



HANSE 350

Styling für die Mittelklasse

Bis jetzt fielen vor allem die großen Hanse-Yachten durch ihr sehr modernes Äußeres auf. Jetzt sind die Kleinen dran. Ein erster Test klärt, was die neue Hanse 350 sonst noch kann.

Text: Claus Reissig, Fotos: Claus Reissig/Hanse Yachts

Wer Werftbesitzer Michael Schmidt kennt, weiß, dass er kaum aufhören wird Dinge zu verbessern, ehe sie perfekt sind. Und das in vielerlei Hinsicht: Oberflächen, Raumaufteilung, Platzangebot und natürlich der Preis müssen stimmen. Nicht zuletzt – Hanse Vorstandsvorsitzender Schmidt ist Regattasegler –

muss auch ein Großserienboot Segeleigenschaften aufweisen, mit denen man auch noch bei beinahe Flaute Spaß haben kann. So gesehen ist die neue Hanse 350 vielleicht die beste Hanse die er je gebaut hat. Sicher, man kann sich über zu viele weiße Flächen unter Deck mokieren: Plastikwände sind nicht gerade favorisiert bei

Fahrtenseglern. Oder über Schränke, die es auch bei Ikea geben könnte. Aber man bekommt ein Boot, in das man sich hinein setzt und losfährt. Wer Familie hat und nicht gerade über den Atlantik möchte ist hier erst einmal gut aufgehoben.

Um Platz zu schaffen hat die knapp elf Meter lange 350 steile Bordwände, und einen hohen, recht kastigen, zweistufigen und einen weit nach vorn reichenden Aufbau. Diese Styling-Merkmale, das breite Heck und die bis auf das schmale Laufdeck reichenden aufgeklebten Fenster sind es, die dem Schiff von außen einen herben

Charme verleihen. Es ist durchaus nicht auszuschließen, dass diese Form einmal aus der Mode kommen wird – zu sehr





Technische Daten

LüA: 10,59 m

Rumpflänge: 10,50 m

LWL: 9,60 m

Breite: 3,55 m

Tiefgang: 1,85 m (1,43 m Option)

Verdrängung: 5,76 t

Ballast: 1,8 t

Segelfläche: 64,86 qm

Motor: 21 PS Yanmar Diesel (Saildrive)

Wasser: 260 l

Diesel: 110 l

CE Kategorie: A (Ozean)

Design: judel/vrolijk & co

Interieur: Design Unlimited

Preis: ab 93.891,- Euro

www.hanseyachts.com

polarisiert sie. Gewagt wurden Details der bis zu 20 Meter langen Schwestern auf die 350 übertragen.

Technisch gibt es bei der jüngsten Hanse keine Experimente. Entgegen der Firmen-Philosophie bei den größeren Modellen kann sie nicht in Epoxid-Harz geordert werden, sondern schlicht in Polyester mit Gelcoat. Der Aufpreis wäre zu hoch und in diesem hart umkämpften Segment kaum durchzusetzen. Damit

wird man in dieser Größenklasse wohl auf die Farbvielfalt der großen Hanses verzichten müssen, die von Pastellgrün bis Goldmetallik in allen nur möglichen Lackierungen die Meere bevölkern. Der technische Hintergrund ist einfach: Für Epoxid-Harz gibt es noch kein hoch glänzendes Gelcoat, daher werden alle Schiffe lackiert – egal in welcher Farbe. Abersechsbunte Varianten stehen auch bei der 350 in der Aufpreisliste.





Unter Segel

Zum Testschlag vor Genua fächelt ein schwacher Wind durch die Bucht. Fünf Knoten, sechs in der Spitze. Für ein Rigg mit Selbstwendefock mit der die 350 serienmäßig geliefert wird, eigentlich schlechte Voraussetzungen. Trotzdem läuft die ostdeutsche Yacht – und das gar nicht schlecht. Mit entsprechendem Leetrimm fallen die Segel in Form und das GPS klettert locker auf 2,8 bis drei Knoten. Das ist natürlich nicht gewaltig, aber im Zweifel genug um die polterige Maschine nicht starten zu müssen und in der abendlichen Brise gemütlich nach Hause zu segeln. Möglich macht das der recht tief gehende Kiel, der mit gut 1,80 Tiefgang viel Segelfläche zulässt. Mit Standard-Groß und der Fock stehen 65 Quadratmeter nur 5,8 Tonnen Schiffsgewicht entgegen. Fast zwei Tonnen davon als Ballast in einem effektiven Kiel mit Ballastbombe. Natürlich wird sich das Gewicht in der Praxis um einige hundert Kilogramm erhöhen, wenn die Hanse voll getankt und mit gefüllten Stauräumen in Zukunft auf Törn geht, aber die Anlagen zum schnellen Segeln sind da.

Auf Deck

Das Schiff macht es einem einfach sich zurecht zu



Es wird gespart. Auch das Hauslabel ist einfach verschraubt.

finden. Am Cockpitlayout hat sich seit Jahren nicht viel geändert. Vorn die Sitzbänke für drei Mitsegler pro Seite, achtern sitzt der Rudergänger auf der Ducht und erreicht so das Ruderrad vernünftig. Ein Regattasegler würde sich zwar einige Zentimeter Durchmesser mehr wünschen. Aber dafür ist die Hanse 350 nicht gedacht. Ihre Domäne ist das einfache Bedienen. Die Genua wechselt an der Kreuz selbsttätig die Seiten, die Großschot auf dem Kajütdach ist als Hahnepot geschoren. Das schränkt die Trimmbarkeit gerade bei Leichtwind etwas ein, der Traveller steht für gut 1.000,- Euro aber in der Aufpreisliste. Dafür verfügt das Schiff serienmäßig über eine sehr effektive Achterstagstalje. Gerade bei wenig Wind erfordert die Ruderanlage etwas Eingewöhnung. Zwar ist die Schubstangenübertragung weitgehend wartungsfrei und stabil, vermittelt aber dem Rudergänger keinerlei Rückmeldung. Zudem ist die Steuerung mit 1,5 Umdrehungen von Seite zu Seite sehr direkt. Wer den Umgang damit nicht gewohnt ist, schießt bei Kurskorrekturen gern über das Ziel hinaus. Ebenfalls nicht ganz ideal ist die Höhe der Steuersäule. Der Kompass lässt sich eigentlich nur aufrecht hinter dem Ruder stehend ablesen, von der Ducht auf der Seite sieht man nur seine schwarze Flanke.

Trotzdem: 350 Segeln macht Spaß, nicht zuletzt wegen ihrer Leichtfüßigkeit, die sich mit dem optionalen Code Zero noch einmal erheblich vergrößern sollte. Damit der kleine Klüverbaum am Bug angebracht werden kann, muss jedoch der Anker auf die Backbordseite ausweichen und die Kette wird einige Grad schräg nach vorn zeigen, wenn die Yacht in der Bucht liegt. Ob das Nachteile hat, wird erst die Nutzung in Praxis zeigen.



Das Hanse Design der 320er und 350er polarisiert. Auffallend viele, segelbegeisterte Frauen sind von den klaren Linien der Yacht ebenso begeistert, wie von der modernen Möblierung unter Deck. Bei einer 10 Meter Yacht ist die Umsetzung





extravaganter Einrichtungs-
 ideen schwierig, konsequent
 setzt HanseYachts beim Interi-
 eur aber weiter auf ein eher
 "landseitig" orientiertes, als
 "thergebrachtes schiffiges
 Design. Die Beschlagstechnik
 ist einfach gehalten, ermög-
 licht aber uneingeschränkte
 Bedienung des gesamten
 Gabels.



Unter Motor

Motormanöver sind so ein-
 fach zu fahren, wie es sich
 für ein modernes Schiff gehört.
 Vorwärts wie rückwärts lässt
 sich die 350er einparken wie ein
 Auto. Lediglich die Vibrationen
 im großzügig voralancierten
 Ruderblatt irritieren. Der Platz
 für den Motorhebel auf der Bak-
 kbordseite ist in Ordnung, we-
 niger geübte Segler würden ihn
 sich aber wahrscheinlich an der
 Steuersäule wünschen um auch
 mit der Backbordseite so schön
 einfach anlegen zu können.



Die Hanse 350 kommt ohne
 Traveller aus.

Unter Deck

Die Kajüte gibt einem das
 Gefühl schon einmal hier
 gewesen zu sein, ohne dass sie
 altbacken wirkt. Das ist durch-
 aus positiv gemeint und liegt
 wohl auch daran, dass viele
 Werften Hanses einmaligen
 Einrichtungsstil teilweise imi-
 tiert haben. Aber was fehlt ist
 Hanses typische Extravaganz.
 Klar, die Polster sind schick und
 der seitlich auffaltbare Tisch ein
 neckisches Extra, aber es fehlt
 der Kick, der einen staunen ließ,
 wenn man die Neuvorstellun-
 gen der Greifswalder bis jetzt
 zum ersten Mal sah. Vielleicht
 ist das aber auch eine Art des er-
 wachsen Werdens, was die
 Werftjetzt erlebt, vielleicht sind
 aber Extravaganzen auf einem
 Schiff dieser Größe schlicht



Viele Serienyachthersteller imitieren – zumindest in seinen charakteristischen Elementen – zwischenzeitlich den HanseYachts Einrichtungsstil. Auch wenn einige Details nicht unbedingt seegerecht sind, chic ist die Hanse 350 unter Deck allemal.

nicht so einfach zu realisieren wie auf einem größeren. Damit ist die 350er bei weitem nicht langweilig. Steuerbord stehen eine ausgewachsene Küchenzeile und eine kleine Sitzbank mit Mittelarmstütze hintereinander, gegenüber wird ein Großteil von einem langen Sofa eingenommen, das bis in den Niedergangsbereich ragt und auf dem auch einmal der Besuch schlafen kann.

Platz gibt es genug in zwei Kabinen, alle Kojen sind knapp zwei Meter lang und breit genug für zwei Erwachsene. Die Nasszelle schmiegt sich bei Baunummer 1 noch in eine Ecke neben der Maststütze und ermöglicht einen gewaltigen Stauraum an Backbord statt einer dritten Kabine. Hier könnte man sogar die Faltfahräder unterbringen. Wird das Schiff jedoch in späteren Versionen mit zwei Kabinen geliefert, wandert die Nasszelle nach



achtern und vergrößert stattdessen die Vorschiffskabine.

Alle Stauräume sind komplett verkleidet, rohes GfK gibt es auf Michael Schmidts neuer Hanse nicht mehr zu sehen. In die Bilge führen lediglich kleine Serviceluken. Alles ist schlicht und gerade, fast wie in einem Ferienhaus, auch wenn einige Details teilweise ein wenig zu billig wirken. Das fällt bei genauem Hinsehen bei den Schränken

und einigen Blenden auf und ist vor allem eine Konzession an den Preis: Knapp 94.000,- Euro verlangt Hanse für seine neue Mittelklasse. Nicht zuviel, auch wenn noch viele Extras in der Aufpreisliste stehen. Wie dem auch sei – Michael Schmidt kann stolz sein auf sein Produkt im Jahr 14 nach der Gründung von Hanse. So schnell hat noch keiner eine Großserienwerft so weit perfektioniert.

Neue Interieur Varianten

Nach den Premieren in ganz Europa wurde das Feedback von Händlern, Fachleuten und langjährigen Hansekunden in Greifswald intensiv diskutiert. Wie schon in der Vergangenheit wurden auch bei diesen Yachten viele Anregungen in die laufende Serienproduktion übernommen.

Ergebnis ist eine neue Eigenerversion der HANSE 350. Mit nach achtern verlegter Nasszelle und zusätzlichen Holz Applikationen. Dadurch ist der Salon noch geräumiger und durch die andere Holz Optik auch gemütlicher geworden. Bei der HANSE 400 hat man sich Gedanken um ein neues

Standard Vorschiffslayout gemacht. Zukünftig werden die Nutzer der Vorschiffs Kabine über einen zusätzlichen Tisch mit Sitz und neuen Schub-schränken verfügen. Natürlich sind nach wie vor mit dem Hanse „Individual-Cabin-Concept“ auch andere Ausstattungsvarianten wählbar.