



Hanse 325

Das Eckige ins Runde

Man muss das Boot nicht neu erfinden, wenn es so gut funktioniert wie die Hanse 320. So ist die neue 325 mehr Evolution denn Revolution, eine Weiterentwicklung von Bewährtem. Vor allem auf die markanten Ecken der 320 wurde verzichtet **Text und Fotos: Hinnerk Stumm**

Hamburg lag bei Abflug wenige Stunden zuvor schon im jahrestypischen Grauschleier verborgen; aber hier, in der malerischen Bucht von Lavagna, etwa 30 Kilometer südöstlich von Genua bei Portofino gelegen, ist Mitte September durchaus noch Segelsaison. Für diese Jahreszeit herrschen typische, milde 20 Grad, strahlender Sonnenschein und eine laue Mit-

telmeerbrise, als wir mit der kleinen Hanse 325 Richtung Portofino hinaus motoren. Ein durchaus gelungenes Ambiente, um der europäischen Fachpresse die neuen Yachten für die kommende Saison zu präsentieren, wird sich wohl auch die Hanse Yachts AG gedacht haben.

In Greifswald ist man gerade dabei, die große Flotte zwischen 32 und 63 Fuß rund um zu erneuern. Neben der 445 und der 355 ist natürlich

vor allem das neue Einstiegsmodell von besonderem Interesse. Die kleine Hanse 291 legte einst den Grundstein für den Erfolg der Werft zur heute zweitgrößten Deutschlands und auch das Vorgängermodell der neuen 325, die Hanse 320, verkaufte sich mit rund 450 Einheiten zwischen 2007 und 2010 außergewöhnlich gut. In einem Markt immer älter werdenden Klientels ist gerade dieses Segment bedeutsam, denn in der sowohl

preislich attraktiven wie auch noch leicht zu handhabenden Größe können einerseits Neukunden für die Zukunft gewonnen werden, andererseits auch ältere Pärchen ihre Segelvita ausklingen lassen. Dadurch ist die Bootsklasse um zehn Meter wohl die am meisten umkämpfte im Großserienbau überhaupt. Gleichzeitig ist sie auch konstruktionsell äußerst anspruchsvoll, denn die Kleinen müssen heute kleine Große sein, um im Wettbe-

werb bestehen zu können. Bezeichnend dafür das nicht unbedingt praktische, aber eben moderne Steuerrad schon in dieser Bootsgröße. Genauso gewünscht aber: Volle Seetauglichkeit, ansprechende Segeleigenschaften, Stehhöhe bei gleichzeitig schöner Linieneinführung, zwei vollwertige Doppelkochen und eine alltags-taugliche Pantry sowie ein Navi-Tisch. Allroundeigenschaften, die noch vor zwanzig Jahren keineswegs üblich waren und bootsbauerische Erfahrungen genauso erfordern wie ein konstruktionselles Geschick in durchdachten Detaillösungen. Und das alles bitte preislich attraktiv, denn

oft schaut man bei den Einsteigern eher auf den Preis als bei größeren Yachten um 40 Fuß und mehr. So ist die Marge für die Werften hier auch nicht gerade groß. Bedient wird das Segment dennoch zahlreich; auch, weil Kunden einer Marke oft treu bleiben. Die hauptsächlich Vergleichbaren dabei: Marktführer Bénéteau mit der Oceanis 31 (84.000 €), Dufour mit der 325 (98.000 €), Jeanneau mit der Sun Odyssey 33 i (82.000 €) und Bavaria mit der 32 (67.000 €). An diesen mehr oder minder vergleichbaren Fahrtenkonstruktionen muss sich die neue Hanse 325 messen lassen. Was aber ist wirklich neu an ihr?

Entschärfte Linien

Im Grunde genommen handelt es sich bei der überarbeiteten Judel/Vrolijk-Konstruktion um eine konsequente Weiterentwicklung der bereits bewährten 320; ein überlegtes Facelift, bei dem Verdientes unverändert geblieben ist. Rumpf, Ruder und Riggabmessungen sind übernommen, während man die Püttinge nach außen setzte, um die Stauchkräfte des Mastes besser zu verteilen und die (optionale) Genua weiter innen fahren zu können – sinnvoll, um mehr Höhe laufen zu können. Das geänderte Deck wirkt gegenüber der Vorgängerin harmonischer: Das Cockpitsüll ist jetzt flacher

gestaltet und die markanten Nicke und Kanten der 320er gerundet und entschärft. Auch die ehemals höheren Seitenflächen des Aufbaus wurden verkleinert, wodurch sich insgesamt gerade bei dieser Größe eine elegantere Linienführung ergibt.

So weit der äußerliche Ersteindruck im Hafen von Lavagna. Draußen in der Bucht soll die Yacht jetzt ihr Segelpotenzial unter Beweis stellen. Wenn nur, auch das leider typisch für die nördliche Mittelmeerregion zu dieser Jahreszeit, nicht diese unsägliche Flaute vorherrschen würde. Verzweifelt wartet das Test-Team auf einen einigermaßen kons-

- **Testrevier:** nördliche Mittelmeerküste bei Portofino nahe Genua
- **Testbedingungen:** wenig Wind (6 bis 10 Knoten), keine Welle
- **Das Konzept:** Fahrtenyacht im Einstiegssegment
- **Der Preis:** ab 67.592 Euro (inkl. MwSt.), voll ausgestattet (Cruising-, Comfort-, Navigationspaket) 84.287,70 Euro

Die serienmäßige Selbstwendefock ist typisch für Hanse. Die Schot wird auf eine Wensch neben dem Niedergang umgelenkt

Besuchen Sie uns auf der
boot in den Hallen
11, A02 und 7a, F26



C-MAP
by JEPPESEN

**O.CHART UND
O.CHART7
KARTENPLOTTER:**

**LERNEN SIE AUF DER
BOOT 2011 UNSERE
BEIDEN NEUEN KENNEN!**

- ✓ sehr helles LCD mit Anti-Reflex Beschichtung
- ✓ eingebauter GPS-Empfänger
- ✓ NMEA0183 Ein- und Ausgang
- ✓ Kann AIS und DSC darstellen
- ✓ **Sensationelles Preis-Leistungs-Verhältnis**

Unsere Händler in Deutschland, Österreich und der Schweiz finden Sie unter:

www.furuno.de Tel. 04101-838 0

Salon: Schön hell und freundlich, viele zu öffnende Luken. Durch die Nasszelle kommt man auch an die Backskiste



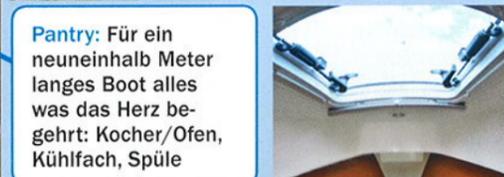
Innenschale: Eine Innenschale kleidet den Himmel aus, mit den üblichen Vor- und Nachteilen

Unter Deck

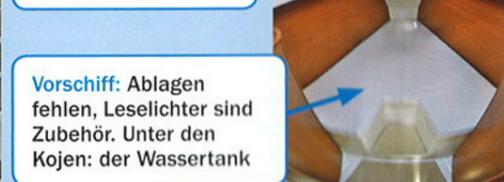
Weniger Ecken, etwas mehr Rundungen, das hat Hanse schon in der Ankündigung versprochen. Zu großen Teilen ist dies auch gelungen, die neue Hanse 325 erscheint wertiger und gefälliger als die alte 320. Der Salontisch lässt sich verschieben und vereinfacht so den Durchstieg



Navigation: Der Naviplatz fällt zu klein aus, Instrumente finden hier keinen Platz



Pantry: Für ein neuneinhalb Meter langes Boot alles was das Herz begehrt: Kocher/Ofen, Kühlfach, Spüle



Vorschiff: Ablagen fehlen, Leselichter sind Zubehör. Unter den Kojen: der Wassertank

Plus und Minus



- +** gelungene Weiterentwicklung auf altem Rumpf
- +** durchdachtes Einsteigerkonzept zu einem fairen Preis
- +** gut ausgenutztes Platzangebot
- +** markante, sich absetzende Optik im Großserienbau
- +** gute Belüftung
- +** optisch gelungenes Interieur
- Achterstag und Großschot etwas schwergängig (besser untersetzbar)
- teils unsaubere Verarbeitung (Stöße, Hauptschalter, Motorabdeckung)
- Navitisch inklusive Staufach relativ klein
- +/-** gut einhand bedienbar bis auf die Großschot, die schlecht vom Steuerstand erreichbar ist, optionaler Traveller sollte geordert werden
- +/-** billig anmutende Plastikapplikation in der Navigation, wird aber durch Holz ersetzt

tanten Wind. Bei Windstärken zwischen sechs und zehn Knoten, so viel ist jetzt schon klar, werden sich Aussagen hinsichtlich Anfangs- und Endstabilität dieser Yacht kaum machen lassen. Verschlechtern dürften die sich jedoch kaum, da die Eckdaten gleich geblieben sind, der Hebelarm sich durch den etwas längeren T-Kiel (1,84 Meter) aber ein wenig verlängert hat. Für flachere Gewässer gibt es optional einen gemäßigteren L-Kiel (1,53 Meter). Interessant aber bei diesen Bedingungen: Das Leichtwindpotenzial der Yacht, ihre Agilität und ihr Ansprechverhalten durch die Trimmöglichkeiten, denn bei viel Wind segelt jede Yacht.

Solide Segel-eigenschaften

Um einen eventuellen Kappeffekt zu nutzen, motoren wir nach Portofino hinaus. Der lafruhige 18 PS Einbaudiesel, die Werft ist hier von Yanmar zu Volvo gewechselt, bringt das 5,2 Tonnen schwere Boot schon bei Marschfahrt (2.200 Umdrehungen) auf 6,5 Knoten; unter Vollast (2.800

Umdrehungen) sind es gar 7,1 Knoten. Leicht ausreichend, um eine Crew auch bei widrigeren Bedingungen sicher in den Hafen zu bringen.

Tatsächlich wehen am Kap um Portofino zumindest konstante zehn Knoten, sodass wir die Segel – serienmäßig ein durchgelattetes Groß- und Selbstwendefock in Dacron von North Sails – setzen können. Gut 51 Quadratmeter Segelfläche am Wind beschleunigen die Yacht auf gute 6,3 bis 6,5 Knoten. Das allerdings bei optimalen 60 Grad zum Wind. Bei maximaler Höhe um 40 Grad zum Wind segeln wir noch um 5,5 Knoten; nach mehreren Wenden messen wir so einen für das Fahrtsegeln souveränen Wendewinkel um 85 Grad. Dank Selbstwendefock sind die auch allein leicht zu fahren. Will man solo segeln, sollte das Mairdrop-System zum Bergen des Großsegels (428 Euro) mitbestellt werden. Wer es sportlicher mag, sollte zusätzlich einen Großschottraveller (1.154 Euro) sowie Genuaschienen (821 Euro) und Genua ordern, um bei Leichtwindbedingungen wie

diesen seinen Spaß zu haben. Oder man geht gleich einen Schritt weiter und bestellt einen Code Zero mit eigenem, wegnehmbarem Stag und Rollanlage. Nervige Segelwechsel entfallen dann und das moderne Leichtwindsegel deckt zusätzlich auch raumere Kurse ab, kann bei wenig Wind aber auch viel Höhe vertragen.

Segel und Navigationsinstrumente sind von der Steuerposition aus gut einsehbar, und das Rad gibt ausreichend Rückmeldung über den Bootstrimm. Eine direktere Pinne, die bei dieser Größe durchaus Sinn machen würde, wird als Alternative leider nicht mehr angeboten. Fahrtentauglich sind sämtliche Fallen und Strecker ins gut geschützte Cockpit umgelenkt. Die Großschot allerdings ist mit einer 1:4 Untersetzung etwas schwergängig und, an einem Block am Cockpitboden positioniert, vom Rudergänger aus auch schwer erreichbar. Dank des 9/10-Riggs kann über die Achterstagstalle ausreichend Mastspannung erzeugt werden, der zu sichtlichem Erfolg am Vorliek und mithin



**Unsere Erfahrung
Ihr Mehrwert**

schnelle, formtreue und dauerhafte Segel

entwickelt aus tausenden Seemeilen eigener Ocean-Erfahrung



Faber + Munker

Ihr Segelmacher aus Europa

Fon +49 431 687370
www.faber-muenker.de

**Kieler Kompetenz
in Segel + Wetter**

Halle 11
Stand F40



GRIB-View 2

**Wettersoftware
die ALLES kann
Wetter, Wellen, Strömung**

- extrem kleine Datenpakete •
- intuitive Bedienung •
- präzise Vorhersage •
- niedrige Kosten •



WetterWelt GmbH
T+ 49 431 / 5606679
www.wetterwelt.de



Gemessen und getestet

Design.....	Judel/Vrolijk
CE-Kategorie.....	A (Ozean)
Lüa.....	9,55 m
LWL.....	8,72 m
Breite.....	3,30 m
Tiefgang.....	1,84/ opt. 1,53 m
Verdrängung.....	5,2 t
Ballast.....	1.480 (28%) / opt. 1.700 Kg
Motor.....	Volvo Penta D-1-20 (18 PS)
Frischwassertank.....	240 l
Dieseltank.....	90 l
Rigg.....	9/10
Segelfl. a.W.....	51,35 m ²
Großsegel.....	28,47 m ²
Selbstwendefock.....	22,87 m ²
Kojen.....	4
Grundpreis.....	ab 67.592 Euro (inkl. MwSt.)

Rumpf und Deck

Der Rumpf ist in Polyesterlaminat im Handauflegeverfahren gefertigt. Die erste Lage besteht aus Vinylesterharz. Das Deck ist als Sandwich mit Balsaholzkern gebaut. Rumpf und Deck sind verschraubt und verklebt, das Hauptschott anlamiert. Die Werft gibt 2 Jahre Garantie und 5 Jahre gegen Osmose.

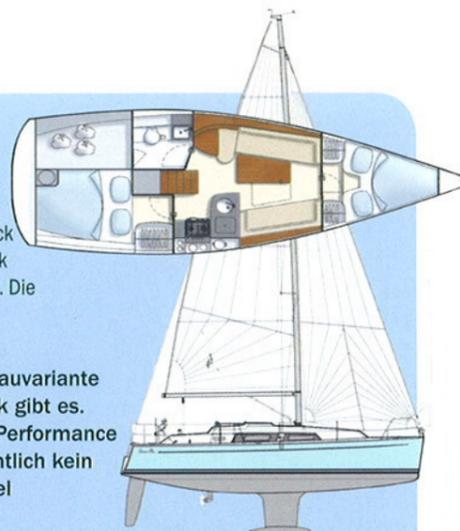
Stehhöhen

Salon am Niedergang.....	1,82 m
Salon am Querschott.....	1,78 m
V-Koje.....	1,78 m
WC-Bereich.....	1,79 m
Achterkoje.....	1,79 m
Kojenmaße	
V-Koje.....	1,96 m (Länge) x 1,34 m (Schulterbr.) x 0,80 m (Knie)
Achterkoje.....	2,03 m (Länge) x 1,60 m (Schulterbr.), auch im Fußbereich breit

Eine Ausbauvariante unter Deck gibt es. T-Kiel für Performance aber eigentlich kein Fahrtenkiel

Adresse

Werft: Hanse Vertriebs GmbH & Co. Kg, Salinenstraße 22, 17489 Greifswald, Tel.: 03834/77 55 70, Fax: 03834/77 55 77, www.hanseyachts.de, Vertrieb: Händlernetz



auch im Bootspeed führt. Allerdings wäre auch hier eine leichtgängigere Untersetzung wünschenswert. Alles in allem macht die 325, auch dank weniger Winschen und Beschläge, unter Segeln wirklich Spaß: Kleine Böen werden gleich in Speed umgesetzt und dank des tiefen Balanceruders steuert sich das Boot recht agil.

Genügend Stauraum für Leinen, Fender oder auch die Badeleiter, die am Heck eingesteckt wird, findet sich in der riesigen Backskiste backbords. Leider ist die Öffnung recht klein geraten und der Innenraum nicht unterteilt, was nur teilweise dadurch kompensiert wird, dass man einen zweiten, praktischen Zugang von der Nasszelle aus hat.

Nur noch ein Interieur

Auf die für Hanse typische Vielfalt an Ausbauvarianten hat man bei der 325 sinnvollerweise verzichtet, denn was soll man bei dieser Größe auch mit zwei doppelten Achterkojen. So gibt es ein Layout mit V-Koje, einem symmetrischen Salon und einer L-Pantry am Niedergang, der ein kleiner Navi-Bereich gegenübergestellt ist. Achterlich schließt sich backbords der Nassbe-

reich an, während steuerbords eine weitere Doppelkoje platziert ist. Weiterhin stehen aber verschiedene Polsterstoffe zur Auswahl.

Auffällige Neuerung ist auch unter Deck die gerundete Formensprache, die sich im gesamten Interieur von Schränken bis hin zu Ablagen bemerkbar macht. Als Aus-

bauholz verbaut die Werft ein dunkleres Kirschholz namens „Ohio Cherry“, das angenehm mit den weißen Seitenflächen kontrastiert. Der sehr helle Ahornboden ist optisch etwas unglücklich, bekommt aber auch noch eine Alternative. Mehr Stauraum gibt es im Salon durch die jetzt hochgezogenen Schränke, da auf die

markanten Rumpffenster des Vorgängermodells verzichtet wurde. Die Pantry bietet vom zweiflammigen Gaskocher mit Backofen, isolierter Kühlbox, ausreichend Stauraum bis hin zur Edelstahlspüle alles, was der Smutje zum Kochen benötigt. Der gegenüberliegende Navigationsbereich aber ist sehr klein geraten und lässt

Wichtige Daten zur Beurteilung einer Yacht



Segeltragezahl: Yachten mit einer großen Segeltragezahl können auf Grund ihres hohen Krängungswiderstandes mit höheren Windgeschwindigkeiten ohne Reff segeln als weniger steife Boote. Die Segeltragezahl einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2 – steife Cruiser-Racer erreichen den Wert 5.

$\sqrt{\text{Segelfläche } 51,4 \text{ m}^2} : \sqrt[3]{\text{Verdrängung } 5,2 \text{ t}} = 4,1$

Ballastanteil: 28 %. Mit dem Ballastanteil von weniger als einem Drittel der Verdrängung liegt die Hanse 325 im unteren Bereich. Einen Ballastanteil unter 25 % sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

Längen-Breitenverhältnis: 2,9 : 1. Bei modernen Fahrtenyachten mit der Wasserlinienlänge der Hanse liegt das Längen-Breitenverhältnis meist im mittleren Bereich. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 erreichen. Zusammen mit dem Ballastanteil hat dieser Wert starken Einfluss auf das Segeltragevermögen einer Yacht und die Segeleigenschaften am Wind oder raumschots.

Rumpfgeschwindigkeit: 7,2 kn. Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 6,5 kn, Windgeschwindigkeit: 10 kn, Lage: 15°

$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 8,72} = 7,2 \text{ kn}$

auch optisch mit seiner billig anmutenden Kunststoffverkleidung (dahinter: Radio und Elektronikpaneel) zu wünschen übrig. Man kann zwar, wie auch Marketing-Chef Jörn Bock meint, grundsätzlich über die Sinnhaftigkeit eines eigenen Navigationsplatzes auf dieser Schiffsgröße und in Zeiten von digitalen Plottern streiten, aber wenn man ihn schon einbaut, sollte er praktikabler sein. Hier wird man wohl den Salon-Tisch vorziehen. Die Plastikverblendung allerdings soll in stilvolleres Holz umgeändert werden. Apropos Salon-Tisch: Um den Durchgang nach vorn zu erleichtern, kann er optional (535 Euro) in Längsrichtung verschoben und arretiert werden; eine durchdachte Lösung. Warum er aber keine Schlingerleisten gegen das Verrutschen kleinerer Gegenstände hat, bleibt offen.

Ein weiteres Gimmick bei den Salonpolstern: Zieht man die Sitzflächen heraus, vergrößert sich die Fläche und die Lehnen schrägen sich gleichzeitig mit an, was zu erhöhtem Komfort zu späterer Stunde führt; allerdings ebenfalls als Extra (1.130 Euro).

Die Kojenmaße sind noch ausreichend. Eigner werden wohl die optisch schön mit Holz verblendete V-Koje präferieren, da die Heckkoje – zwar ausreichend groß, aber flach –



Der offene „Bugkorb“ ist mittlerweile typisches Merkmal vieler modernen Yachten – deshalb gefällt er uns aber nicht besser

sich eher für den Nachwuchs eignet. Dass die Leselampen vorn (wie auch sonst) ein Extra darstellen, ist merkwürdig, aber wirkliche Ablageflächen für beispielsweise Bücher fehlen hier ohnehin. Zwei große Schränke bieten dafür genügend Stauraum für Kleidung.

Insgesamt wirkt das moderne, dabei aber nicht unterkühlte Interieur optisch wirklich ansprechend. Die gerundeteren Linien im Ausbau vermitteln mit den vielen hellen Flächen eine bei dieser Größe überraschende Weitläufigkeit. Gerundete Treppen, Handläufe am Niedergang und im Salon sowie eine gute Durchlüftung in allen Räumen zeigen, dass die

Werft dabei meist auch an die Funktionalität gedacht hat.

Ist der Preis heiß?

67.592 Euro (inkl. MwSt.) kostet das segelfertige Schiff im Standard. Darin bereits enthalten: Fäkalientank, elektrische Bilgepumpe, Navigationsinstrumente wie Logge, Echolot, zwei Batterien, 12 Volt Steckdose und Schoten. Bestellt man Sinnvolles wie Genuawinschen (1.856 Euro), Springklampen (235 Euro), Anker (1.297 Euro), Genuaschieben (821 Euro), Lazy-Jacks (428 Euro) und Sprayhood (1.487 Euro) hinzu, landet man bei 73.716 Euro. Damit liegt die Hanse 325 mit einem guten

Preis-Leistungs-Verhältnis im unteren Bereich, geschlagen nur knapp von der Bavaria 32. Optisches Tuning durch Teak auf Seitenflächen und im Cockpitboden kostet noch mal rund 7.000 Euro, die sehr gelungene, indirekte LED-Beleuchtung unter Deck 434 Euro, sodass man für eine dann wirklich gut ausgestattete 325 bei 81.150 Euro landet. Auch das ist vergleichbar günstig. ⚓

Fazit: Die neue Hanse 325 ist eine gelungene Weiterentwicklung des bisherigen Einstiegsmodells. Vor allem der jetzt gemäßigttere Decksaufbau gefällt und das überholte Interieur ist (bis auf die Navigation) überzeugend. Die soliden Segeleigenschaften blieben erhalten. Durch Selbstwendefock und eine einfache Bedienbarkeit ist sie auch allein leicht handelbar. Kleinere Makel wie beispielsweise unlackierte Stöße an den Bodenbrettern oder die schlecht zu arretierende Treppe für den Motorzugang sind bei diesem Preis verzeihbar und leicht zu beheben. Zumal im Strukturellen nachgearbeitet wurde: Das Hauptschott ist jetzt komplett anlamiert, die erste Lage ist in wertigerem Vinylesterharz auf Epoxy-Basis verarbeitet, was die Yacht verwindungssteifer und osmoseresistenter macht. Die 325 wird ihren Weg als Einstiegsfahrtenyacht mit Sicherheit „segeln“.



N 450 THE PARTY STARTS AT 10 ...KNOTS

Scharfe Lanke 109-131
13595 Berlin
Fon +49 (0)30 31 98 39 58
info@tactix.de
www.tactix.de

boot Düsseldorf
22.-30.01.2011
Halle 16, Stand A38

