

■ TEST & TECHNIK

segeln
test



Hanse im Glück

Hanse-Werftchef Michael Schmidt setzt mit der 370 auf Evolution im Serienyachtbau: Neue Materialien, frisches Design unter Deck sowie zahllose Einrichtungsvarianten. Insgesamt eine überdurchschnittliche Fahrtenyacht, fand Thorsten Höge (Text) beim Test



Hanse 370

- **Testrevier:** Mittelmeer, vor Barcelona
- **Testbedingungen:** 6 bis 10 Knoten Wind, keine Welle
- **Das Konzept:** Fahrtenyacht
- **Der Preis:** ab ca. 110.000 Euro

Flott zieht die größere Hanse 461 weiter draußen auf See an uns vorbei, irgendwie mangelt es uns auf der kleineren 370 unter der Küste klar an Wind. Bei sechs bis acht Knoten Wind laufen wir zwar trotzdem zwischen drei und vier Knoten Speed, aber Rasmus atmet nur eine halbe Seemeile entfernt einfach kräftiger aus. Zurück im Hafen grinst Werftchef Michael Schmidt uns zufrieden an: „Hab’ ich es doch gewusst, dass draußen mehr Wind ist“, lacht er, „ja ja, der alte Riecher funktioniert noch“. Hanse hat die ganze Flotte in Barcelona zum Test versammelt. Klar, dass dabei so etwas wie Regatta-gefühle aufkommen. Und „Schmiddl“, erfolgreicher Regattasegler mit langer Sieghistorie, die bis zum Admirals Cup zurückreicht, hat uns klassisch ausgetrickst.

Wir haben uns bewusst die 370 aus der Flotte ausgesucht. Seit der Einführung der 461 vor zwei Jahren arbeitet die Greifswalder Hanse-Werft bei der Herstellung der Rümpfe anstelle von Ortho- und Isophtalsäureharzen wahlweise auch mit

Epoxy. Damit ist sie die erste Großserienwerft weltweit. Die Hanse 370 ist die kleinste der Hanse-Flotte, für die diese Bauweise angeboten wird.

Epoxy hat verschiedene Vorteile: Es ist ungefähr dreimal so osmoseresistent wie die herkömmlichen Harze – damit dürfte diese GFK-Krankheit nahezu ausgeschlossen sein. Epoxy ist leichter und spart nach Hanse-Angaben zehn Prozent des Gesamtgewichtes ein – das sorgt für Geschwindigkeit, bzw. lässt so schwere Zusatz-Ausrüstung als Zuladung besser verkraften. Zudem erhöht Epoxy die Festigkeit des Rumpfes. Ein leichter Rumpf verändert allerdings auch das Seeverhalten, eine Epoxyyacht setzt anders in die Welle ein, als eine Polyester-yacht. Die Nachteile dieses Materials sind ebenfalls klar: Epoxy ist teurer und ungleich komplizierter zu verarbeiten als Ortho- oder Isophtalsäureharze, die Verarbeitungsvorgaben müssen genau eingehalten werden. Sonst gilt: Ein guter Polyester-rumpf ist besser als ein mittelmäßiger aus Epoxy. Außerdem muss der Rumpf nach den ➤

Laminier-Arbeiten zusätzlich bei hohen Temperaturen getempert, also „gebacken“ werden, um ein gutes Resultat zu erzielen. Das erfordert hohe Investitionen seitens der Werft, viel Knowhow und gutes Personal. Hanse hat hier wirklich viel getan. Entsprechend kostet ein Epoxyrumpf für die neue Hanse 370 knapp 8000 Euro Aufpreis. Da der Käufer dafür allerdings auf die teure Behandlung des Unterwasserschiffes mit einem Epoxysperrgrund verzichten kann und ein sehr langlebiges Produkt erwarten darf, rentieren sich die anfänglichen Mehrkosten.

Doch wie macht sich die Hanse über die innovative Bauweise hinaus? Bei den herrschenden Bedingungen war sie mit der obligatorischen Selbstwendefock zwar untertakelt, dennoch segelte sie flott und vor allem sehr lebendig. Das Ruderblatt ist so stark vorbalanciert, dass man nahezu keinen Druck spürt. Was sportliche Segler lieben, mag für den ein oder anderen Tourenskipper schon zu wenig Rückmeldung sein. Doch das ist Geschmackssache. Trotz der schwachen Bedingungen erreicht die 370 einen sehr guten Wendewinkel von 85 Grad. Bei kräftigerer Brise sollte noch mehr Höhe möglich sein und der Winkel bei knapp unter 80 Grad liegen. Leider gaben die Bedingungen keinen Starkwind-Test her. Gerne hätten wir die Hanse bei mehr Wind getestet.

Die Yacht zeichnet vor allem eines aus: Kompromisslos einfache Bedienung. Da macht sich die lange Erfahrung von Werftchef und Konstrukteuren bezahlt. Alle Beschläge sitzen an der richtigen Stelle, das Cockpit ist zum Segeln ausgelegt und bietet sehr viel Platz. Nur das Stüll dürfte ein kleines Stück höher sein, um dem Rücken mehr Unterstützung zu bieten. Der Rudergänger sitzt



Guter Wendewinkel von 85 Grad trotz windschwachen Bedingungen beim Test

gut, das Rad ist ausreichend groß, der Gang auf das Vorschiff sicher, viele Haltegriffe sind vorhanden... Im Vergleich zu anderen modernen Bauten opferte Michael Schmidt nicht die Segeleigenschaften zugunsten mehr Raum unter Deck. Dabei bietet die Hanse in der Kajüte nicht weniger Platz als die meisten Mitbewerber. Eine gelungene Konstruktion, die alle vorhandenen Räume ausnutzt, macht es möglich. Schmidt möchte Eigner als Kunden, „die auch mal bei einer

Mittwochsregatta gewinnen wollen“.

Dem steht nichts im Wege. Auch eine kleine Crew kann die Hanse jederzeit gut bedienen. Nur der Bugkorb gefällt uns nicht. Er ist nach vorne offen, gerade dort, wo er Halt bieten sollte. Zudem verhakte sich die Fock in der Wende ein-, zweimal hinter den Bügeln. Hier folgt die Funktion eindeutig der Form. Apropos Form: Unter Deck geht Hanse ebenfalls ganz neue Wege. Frischer, moderner, einfach anders. Wohl kaum eine Serienwerft bietet derart viele Einrichtungsvarianten wie die Greifswalder. Das beginnt mit der Möglichkeit, verschiedene

Einrichtungselemente wie Sitze, Kojen etc. zu kombinieren und endet bei der Auswahl an Polsterstoffen und Holzarten. Wie in der Autoindustrie bietet die Werft hier regelrechte Farbtafeln an. So wird aus jedem Serienboot doch eine sehr individuelle Yacht. Außerdem geht die Werft auf Sonderwünsche der Kunden ein. Bei 600 produzierten Booten im Jahr wirklich ungewöhnlich und positiv.

Auf der 370 hat Hanse es geschafft, dem modernen Interieur dennoch eine hohe Seetauglichkeit abzutrotzen. Es gibt ausreichend Haltemöglichkeiten, die L-Pantry ist unterwegs nutzbar, es gibt eine Seekoje an



Modern und frisch geht es unter Deck zu. Andere Holzarten sind möglich. Kaum eine Werft bietet derart viele Kombinationsmöglichkeiten unter Deck wie Hanse



Steuerbord. Der „Kartentisch“ hingegen ist Ansichtssache. Der kleine Tisch zwischen zwei Sitzen auf der Backbordseite bietet für eine vernünftige Kartenarbeit zu wenig Platz, hier wird man auf den Salontisch ausweichen (leider hat dieser keine Schlingerleisten). Die Instrumente verstecken sich in einem Schapp.

Die E-Installationen sind ansonsten gut ausgeführt, alle Ventile sind einfach erreichbar. Die Einrichtung unter Deck kommt insgesamt hochwertig daher und ist sauber verarbeitet. Vor allem die Nasszelle bietet sehr viel

Platz mit einer vollwertigen Dusche. Üppig fällt auch das Vorschiff aus, hier haben auch große Menschen ausreichend Platz. Dafür ist die Achterkammer etwas kürzer. Stauraum ist reichlich vorhanden, auch in den Backskisten an Deck.

Nach dem Test laufen wir nochmal mit Werftchef und der Hanse 400 aus. Und abermals demonstriert Michael Schmidt, wie wichtig ihm die Segelleistungen seiner Yachten sind: Noch im engen Hafenbecken fliegen die Segel nach oben und nur mit der Fock kreuzen wir raus. Ganz ohne Regatta.

Hanse 370

GEMESSEN UND GETESTET

Design:	Judel/Vrolijk & Co.
CE-Konstruktionsklasse:	A
LüRumpf:	11,35 m
LWL:	10,05 m
Büa:	3,75 m
Tiefgang:	1,95/1,60 opt. m
Gewicht:	6800 kg
Ballast:	2280 kg
Rigg:	9/10
Groß:	42,5 m²
Genua 140%:	44,9 m²
Kojenzahl:	5-7
Motor:	Yanmar 3YM30 mit 29 PS (21,3 kw) Einbaudiesel, Saildrive mit 2-flügeligem Festpropeller
Diesel:	140 l
Trinkwasser:	300 l
Grundpreis:	ab ca. 110.000 Euro

Geschwindigkeit (bei schwachem Wind zwischen 6 bis 10 Knoten und mit Selbstwendefock)

Am Wind ca. 40-45°	ca. 4,2 kn
Bei 60° bis 70°	ca. 5,0 kn
Wendewinkel:	85-90 Grad

Motorvollkreis (in Marschfahrt):

18 Sek., 1,2 Bootslängen	
Fahrt in Volllast (3400 upm)	8,3 kn
Marschfahrt (2600 upm)	6,6 kn
Stehhöhen:	
Unter Salon	1,93 m
Achterkajüte	1,92 m
Vorschiff	1,89 m

Kojenmaße:

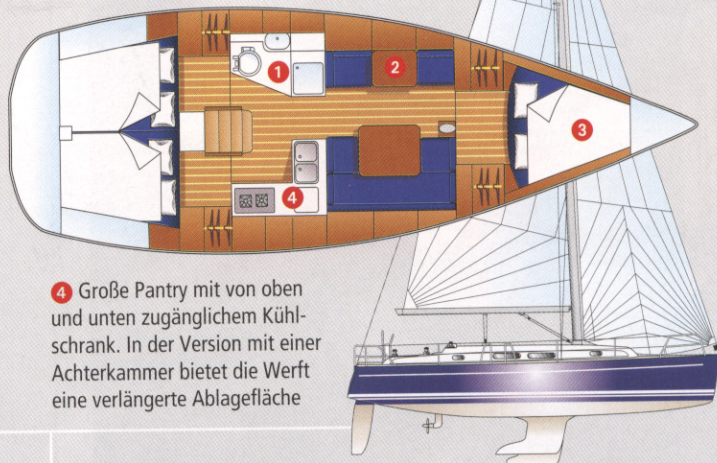
Salon-Sofas Länge 2,14 m; Br.: 0,57 m	
Achtern L 1,94; B Schulter 1,50 m	
B Fußende 1,00 m	
Vorschiff L 2,02 m; B Schulter	
1,97 m, B Fußende 0,67 m	

1 Die Nasszelle fällt sehr üppig aus, weil der Kartentisch weiter nach vorne weicht. Der WC-Raum enthält eine vollwertige Dusche. Ein Fäkalientank ist serienmäßig.

2 Der Kartentisch fällt klein aus, die Instrumente verschwinden in einem Schapp und lassen sich dort nicht optimal bedienen. In einer anderen Variante bietet die Werft eine durchgehende Sitzbank.

3 Die Vorschiffskoje ist vorbildlich groß. Unter der Koje liegt ein Edelstahltank für Trinkwasser

4 Große Pantry mit von oben und unten zugänglichem Kühlschrank. In der Version mit einer Achterkammer bietet die Werft eine verlängerte Ablagefläche



BEWERTUNGEN

(in Punkten von 1 bis 5)

Segelspaß:

Am-Wind	★★★★
Halbwind und Raumschots	★★★★
Leichtwind	★★★★
Starkwind	J.
Handling	★★★★

Zur Abwertung führten: Bei Leichtwind muss eine größere Genua her

Wohnen:

Kojen	★★★★
Pantry	★★★★
Komfort	★★★★
Stauraum	★★★★
Auf See	★★★★

Zur Abwertung führten: Kartentisch, kurze Achterkoje

Ausstattung:

Beschläge	★★★★
Rigg & Segel	★★★★
Unter Deck	★★★★

Zur Abwertung führten: ./.

LAUTSTÄRKE-MESSUNGEN

leise angenehm laut

Cockpit	69 dB
Salon	71 dB
Achterkajüte	71 dB
Vorschiff	63 dB

60 dB 70 dB 80 dB

Der Motor ist gut isoliert, die Maschine ist von drei Seiten gut zu warten. Die Abdeckung ließ sich nicht ganz öffnen und schlug an der Pantry an. Mit einem kräftigen seitlichen Zug passte sie dann allerdings doch vorbei. Das ändert die Werft.

ADRESSEN

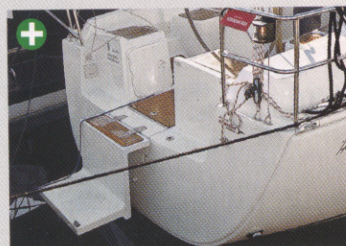
Werft: Hanse-Yachts,
Salinenstr. 22,
17461 Greifswald,
Tel. 03834/57 92-0,
www.hanse-yachts.com

FAZIT

Die Hanse segelt ausgezeichnet und bietet viel Platz unter Deck. Bei der 370 stellt sich vor allem die Frage: Epoxy oder nicht? Die anfänglichen Mehrkosten sollte die Yacht über einen höheren Wiederverkaufswert einspielen, die Vorteile des Materials überwiegen und die Werft sollte den Werkstoff mittlerweile im Griff haben – daher: Ja.

VORBILDLICH

- Rumpf-Bauweise in Epoxy
- moderne Einrichtung in frischem Design unter Deck, für Serienyachten ungewöhnlich viele mögliche Varianten
- große Nasszelle mit vollwertiger Dusche
- alle Fallen und Strecker in Fallkanälen ins Cockpit umgelenkt
- großes Cockpit mit viel Platz für Crew und Steuermann
- ausklappbare Badeplattform, im Mittelmeer auch als „Gangway“ nutzbar – allerdings Beschädigungsgefahr an der Kaimauer
- sehr lebendiges Schiff
- Manöviereigenschaften unter Motor



VERBESSERUNGSWÜRDIG

- nach vorne offener Bugkorb
- Scheuerleiste nur gegen Aufpreis
- fehlende Maststufe
- etwas kurze Achterkoje
- Abdeckung für Motorraum schlägt an die Pantry an – wird geändert