



Der neue Hanse-Hammer?

Die Hanse 320 ist die neue „Kleine“ aus Greifswald. Mit den Einsteigeryachten setzte Hanse bisher immer Maßstäbe in Preis und Leistung. Ist auch sie ein Hanse-Hammer?

Text: Thorsten Höge

Kaum eine Kombination lieben Segler weniger: Alter Schwell und schwacher Wind. Vor der Hafeneinfahrt in Barcelona erwartet uns genau das – alte Dünung, bei, na ja, immerhin, sechs bis

acht Knoten Wind. Zum Testen trotzdem gut. Denn zwei Dinge zeigt die neue Hanse 320 uns sofort: Zum einen schlägt sie kaum in der Welle, zum anderen genügt die kleine Selbstwendefock (ca. 95 Prozent) so gerade eben

bei diesem Windspeed. Jetzt eine größere Genua wäre fantastisch. Dennoch loggen wir auf der Neuen um die fünf Knoten am Wind und das bei einem guten Wendewinkel um die 85 Grad. Bei halben Wind sind es sogar

fast sechs Knoten, wenn es gerade mal etwas kräftiger mit acht Knoten bläst.

Das ist sie nun also, die neue Einsteigeryacht aus Greifswald. „Es ist großartig, klein zu sein“ textet die Werft in ihrer Werbung



Guter Sitz hinter dem Rad, einen Traveller gibt es nur gegen Aufpreis



9/10-Rigg mit sehr breiten Salingen – ein sogenanntes „Kathedral-Rigg“

Hanse 320



- **Testrevier:** Mittelmeer
- **Testbedingungen:** 6 bis 8 Knoten Wind, alter Schwell
- **Das Konzept:** Eigner-Fahrtenyacht
- **Der Preis:** ab 72.500 Euro mit Segeln

Was hier allerdings als „klein“ bezeichnet wird, kommt uns ganz schön erwachsen vor. Noch vor einigen Jahren wäre eine Yacht mit den Ausmaßen der 320 auf deutschen Gewässern eher mit „Es ist großartig, groß zu sein“ beworben worden. Im Vergleich mit der allerersten Hanse, der 291, ist sie genau 73 Zentimeter länger, und, für das Platzangebot viel entscheidender, ganze 60 Zentimeter breiter

geworden. Ist die neue 320 also immer noch ein „Hanse-Hammer“, wie die 291 damals genannt wurde? Die 291 kostete zur Einführung 44.444 Mark – viel dran war allerdings nicht. Preislich lag sie mit diesem Kampfpfeis allerdings einsam an der Spitze. Den besten Preis bietet heute Bavaria, also muss die Hanse 320 an anderer Stelle mehr zeigen.

Punkten kann die 320 auf jeden

Fall in Sachen Segelspaß. Die serienmäßige Selbstwendefock macht Manöver einfach. Wir können die lange und breite Hafeneinfahrt schnell aufkreuzen, ein Vorschoter ist nahezu überflüssig.

Pinne würde reichen

Die Großschot ist vom Steueremann gut zu erreichen, ein Traveller allerdings nur gegen Aufpreis erhältlich. Wir segeln die

Version mit Radsteuerung, im Standard besitzt die 320 eine Pinne. Dann allerdings ist eine Großschotführung zum Heck nicht möglich, die Schot landet dann auf dem Kajütdach. So wird man zwangsläufig immer eher das teure Rad nehmen, auch wenn eine Pinne voll ausreichen würde. Der Mast lässt sich gut über eine Talje im Achterstag trimmen. Das vergleichsweise schmale und leichte Profil (Spar-





craft) sorgt für wenig Gewicht im Topp. Gleichzeitig liegt der Gewichtsschwerpunkt dank des tiefen Kiels mit Eisenbombe sehr niedrig. In Kombination mit viel Segelfläche sorgt das für Geschwindigkeit. Der T-Kiel ist hydrodynamisch ebenfalls sehr

günstig und schnell. Ober auf einem Tourenschiff Sinn macht, ist eine andere Frage: Während sich zum Beispiel ein überfahrenes Fischernetz bei einem Kiel mit leicht abgeschrägter Vorderkante mit Glück noch abstreift, wird es bei einem T-Kiel sicher hän-

Die Wanten sind direkt außen am Rumpf angeschlagen

genbleiben. Der Mast wird sehr sicher von den ausladenden Salingen abgestützt, deren Püttlinge direkt an der Rumpfaußenkante ansetzen. So werden die

Kräfte gut eingeleitet, zusätzliche Tie-Rods unter Deck sind nicht erforderlich. Nachteil der breiten Salinge: Liegen zwei Hanses im Hafen bei einem bisschen Schwell nebeneinander, könnten die Salingspitzen schnell mal zusammentreffen.

VORBILDLICH



- + gute Segeleigenschaften
- + ergonomisch gut gestaltetes Cockpit
- + viel Stauraum, Backskiste mit zusätzlicher „Etage“ und Durchreiche aus dem Bootsinneren über die Nasszelle, zwei praktische kleinere Staufächer am Heck



- + Selbstwendefock
- + bündig eingelassene Luken
- + unter Deck riesiges Platzangebot für 32 Fuß, dabei wirkt die Yacht von außen nicht zu hochbordig
- + guter Zugang zur Maschine von allen Seiten, Abdeckung wird durch Gasdruckfedern gehalten



- + ausreichend Lüftung unter Deck, allerdings sind die Schränke nicht zwangsentlüftet
- + große Batteriebank unter Salonkojen, gut zugänglich
- + große Pantry

VERBESSERUNGSWÜRDIG



- keine Schlingerleisten in den Schapps, am Tisch
- keine abgeschrägten Tritte am Niedergang, keine Haltegriffe im Salon
- schräger Zug für die Ankerkette, offener Bugkorb
- kurze Kojen im Vorschiff

Kaum Ruderdruck

Sehr positiv ist der gute Sitz am Rad. Der Rudergänger hat eine perfekte Sicht nach vorne und kann sich abstützen. Schön auch das hohe Süll in der Plicht. Das Ruder selbst ist so stark vorbalanciert, dass kaum noch Druck spürbar ist. Was für Regattasegler üblich ist, mag hier für den Fahrtensegler fast schon etwas viel sein. Allerdings war diese starke Vorbalancierung auch auf der Vorgängerin 315 spürbar.

Das Laufdeck fällt recht schmal aus – das ist dem enormen Raumangebot unter Deck geschuldet. Im Standard sind nur zwei Winschen (auf dem Kajütdach) vorgesehen, weitere zwei für z.B. eine größere Genua kosten über 700 Euro Aufpreis. Ebenfalls ein Extra ist die Scheuerleiste – aber das ist heute leider schon fast Standard. Sonst ist



craft) sorgt für wenig Gewicht im Topp. Gleichzeitig liegt der Gewichtsschwerpunkt dank des tiefen Kiels mit Eisenbombe sehr niedrig. In Kombination mit viel Segelfläche sorgt das für Geschwindigkeit. Der T-Kiel ist hydrodynamisch ebenfalls sehr

günstig und schnell. Ob er auf einem Tourenschiff Sinn macht, ist eine andere Frage: Während sich zum Beispiel ein überfahrenes Fischernetz bei einem Kiel mit leicht abgeschrägter Vorderkante mit Glück noch abstreift, wird es bei einem T-Kiel sicher hängen-

Die Wanten sind direkt außen am Rumpf angeschlagen

genbleiben. Der Mast wird sehr sicher von den ausladenden Salingen abgestützt, deren Püttlinge direkt an der Rumpfaußenkante ansetzen. So werden die

Kräfte gut eingeleitet, zusätzliche Tie-Rods unter Deck sind nicht erforderlich. Nachteil der breiten Salinge: Liegen zwei Hanses im Hafen bei einem bisschen Schwell nebeneinander, könnten die Salingspitzen schnell mal zusammentreffen.

VORBILDLICH



- + gute Segeleigenschaften
- + ergonomisch gut gestaltetes Cockpit
- + viel Stauraum, Backskiste mit zusätzlicher „Etage“ und Durchreiche aus dem Bootsinneren über die Nasszelle, zwei praktische kleinere Staufächer am Heck
- + Selbstwendefock
- + bündig eingelassene Luken
- + unter Deck riesiges Platzangebot für 32 Fuß, dabei wirkt die Yacht von außen nicht zu hochbordig
- + guter Zugang zur Maschine von allen Seiten, Abdeckung wird durch Gasdruckfedern gehalten
- + ausreichend Lüftung unter Deck, allerdings sind die Schränke nicht zwangsentlüftet
- + große Batteriebank unter Salonkojen, gut zugänglich
- + große Pantry

VERBESSERUNGSWÜRDIG



- keine Schlingerleisten in den Schapps, am Tisch
- keine abgeschrägten Tritte am Niedergang, keine Haltegriffe im Salon
- schräger Zug für die Ankerkette, offener Bugkorb
- kurze Kojen im Vorschiff

Kaum Ruderdruck

Sehr positiv ist der gute Sitz am Rad. Der Rudergänger hat eine perfekte Sicht nach vorne und kann sich abstützen. Schön auch das hohe Süll in der Plicht. Das Ruder selbst ist so stark vorbalanciert, dass kaum noch Druck spürbar ist. Was für Regattasegler üblich ist, mag hier für den Fahrtensegler fast schon etwas viel sein. Allerdings war diese starke Vorbalancierung auch auf der Vorgängerin 315 spürbar.

Das Laufdeck fällt recht schmal aus – das ist dem enormen Raumangebot unter Deck geschuldet. Im Standard sind nur zwei Winschen (auf dem Kajütdach) vorgesehen, weitere zwei für z.B. eine größere Genua kosten über 700 Euro Aufpreis. Ebenfalls ein Extra ist die Scheuerleiste – aber das ist heute leider schon fast Standard. Sonst ist