backskiste und damit weniger Stauraum fürs Gepäck. Auch im ansonsten schön eingerichteten Bad geht es dann beengter zu als bei der Zweikabinen-Version, die von den meisten Eignern wohl bevorzugt werden wird.

**Hanse Yachts** will aber auch Vercharterer bedienen und kann sieben – oder, wenn's denn sein muss, auch acht – Schlafgäste an Bord unterbringen. Vorn geht es komfortabel zu, achtern mit einer Kojenbreite von 1,47 m ist man schon eingeschränkter. Im Salon passt auf die (etwas hakelig) ausziehbare Salonbank an Steuerbord eigentlich nur ein Erwachsener. Gegenüber findet allenthalben ein maximal 1,80 m langes Crewmitglied Ruhe. Bei einer Belegung mit lediglich fünf Personen könnte dagegen jeder komfortabel schlafen.

Die Qual der großen Auswahl haben Käufer bei der Innenausstattung, die sich durch unterschiedliche Hölzer sowie viele Polsterfarben und -stoffe individualisieren lässt. 1.200 Kombinationen sind

#### Technische Daten

Länge: 10,28 m  
Breite: 3,49 m  
Tiefgang: 1,90 m  
Gewicht: 5.450 kg  
Ballast: 1.526 kg (28 %)

Besegelung: Groß (30,7 m²),  
Vorsegel (106 %, 25,7 m²)  
Motor: Volvo Penta mit  
Saildrive mit 18,5 PS  
(13,8 kW)  
CE-Kategorie: A (Hochsee)  
**Preis: auf Anfrage**

#### Technische Daten

Länge: 9,74 m  
Breite: 3,34 m  
Tiefgang: 1,90 m  
(alternativ 1,45 m)  
Gewicht: 4.600 kg

Ballast: 1.500 kg (33 %)  
Besegelung: Groß (26,5 m²),  
Rollgenua (110 %, 25 m²)  
Motor: Yanmar-IN mit  
20 PS (15 kW)  
CE-Kategorie: A (Hochsee)  
**Preis: auf Anfrage**