

Alles was es bra



Hanseyacht hat sein Programm weiterentwickelt. Löste im Mittelklassensegment zunächst die 385 die so erfolgreiche 375 ab, folgt auf die kleinere nicht weniger erfolgreiche Hanse 355 eine etwas kürzere 345. Entwicklungschef Raoul Bajorat hat mit dem kompakten Cruiser Hanse 345 eine bemerkenswerte Yacht konzipiert, die viel Neues zu bieten hat.

Von Michael Krieg

ucht



Hanse 345

Maße:

Lüa 10,40 m, Breite 3,50 m

Gewicht 6200 kg

Segelfläche 55 m²

Preis

ab ca. 99 841,- Euro



Die Hanse 345 hat gute Linien mit einer langen Wasserlinie. Sie segelt schnell und komfortabel.

Schade, Tage zuvor hatte es in Norddeutschland und somit auch auf dem Testrevier noch ordentlich gekachelt, was wahrscheinlich für ein spannenderes Erlebnis unter Segeln auf der Neuen aus Greifswald gesorgt hätte. Doch jetzt können wir bei den vorherrschenden Windbedingungen von gerade mal fünf bis sechs Knoten am Testtag nur ahnen, welches Potenzial in der neuen Hanse 345 steckt.

Also lassen wir zunächst die Maschine ran. 18 PS stehen im Standard zur Verfügung. Ausreichend, um die Hanse schon bei 1500 U/min auf 5,1 Knoten zu beschleunigen. Über sieben Knoten sind es dann sogar bei Marschfahrt und 2500 U/min – und alles bei angenehmen Schallwerten auch im Salon. Wer es schneller, dann aber auch lauter mag, kann sich für einen optional stärkeren Motor entscheiden.

Doch Geschwindigkeit ist bei einem reinen Cruiser nicht alles, worauf Interes-

senten Wert legen. Entsprechend haben wir während des außerordentlich ruhigen und sonnigen Tages ausgiebig die nicht weniger wichtige – wohnliche – Seite der so erfolgreichen Hanse-355-Nachfolgerin an Bord kennengelernt.

Dass alle bisherigen Judel/Vrolijk-Konstruktionen durch gute Segeleigenschaften zu glänzen wissen, ist hinlänglich bekannt. Ein Blick in das umfangreiche Leistungsdiagramm bestätigt, dass auch die wenig kürzere 345 ihren Vorgängerinnen in diesem Punkt in nichts nachstehen wird, hat sie doch allein im Gegensatz zur Vorgängerin eine fast 40 Zentimeter längere Wasserlinie. Den einzigen verlässlichen Wert, den wir ermitteln, sind durchschnittlich 3,6 Knoten an der Kreuz bei Wendewinkeln hart am Wind von deutlich unter 90 Grad.

Mit einem Schrick in den Schoten lassen sich 3,8 Knoten Speed rauskitzeln. Wohl bemerkt, bei einer lediglich

leichten Brise von ein bis zwei Beaufort. Mehr gibt unter diesen Bedingungen die Selbstwendefock nicht her. In überwiegend Schwachwindrevieren wie dem Bodensee, wird man über andere Vorsegelkonstellationen nachdenken müssen.

An Deck ist klare Ordnung Trumpf! Das neue, veränderte Deckslayout der Hanseyachten sieht vor, dass alle Fallen, Strecker und Reffleinen, dazu schön verdeckt, hinten beim Rudergänger ankommen – womit das Boot absolut einhandauglich und familienfreundlich wird.

Dieses System wird nun konsequent bei allen Booten durchgeführt und war bei den beiden Kleinen, der 325 und 355, noch nicht verwirklicht. Hier stehen die Winschen immer noch vorne auf dem Kajütdach. Weiterer Nutzen des freien Kajütdaches: Zum einen kann der Platz viel besser für die Sprayhood genutzt werden, zum anderen ist beidseitig des Niederganges Platz für

zwei mit durchsichtigen Klappen geschützten Schapps, die ideal die Funktion von häufig vermissten Schwalbennestern im Cockpit übernehmen.

Lag überschüssiges Leinenmaterial früher im Cockpit herum oder wurde es nach unten in den Salon geworfen, findet es nun Platz in größeren ins Deck eingelassenen Staukästen und ist aus dem Weg. Ein bisschen Gefummel bleibt unter Umständen, die Leinen durch die an sich großen Schlitzte in die Kästen zu führen.

Aber nicht nur die zum Rudergänger geführten Leinen machen die Hanse einhandauglich. Hinzu kommt die Selbstwendefock, die seit gut zehn Jahren bei allen Hanseyachten Standard ist – ein grundsätzlich logisches System und meist auch sinnvoll. Außerdem allemal besser als nachträglich aufgesetzte Schienen, die oft zu Stolperfallen werden. Kein Großanbieter hat das so konsequent umgesetzt.



Ein Teakdeck als Extra passt gut zum aufgeräumten Deck.



Fasst Ketten, Leinen und Fender.



Winschen und Klemmen auf dem Süll sind einhandauglich.

Das Zweisailingsrigg von Z-Spars wird über das geteilte Achterstag getrimmt. Auch ein leistungsfördernder T-Kiel, Rodkicker und durchgelattetes Großsegel werden schon im Standard angeboten. Steuermanns idealster Platz ist, wenn er seitlich an den Rädern sitzt und lenkt. Auch in dieser Position ist die Sicht über das flache Kajütdach mit seinen versenkten Luken nach vorn uneingeschränkt gut. Die Yacht steuert sich sehr direkt. Bei dem leichten Wind ist allerdings noch kein Ruderdruck spürbar.

Dass einen die Leistung der Selbstwendefock bei dem mageren Wind am Testtag nicht gerade vom Hocker reißt, bedarf keiner besonderen Erwähnung. Wer vor allem auf Raumkursen mehr will, muss draufzahlen. Wie oben erwähnt, entweder durch Anschaffung eines Gennakers oder einer optionalen Genua mit ebensolchen Schienen, aufgeschraubt auf dem Kajütdach.



Achterkabine.



Mit einer großen Stoffauswahl lässt sich die individuelle Kombination zu Kunststoff und hellem Holz finden.



Die Nasszelle mit WC, Waschbecken und Schrankraum.



Die L-förmige Pantry ist gut ausgestattet und bietet viel Stauraum.



Während die Hanse 350 von 2008 und deren überarbeitete Nachfolgerin 355 zwei Jahre später lediglich mit verändertem Decks layout aber gleichem Rumpf auf den Markt kam, ist der der 345 komplett neu gezeichnet worden. Orientiert hat man sich im Stil bei Hanse an dem mittelgroßen vorangegangenen Boot, der 38er von 2011. Man wollte unbedingt auch bei der kleineren eine vernünftige doppelte Achterkammer im Boot unterbringen und dem Wunsch vieler Interessenten nach zwei Steuerrädern Rechnung tragen. Beides noch eine Seltenheit in dieser Schiffsgröße.

Obwohl die 345 fast 20 Zentimeter kürzer als die 355 ist, haben die Konstrukteure dank steilerer Rumpfen und breiterem Achterschiff – die alten Rümpfe ziehen achtern viel mehr ein – zusätzlich Platz nicht nur unter Deck geschaffen, sondern gleich auch im Cockpit für die Doppelsteueranlage mit einem Durchgang auf die große klappbare Badeplattform. Mehr Freibord und ein etwas längerer Aufbau erhöhen zusätzlich die Bewegungsfreiheit und steigern letztendlich den Wohnkomfort.

Allerdings handelt man sich bei diesem Einrichtungskonzept ein Manko ein, denn mit der zweiten Achterkammer gibt es nur noch eine flache Backskiste, also weniger Stauraum fürs Gepäck. Außerdem ist durch die zweite Kammer der Raum des ansonsten schön eingerichteten Bades eingeschränkt, das in seinen Maßen erst in der Zwei-Kabinen-Version wächst – eine Option, die deshalb wohl von den meisten Eignern bevorzugt werden wird.

Man will bei Hanse aber auch die Charterer bedienen und kann sieben, wenn's denn sein muss auch acht Personen unterbringen – vorn komfortabel, achtern in der Kojenbreite von 1,47 Meter schon eingeschränkt. Und im Salon passt auf die etwas sperrig ausziehbar Salonbank an Steuerbord eigentlich nur ein Erwachsener und gegenüber allent-

halben eine maximal nur knapp 1,80 Meter große Person. Bei einer Belegung mit lediglich fünf Personen schliefe dann aber jeder komfortabel.

Wer die Wahl hat, hat unter Umständen die Qual, wenn es darum geht, sich optional den Rumpf oder unter Deck seine Möbel farblich und passend zum allseitigen Gefallen der Familie einzurichten, denn der Kunde kann sich sein Boot nach eigenem Geschmack mit unterschiedlichen Hölzern, vielen Angeboten von Polsterfarben und -stoffen individualisieren, werden doch tatsächlich 1200 (!) Kombinationen angeboten. Auf dem Testschiff finden wir als Holz „Italien oak“, gebürstete bzw. gekalkte Eiche vor, das es erst seit August 2012 auf dem Markt gibt. Ein Holz, an dem sich, so Bock, bei uns oft die Geister scheiden. 60 bis 70 Prozent nähmen immer noch Mahagoni (Standard). Der Segler in Nordbreiten bleibt halt konservativ in vielen Dingen. Auch Kirsche ist im Angebot. Die Eiche allerdings ist hell und unterstützt zusätzlich durch die vielen zu öffnenden Luken – den Eindruck des großen, lichten Salons. Außerdem stehen dem Interessenten noch drei Böden und zwei verschiedenfarbige Arbeitsflächen in der gut

eingerichteten Pantry zur Auswahl.

Bleibt ein Blick in die reichhaltige Optionsliste, die den Grundpreis natürlich schnell in die Höhe schnellen lassen kann. Grundsätzlich ist die Hanse schon im Standard gut ausgerüstet. Insgesamt kann sich ein Interessent seine Hanse aber mit acht Ausstattungspaketen aufpeppen lassen.



Zahlen

10,40 m	LüA
9,55 m	LWL
3,50 m	Breite
1,87 / 1,55 m	Tiefgang
6200 kg	Gewicht
2030 kg (33 %)	Ballast
2200 kg (53 %)	Kieloption
7,51 kn	theor. Rumpfg.
32,5 m²	Großsegel
22,5 m²	Fock
Volvo D1-20	Motor
11,3 kW/250 PS	Leistung
Judel/Vroljik	Konstrukteur
99 841,- Euro	Preis ab ca.

Werft: HanseYachts AG, Salinenstraße 22, D-17489 Greifswald, www.hanseyachts.com

Vertrieb Bodensee:

Bodensee-Yachting AG, Röteli 1a, CH-9425 Thal, www.bodensee-yachting.ch

Standardausrüstung: Doppelter Steuerstand, 2 Lewmar 40 ST-Winschen, T-Kiel, Badeleiter, elektr. Druckwassersystem, Saildrive, Navigationsbeleuchtung, doppelte Stahl-Spülbecken, zweiflammiger Gasherd mit Backofen, Polsterfarben nach Wahl

Mögliche Extras: L-Kiel, 2 Achterkabinen, 8 verschiedene Ausbaupakete (Auswahl): Navigationspaket, Cruisingpaket, Performancepaket, Komfortpaket

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Raumangebot
- + Segeleigenschaften
- + Handhabung

Fazit

Die Überraschung ist HanseYachts gelungen, die Werft hat mit der 345 ein Paket geschnürt, mit dem sich ein breites Interessentenklintel ansprechen lässt. Sie ist für ein Produkt aus der Großserie vor allem im Rumpf hochwertig gebaut und hat auch in der Ausbaugüte weiter gewonnen. Sie segelt gut und kann dank reichhaltiger Optionsliste sehr individuell ausgerüstet werden. Da Cruiser aus Serienproduktion seit rund drei Jahren hauptsächlich über den Preis verkauft werden, muss man sich vermehrt am Wettbewerb orientieren. Da dürfte Hanse mit der Neuen gut mitreden können.