



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

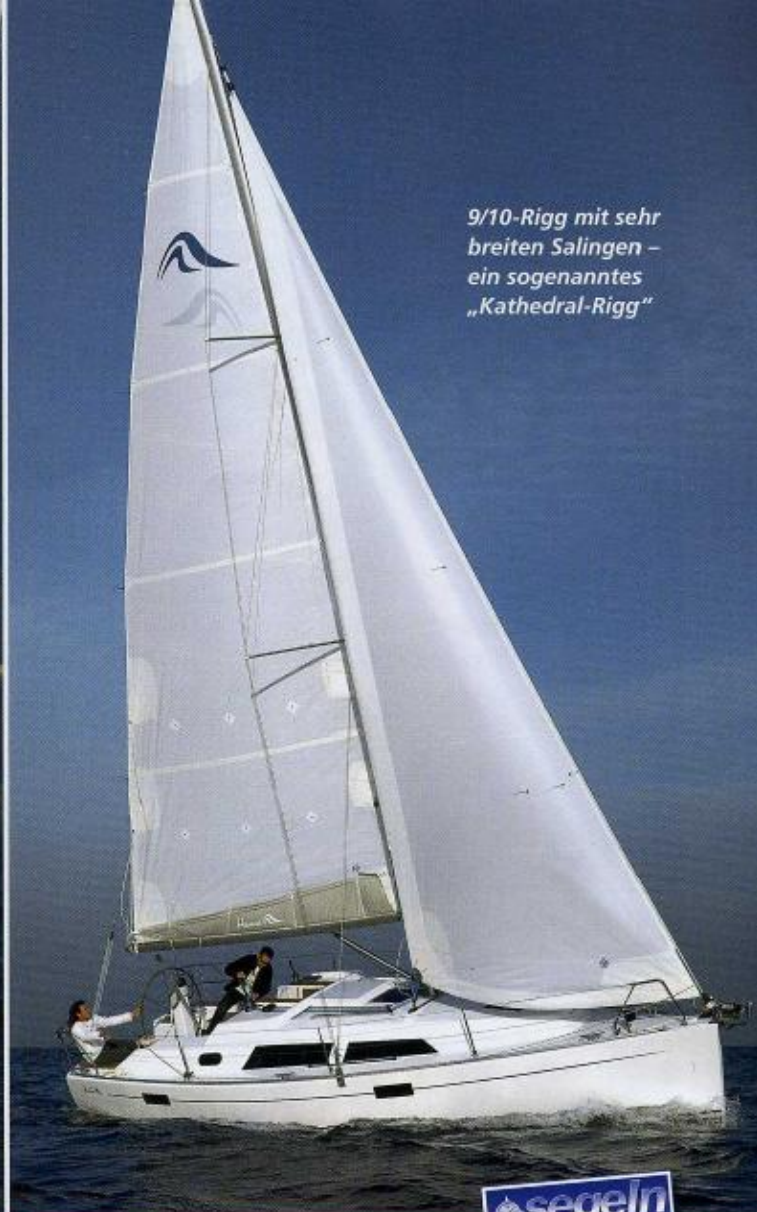
bei diesem Windspeed. Jetzt eine größere Genua wäre fantastisch. Dennoch loggen wir auf der Neuen um die fünf Knoten am Wind und das bei einem guten Wendewinkel um die 85 Grad. Bei halben Wind sind es sogar

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 Kampfpriest 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 Steuer-mann 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. 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 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



Unter Deck dominiert helles Holz mit vielen geraden Kanten – dies ist für den Serienbau am effizientesten herstellbar. Die hellen Schottwände und Polster sorgen für freundliches Ambiente. Die Pantry fällt sehr groß aus für eine 32 Fuß lange Yacht

das Deck-Equipment ausreichend, nur der Ankerkasten fällt recht klein aus. 30 Meter Kette sollen hineinpassen. Die Ankerrolle allerdings sitzt an einem schrägen Ausleger, der bei üblicherweise geradem Zug so immer seitlich belastet werden wird. Der Bugkorb ist nach vorne offen; auch dies sehen wir heute immer häufiger auf Serenyachten – gefallen tut es uns deshalb trotzdem nicht besser.

Wir motoren in den Hafen. Unter Maschine ist die Hanse sehr einfach zu manövrieren, es ist kaum Schraubeneffekt feststellbar. Nun geht es unter Deck. Hier zeigt sich die Hanse schnörkellos, einfach und sehr modern. Viel helles Holz, ein weißes Hauptschott sowie große Fenster und diverse Luken sorgen für viel Licht im Salon. Und: Es gibt unendlich viel Platz für eine Yacht unter zehn Metern Länge!

Beindruckend ist dagegen das Raumgefühl. Der Salontisch fällt groß aus, die Pantry ist vollwertig und verfügt über ausreichend Stauraum. Alle Seeventile sind gut zu erreichen, in der Pantry allerdings erst nach umfangreichen Räumarbeiten. Gute Idee: Der zusätzliche Seitenschrank in der Achterkoje an den Innenseite, das schafft zusätzlichen Stauraum. Die Kojen im Vorschiff sind mit 1,92 Metern leider sehr kurz geraten. Der kleine Kartentisch im Salon genügt für einen Laptop, die eigentliche Kartenarbeit findet dann auf dem Salontisch statt (auch dieser ohne Schlingerleisten). Deck und Rumpf sind als Sandwich-Konstruktion gebaut mit einem Balsakern. Eine Innenschale kleidet den Rumpf aus und dient gleichzeitig als Strongback. Die Außenschale ist so komplett verbaut.

Teilweise sehr einfach

Dennoch: Das Interieur ist für unseren Geschmack teilweise sehr einfach gehalten. Hier muss der künftige Eigner noch viel nacharbeiten: So gibt es in keinem Schapp Schlingerleisten. Öffnet man eine Tür, fällt einem bei Lage alles entgegen. Ebenso gibt es keine Haltegriffe oder eine Zwangsentlüftung in den Schränken. Die Niedergangsstufen sind nicht abgeschrägt, dafür aber rutschig lackiert.

Fazit

Die neue Hanse gewinnt bei den Segeleigenschaften. In Sachen Verarbeitungsqualität und Ausrüstung darf die Werft aber noch etwas zulegen. In der Basisversion muss der Eigner noch einiges nachrüsten. Dennoch: Für 72.500 Euro Basispreis erhält man schon eine Menge Boot. Ob es sich dabei allerdings um einen Hanse-Hammer handelt, muss jeder für sich entscheiden.

GEMESSEN UND GETESTET



Trinkwasser:	260 l
Diesel:	110 l
Grundpreis:	ab 72.500 Euro

Geschwindigkeit (bei ca. 8 Kn Wind, mit Groß & Selbstwendefock)	
40 Grad am Wind	5,0 kn
Halber Wind	6,0 kn

Motormessungen

Marschfahrt (2.500 UpM)	6,8 kn
Vollkreis	16 Sek., 1,2 Bootslängen
Lärmemission: zwischen 65 dbA (Vorschiff) und 73 dbA (Salon)	

Stehhöhen:

Salon	1,88 m
Achternkajüte	1,80 m
Nasszelle	1,81 m

Kojen:

Vorschiff Länge 1,92 m, Fuß 0,40 m, Kopf 1,65 m	
Achtern Länge 1,98 m, Fuß 0,86 m, Kopf 1,38 m	
Salonkoje Länge 2,10 m, Breite 0,50 m	

Design:	Judel/Vrolijk
CE-Konstruktionsklasse:	A
LüA:	9,63 m
LWL	8,72 m
Büa:	3,30 m
Tiefgang:	1,75/opt. 1,40 m opt.
Gewicht:	4.700 kg
Ballast:	1.480 kg
Rigg:	9/10
Groß:	28,5 m ²
Selbstwendefock:	22,8 m ²
Kojenzahl:	5
Motor:	Yanmar 3YM20, 15,3 Kw (21 PS), 2-Blatt-Festpropeller

ADRESSEN

Werft: Hanse Yachts AG, Salinenstr. 22, 17489 Greifswald, Tel. 038 34/57 92-0, www.hanseyachts.com

Händler: diverse Händler in Deutschland über die Website