
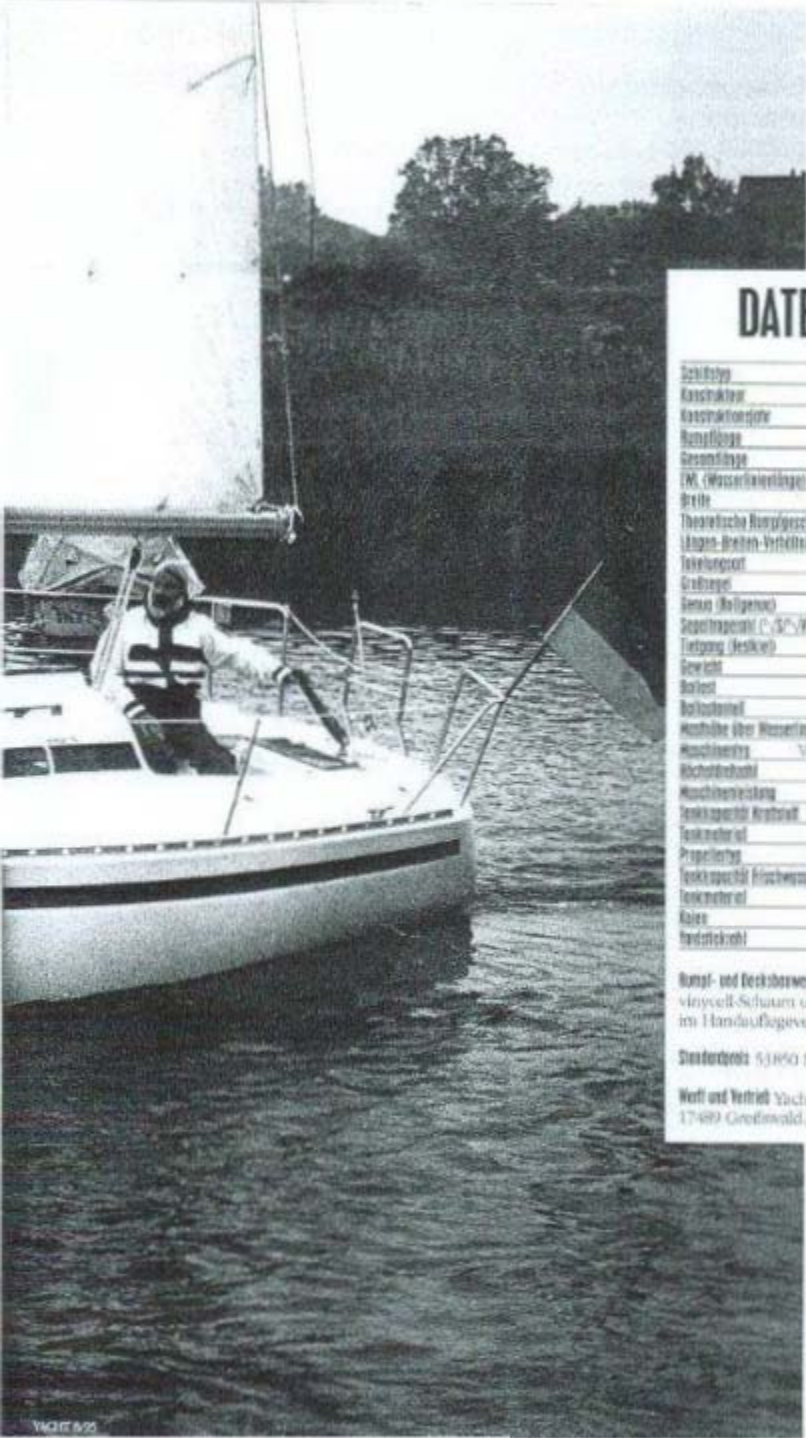


YACHT-TEST

HANSE 

Hanse 291: Nur billig?

Oder steckt mehr darin? Der Test beantwortet, ob 54000 Mark für knapp neun Meter Schiff eine gute Geldanlage sind.



DATENBLATT

Schiffstyp	Klasse 281
Konstrukteur	Carl Böyer
Konstruktionsjahr	1980
Rumpflänge	8,00 m
Gesamtlänge	8,90 m
TL (Wasserlinienlänge)	7,00 m
Breite	2,70 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	6,48 kn
Längen-Breiten-Verhältnis	3,11
Takelungstyp	7/8-Step
Güldenlopp	20,7 m ²
Genau (Kilogramm)	19,5 m ²
Speichermass (C 30%/K)	4,77
Takelung (Kilowatt)	1,62 m (1,05 m)
Gewicht	2,0 t
Bolzen	1,05 t Gießeisens
Bolzenanzahl	409
Wassertiefe über Wasserlinie	13,05 m
Wachsentyp	Walyo Panna 2010, Südsee
Wachsendrehzahl	3600 min ⁻¹
Wachsentleistung	7,4 kW / 10 PS
Technischer Kraftstoff	40 l
Technischer Öl	rostfreier Stahl
Propellerart	Zweiflügel-Festpropeller
Technischer Frischwasser	75 l
Technischer Öl	GFK
Kabin	5
Verdrängung	150

Rumpf- und Deckbauweise GFK-Sandwich mit Divinycell-Schaum und Isophthalatstarbarm im Handauflegeverfahren.

Standardpreis 51850 Mark.

Vertrieb Yachtaerum Großwald, 17489 Großwald.

Eine jede Segelyacht hat eine ganz individuelle Entstehungsgeschichte, und von der ersten Skizze bis zur Auslieferung sind in der Regel unzählige Klippen zu überwinden. Im Falle der Hanse 291, von der jetzt gerade das 150. Exemplar in Greifswald übergeben wurde, liest sich die Geschichte besonders spannend.

Bereits vor 15 Jahren reisten die Pläne für diese Yacht. Der in Schweden lebende Österreicher Carl Beyer zeichnete 1980 die Aphrodite 29. Unter diesem Namen wurden daraufhin von der schwedischen Werft Rex Marine etwa 60 Boote hergestellt. Doch dann ging der Betrieb in Konstanz, und die Bauformen der Aphrodite 29 stanken zur Disposition.

Diese Chance nutzte der Hamburger Yachtmacher und Werftbesitzer Michael Schmidt, besser bekannt als "Schmidli". 1990 übernahm er eine weitere Werft in Greifswald, um dort Servicearbeiten für Yachten auszuführen. Doch die Aufträge fehlten. „Das“, wie haben keine Arbeit mehr“, klagten die Mitarbeiter. Ich beschaffe euch welche“, verspricht der Werftboss, reiste nach Schweden und erwarb preisgünstig die Bauformen für die Aphrodite 29. Sein Konzept stand bereits fest. Er wollte bei niedrigen Löhnen und geringen Herstellungskosten, aber guter Bauqualität eine besonders preisgünstige Yacht auf den Markt bringen,

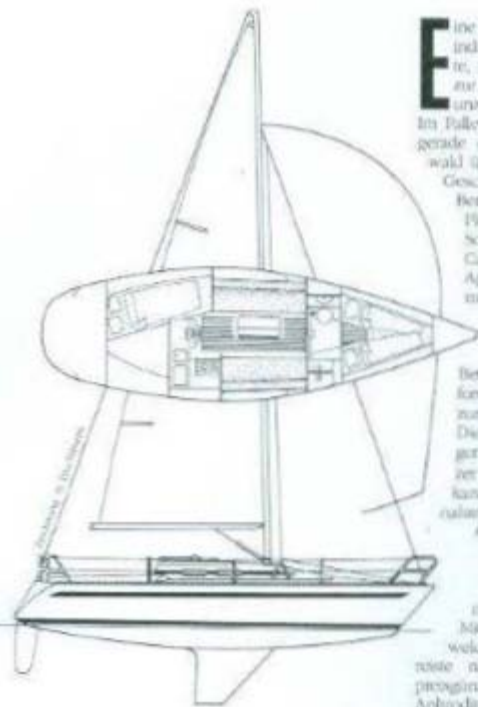
die den Einstieg in die Segelwelt leichtmachen sollte.

Aus der Aphrodite wurde die Hanse 291. Fertigungsbegann in Greifswald war 1992. Das erste Boot stand im Herbst 1992 auf der Hanseinger Bootausstellung und kostete nur 41.154 Mark als „Preisstammer“ für unsere Aufregung an Yachtmacht.

Inzwischen ist das Boot zu einem echten Markennamen geworden. Der niedrige Preis machte es möglich. Der Preis kletterte zwar im Laufe der Jahre auf 55.950 Mark, aber damit liegt es untrübt noch weit unter dem Durchschnitt vergleichbarer Boote.

Als wir die Aphrodite 29 vor elf Jahren in schwedischen Gewässern sahen (YACHT 4/94), ließen vor allem die guten Segel- und Manövrier-Eigenschaften auf. Und daran hat sich auch bei der Hanse 291 nichts geändert. Nach unseren Testfahrten wandelte Konstrukteur Carl Beyer das Ruderblatt noch etwas ab. Die damit benötigte Längigkeit ist bei der Hanse 291 nicht mehr festzustellen. Selbst bei großer Schräglage ließ sich unser Testboot vor Greifswald ausweichen und leicht steuern.

Das gute Manövrier-Vermögen und die selbstverwinkende Frack verführten uns dann, den schmalen Fluss Ryck zwischen Greifswald und der Ostsee aufzufahren. Es klappte vorzüglich. Auch unter Motor ist das Schiff in engen Häfen sehr wendig. Obwohl bei der Hanse 291 der Südkristi-Spinner etwa zwei Meter vom Ruderblatt entfernt montiert ist, und dieses nicht



Einfach, aber zweckmäßig – eine Partry mit dem Notwendigsten. Platz zum Nachrüsten von Schuppen und Schrankraum ist vorhanden.



Bis zu vier Personen haben Platz im Cockpit. Abgerundete Kanten und ergonomische Dimensionen zeigen den erfahrenen Konstrukteur.

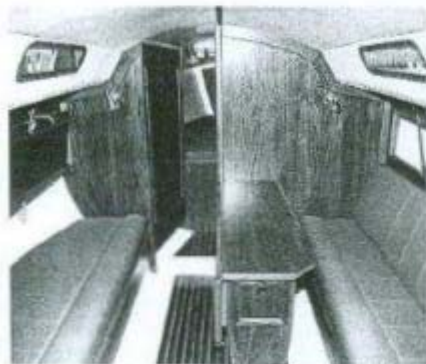
manövriergerecht umgesteuert wird, ließ sich die Yacht bestmögkenns auf engstem Raum bewegen.

Mit dem Winter haben wir Pech, die Windbedingungen waren während des Tests gar nicht nach unserem Geschmack: maximal 5 Beaufort. So fragten wir in dieser Sache Wilfried Erdmann, Ex-Harwa-Eigenet. Zusammen mit seiner Frau Astrid hatte er 146 Tage lang fast die gesamte Ostsee mit einer Harwa 291 durchkreuzt, nachzulesen im Buch „Ostseeblick“, Verlag Dolmus Klasing.

Seine Erfahrungen: „Her vorzubeiben sind die Fahreigenschaften dieser Segel und Motor.“ Zum Verhalten des Bootes bei grobem Seegang: „Meine Aufmerksamkeitskraft geht vorwiegend dem Segelverhalten. Das harte Einsetzen des flachen Bogs erschreckte uns nämlich jedes-

Steifes Schiff, das eine Menge Wind verträgt

mal. Die Ostseewellen waren hier kurz, und steil.“ Und weiter: „Die Kursstabilität war dagegen eine reine Freude. Das verstellbarste Radialblatt lag bewundernswert in der Hand, und man bekam auch bei Surfpartien in der kurzen, steilen Ostseewelle nie das Gefühl der Unsicherheit. Es ist ein steifes Schiff, das eine Menge Wind verträgt.“



Für eine Neos-Merle-Yacht ein großzügiger Salon, da die Kojen weit auseinander liegen und somit eine gute Fußraumfläche entsteht.



Der Volvo-Penta-Salbrive unter dem Cockpiloten: von vorn und von den Seiten erreichbar. Die Schalldämmung könnte besser sein.



Sauber, sauber: eine preisgerechte Bilge, die sich gut lenzen und reinigen lässt. Auch das Nachziehen der Korbbojen ist möglich.

Fürs erste reicht die Standard- Grundausrüstung

kann. Da zudem der Ballastanteil bei stützhilfen 42 Prozent (Bau; Sonderanfertigung) liegt, ist eine ausgezeichnete Seetüchtigkeit gegeben."

Schließlich seine Erfahrungen mit der Bootsgeschwindigkeit und der Riggbelastung bei schwerem Wetter und Starkwind: Nach Setzen der kleinen Fock segelte unser Boot zwar nicht mehr acht Knoten, aber trotzdem noch sieben. Und wichtiger: Die sechs-Quadratmeter Tuch zogen den Bug nicht

mehr so störrig in die etwas zerfetzten einbrechenden Seen, was das Rigg zittern ließ. Boot und Rigg haben alles normal weggesteckt, sind also seetüchtig, als ich vermutete." Und zum Schluss bei zehn Knoten: "Keinerlei Beschleunigung, kein Ausschlagen, keine Wasserberge an Deck."

Sowohl die Erfahrungen von Wilfried Erdmann: "Nachsträngen, bleibt nur

noch, daß eine Hanse 201 bei der südenglischen Regatta „Round um Wight“ im letzten Jahr den fünften Platz nach Yachtclub über alles gewann. Bei 1200 Teilnehmer ein beachtlicher Platz.

Die Deckausstattung beschränkt sich auf die wesentlichen Funktionen. Sie erscheint mir solide und mit Erfahrung ausgewählt. Einige positive Details: vier Zentimeter hohe Ahu-Polyurethyl, vier überdimensionierte Festnackterfolien: solide Seecover inklusive Bug und Heckkorb (Extra), Garage für das Schiebepad, Alurahmen-Bencher und ein seegerechtes Vorschiff-Klappkoff.

Das Rigg von Schiffen ist hochwertig, der 7,8-gestakelte Mast läßt sich mit Hilfe des Achtenstappparons ausserordentlich bequem, leicht und gewaltlos von Mast herunter, zum Cockpit hin umgedreht und können mit Hilfe einer Lewmar-7-Winch durchgesetzt und in zwei praxistaugliche demonstrierenden Hebelarmen befestigt werden. Die Befestigung (Seereweis) müssen über Windschichtgebläse werden. Das Großsegel wird mit Maststücken gefahren, der besten Anordnung für Fahrtensach-

ten. Weniger lieblich ist es, daß das Boot nicht mit Schamerleuten ausgestattet ist. Die Holzverarbeitung unter Deck ist solide und geschmackvoll, aber recht dunkel. Teiles Holz würde optisch mehr läuten geben. Wir müßen die folgenden Stehböhen im Salonbereich Mitte 1,67, unter dem Schiebepad 1,70, in der Pantry 1,68 Meter. Durch Öffnen des Schiebepades läßt sich die Stehböhe in der Pantry vergrößern, so daß hier bequem gearbeitet werden kann.

Die Länge der Kojen ist sehr unterschiedlich: Vorschiff 1,93, Salon 1,89 beziehungsweise 1,96, Heckkocke 2,14 Meter. Die etwa zehn Zentimeter hohen Stoffpolster sind von guter Qualität.

Die Tür des Kleiderschranks dient bei Benutzung des WC der optischen Trennung von WC-Raum, Vorschiff und Salon. Das sehr große Klappkoff ist mit einer verriegelten Lüftung versehen, diese verhindert unerwünschtes Öffnen von außen.

Walter Schaefer



Sabine Rosen (28) und Jörg Grabner (34) aus Aachen werden schon bald stolze Besitzer der 150. Hanse 201 am Greifswald sein. Noch im Mai wird geheiratet, um dann mit der bairischen Yacht auf Hochzeits-Segel-Reise gehen zu können. Die YACHT-Mitarbeiter wünschen dem Jubelpaar allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel (beim Segeln wie im echten Leben).

Fazit

Die Hanse 201 ist ein besonders gut segelndes Boot. Das Manövrierverhalten unter Maschine überzeugt ebenfalls. Im Verhältnis zum Preis wird viel geboten. Die Beschlagungsausstattung ist einfach, aber solide. Der Holzschonraum macht einen robusten Eindruck. Ein sechsstufiges Boot für zwei bis vier Personen, mit dem auch viel Wind abgewentet werden kann.