

Hanse 315 BESCHEIDEN TOERJACHT MET KLASSE

Op papier leek de nieuwe Hanse 315 gewoon een nieuwe serieboot en waren we niet erg onder de indruk. Alleen de standaard helmstok viel op. Eenmaal gezien op de Hiswa werden we enthousiast en na de vaartest waren we om.

Tekst Marinus van Sijdenborgh / marinus@zeilen.nl
Foto's Rob Bonte

Optionele overloop is
aan te raden

Keerfok is
standaard

Hoog vrijboord, lage
opbouw: in balans

De Hanse 315 is afkomstig van ontwerpbureau Judel & Vrolijk, dat sinds jaar en dag kind aan huis is bij Hanse. Het ontwerp is dan ook niet heel veel anders dan dat we van hen gewend zijn. Uitzondering daarop vormt de hoogte van het vrijboord. Op een van de grotere modellen, de 575 bijvoorbeeld, zijn het dek en de kajuitopbouw flush uitgevoerd. Met vlakke luiken en een bijna subtiele opbouw. Een flush dek op een krap tien meter lange boot is ondoenlijk als je een acceptabele stahoogte wilt behouden, maar Hanse heeft daar een list voor bedacht. Om de boot voor het oog van de verliefde aspirant-koper toch subtiel te laten overkomen, heeft Hanse de opbouw verlaagd en het vrijboord verhoogd, waardoor de opbouw relatief laag is en er meer binnenruimte ontstaat. Het vrijboord is vervolgens optisch laag gehouden met tactisch geplaatste striping. Een prachtig staaltje optisch bedrog, dat we wel kunnen waarderen.

Het recht van de helmstok

De boot wordt als een van de weinige standaard met helmstok geleverd (twee stuurwielen is optioneel). In deze lengte heeft alleen de Winner 9 standaard een helmstok. Op de steiger horen we altijd veel commentaar op het verschijnsel 'dubbele stuurwielen' op tien meter lange boten. Een helmstok is wat ons betreft een verrijking van het zeilen. Elke verandering in koers of balans vertaalt zich direct in druk

AFMETINGEN HANSE 315

Lengte	9,62 m
Breedte	3,35 m
Masthoogte	14,35 m
Diepgang	1,85/1,37 m

op het helmhout. Volgens sommigen kan een stuurwiel ook gevoelens overdragen, maar dat hebben wij nog nooit gevoeld. Het voordeel van twee stuurwielen zit hem voornamelijk in het feit dat je er als stuurman gemakkelijk tussendoor kunt lopen als je andere lijnen zou moeten bedienen. Toegegeven, een helmstok in de kuip neemt veel meer ruimte in dan twee stuurwielen, maar daar krijg je als helmstokbootbezitter twee leuke zitjes achter in de boot voor terug.

De 'andere lijnen' zijn op de Hanse overigens vrijwel allemaal onder handbereik. De testboot is uitgevoerd met de optionele grootschootoverloop, waarbij het grondblok op de kar is geplaatst. De standaard uitvoering voorziet in een vast grondblok op de kuipvloer, binnen handbereik van de stuurman. German sheeting is optioneel. Dat de aanbrenghoek van de schoot naar die lieren bijna 25 graden bedraagt (in plaats van de aanbevolen 5-10 graden), zien we door de vingers.

Zeilen

We zeilen de Hanse met licht weer op een verlaten IJsselmeer. De testboot is uitgerust met de diepe kiel (1,85 meter) en voelt dan ook stabiel aan. Zoals gebruikelijk heeft de Hanse 315 een keerfok. Dat 'ontzorgt', zoals men dat noemt, maar levert ook minder trimmogelijkheden op. Tegelijkertijd maakt een keerfok het enorm gemakkelijk om de boot in je eentje te zeilen. Manoeuvres worden een peulenschil als je niets meer aan de fokkeschoot hoeft te verstellen. Voor de koersen lager dan halve wind is een gennaker of een Code 0 aan te raden. Aan de wind merken we bij een ware wind van acht knopen een lichte loefgierigheid op, die we er moeilijk uit kunnen trimmen. Of die loefgierigheid bij



De kombuis is groot voor een 31-voeter

In de testboot is de hut voor open. Wand en deur vallen onder de opties.



Met de verlenger in de hand kan ook de stuurman verder naar voren zitten.



Met uitzondering van één gladder plek is de doorloop naar voren goed.

meer wind blijft, is niet duidelijk. Op 35 graden aan de wind varen we 5,2 knopen, een mooie prestatie voor een toerjacht bij deze windkracht. Zeker als je bedenkt dat er vijf ton aan comfort door het water moet worden getrokken. Sturen we hoger dan 35 graden, dan scheidt de boot ermee uit. Afvallen is zo gedaan (met een helmstok voelt de draaicirkel automatisch kleiner) en tot halve wind blijft de snelheid constant 5,3 knopen. Lager houdt de keerfok het voor gezien, zoals verwacht, maar het scheidt slechts 0,7 knoop in snelheid.

Aan dek

Dankzij de lage opbouw is het uitzicht voor de stuurman goed, en met helmstok en overloop is de boot gemakkelijk in de hand te houden. De houvast in de kuip is goed en het in de mal ingebakken antislip werkt uitstekend. Op de schuine kanten van het kajuitdak zou die antislip ook handig zijn, want bij de doorloop naar voren sta je er snel op. De gennaker kan worden aangeslagen op het ankerbeslag, dat tevens is voorzien van een handig houten plankje voor een gemakkelijke afstap. Het ankerbeslag zou wat ons betreft standaard moeten zijn. Een notoir zwak punt op toerboden vormt het deksel van de ankerbak. Bij de Hanse is daar geen sprake van; zo'n stevig ankerluik hebben we lang niet gezien. In de kuip is aan bakboord een grote bakskist geplaatst, die de enige opbergruimte vormt voor stootwillen en dergelijke. Het deksel is zwaar en valt uit zichzelf dicht, dus een gasveer zou hier welkom zijn.

Het kajuitluik is degelijk uitgevoerd en loopt soepel. Een deel van de vloedborden trekt de aandacht; er kan een klein stukje blijven staan, dat de drempel iets verhoogt. Maar het is te laag om een kind tegen te houden en het dekt niet voldoende af om water buiten te houden. Het beslag aan dek is voldoende groot gedimensioneerd. De Seldén mast staat aan dek. Bedrading wordt door een zwanenhals aangevoerd. Het standaard Dacron grootzeil is voorzien van twee riffen.

Benedendecks

Voor het ontwerp van het interieur heeft de werf ingezet op licht en ruimte. Romp, (kunststof) teak dek, timmerwerk, vloer en bekleding kunnen naar keus in maar liefst honderd kleuren worden uitgevoerd. Door de vele ruiten komt veel natuurlijk licht naar binnen. De gehard glazen kajuitruit is trouwens op een vernuftige manier vastgeplakt: met dubbelzijdige tape, afkomstig uit de auto-industrie. Gevoelsmatig is dat wat fragiel, op specificaties echter vrijwel onverwoestbaar.

Een groot deel van het meubilair wordt gevormd door de binnenschaal, die bijvoorbeeld zorgt voor de salonbanken. Er zijn vier slaapplaatsen, maar eventueel kan er op de salonbank aan bakboord ook worden geslapen (1,90 meter lengte). Als je het hoofdschot weglaat, is het bed in de punt (2,05 meter lang) gewoon zichtbaar. De tweepersoonshut in het achterschip is wel afsluitbaar. Het bed ter plaatse is dwars op de vaarrichting geplaatst. ▶



Ankerbak met een uiterst degelijke deksel.



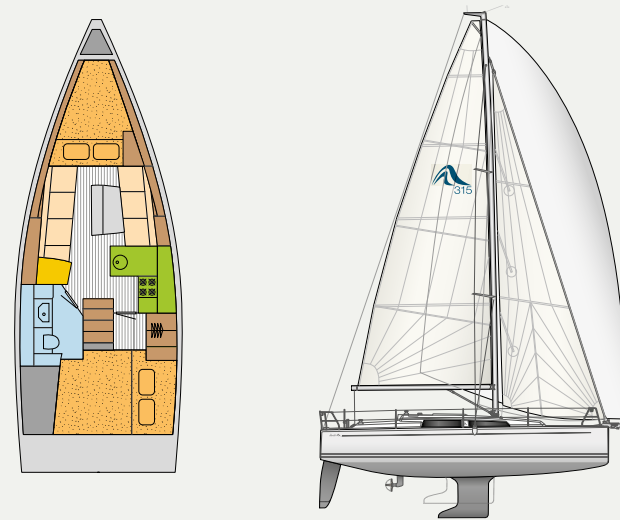
Morsekabels van de motorbediening in de balkast zijn niet afgedekt.



De startaccu is hoog en droog boven de motor geplaatst.



Alle lijnen zijn naar de kuip geleid.



SPECIFICATIES

LENGTE OVER ALLES (LOA)	9,62 m
LENGTE ROMP	9,10 m
LENGTE WATERLIJN (LWL)	8,70 m
BREEDTE ROMP (BMAX)	3,35 m
MASTHOOGTE BOVEN WATERLIJN	14,35 m
DIEPGANG STANDAARDKIEL	1,85 m
DIEPGANG ONDIEPE KIEL	1,37 m
HOOGTE VRIJBOORD (KUIP/SPIEGEL)	1,05/1,25 m
WATERVERPLAATSING LEEG	4,7 m³
BALLASTGEWICHT STANDAARDKIEL	1500 KG (32%)
BALLASTGEWICHT ONDIEPE KIEL	1650 KG (35%)
ZEIOPPERVLAK (GROOTZEIL/KEERFOK)	29,50/17,50 m²
I	11,80 m
J	3,47 m
P	11,50 m
E	4,25 m
MOTOR	VOLVO PENTA D1-13 11,8 PK/8,6 KW
INHOUD BRANDSTOFTANK(S)	160 l
INHOUD WATERTANK(S)	230 l
INHOUD VUILWATERTANK	35 l
HUTTEN	2
DOUCHE	1
TOILETTEN	1
SLAAPPLAATSEN (MAX.)	4 (6)
ONTWERPCATEGORIE	CE A (ocean, windracht > 8 Beaufort, golfhoogte > 4 m)
PRIJS ZEILKLAAR	VANAF 72.479 EURO
STANDAARDLUXEPRIJS	97.716 EURO (+37%)

Standaardluxeprijs De standaardluxeprijs is berekend ten behoeve van de prijsvergelijking. Hierbij zijn alle extra's berekend die wij (nagenoeg) onmisbaar achten of waarvan wij zeer waarschijnlijk achten dat je deze zult aanschaffen. In de standaardluxeprijs zijn berekend: B&G navigatiepakket basic met log, diepte- en windmeter, Cruising pakket met o.a. voetensteun stuurman, lader en walstroomaansluiting, boiler, handdouche, koelkast, stootwillen en landvasten, ankerpakket met 10 kg Delta en 30 m ketting, buiskap, Eberspacher kachel, antenne met splitter, transport, aflevering, tewaterlating, inbedrijfstelling en proefvaart te Workum, antifouling en afieverpakket met volle tank, gasflessen, brandblussers, kraanlijn en keefokpakket.

INFORMATIE

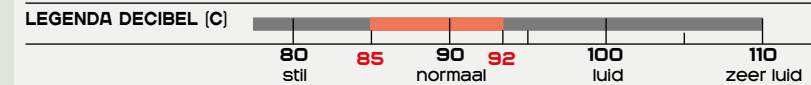
Ontwerp Judel/Vrolijk & Co, www.judel-vrolijk.com
Bouw Hanse Yachts AG, Greifswald, Duitsland, www.hanseyachts.com
Leverancier Nederland en België West Yachting Workum, Suderseleane 15, 8711 GX Workum, +31(0)515540080, info@westyachting.nl, www.westyachting.nl

PRESTATIES

KOERS	SNELHEID (KNP)	PERCENTAGE TRS
HOOG AAN DE WIND (35°)	5,2	72%
AAN DE WIND (45°)	5,3	74%
HALVE WIND (90°)	5,3	74%
RUIME WIND (135°)	4,6	64%
KRUISHOEK	85°	

OP DE MOTOR

TOEREN	GELUIDSNIVEAU KUIP/KAJUITINGANG/ACHTERHUT	SNELHEID
2200	85/89/89	6 KNP
3000	90/92/92	6,7 KNP



SA/D Sail Area/Displacement: zeiloppervlak in m²/(waterverplaatsing in m³)^{0,67}

De verhouding van zeiloppervlak ten opzichte van waterverplaatsing geeft aan hoeveel voortstuwing per hoeveelheid waterverplaatsing kan worden geleverd. Een boot met een hoge SA/D-verhouding heeft relatief weinig wind nodig om snelheid te maken, terwijl er eerder gereefd zal moeten worden bij toenemende wind.

Wedstrijdjachten hebben typisch een hoge SA/D-verhouding. Een boot met een lage SA/D-verhouding heeft meer wind nodig, maar kan bij toenemende wind langer zonder rief.

D/L Displacement/Length: waterverplaatsing in m³ x 0,984/(lengte waterlijn in meters/0,30)³

De verhouding tussen waterverplaat-

sing en lengte wordt gebruikt om de relatieve waterverplaatsing van een boot weer te geven. Een boot met een hoge D/L-verhouding ondervindt veel weerstand bij voorwaartse verplaatsing, terwijl een boot met een lage D/L-verhouding gemakkelijk door het water gaat. Een toerjacht heeft typisch een hoge D/L-verhouding, terwijl bij een wedstrijdacht de D/L-verhouding laag is.

TRS Theoretische rompsnelheid: 2,45x/lengte waterlijn in m.

De theoretische rompsnelheid is de theoretisch maximaal haalbare rompsnelheid van een waterverplaatsend object. Door de waterverplaatsing ontstaat een golf. Als de golf de lengte van het object heeft bereikt, neemt de weerstand ervan sterk toe. Om die te overwinnen en half te glijden of te planeren is veel energie nodig.

BEOORDELING

TESTOMSTANDIGHEDEN

IJsselmeer vanuit Workum, 7-9 knopen/3 Beaufort, golven < 0,30 m

DOELGROEP:

Toeren met gezin of kleine bemanning op groter open water en kustwateren.

	1	2	3	4	5
Ontwerp	●	●	●	●	○
Zelleigenschappen	●	●	●	●	○
Zeilcomfort	●	●	●	○	○
Ergonomie aan dek	●	●	●	○	○
Bedieningsgemak	●	●	●	○	○
Staan want	●	●	●	○	○
Lopend want	●	●	●	○	○
Kwaliteit bijgeleverde zellen	●	●	●	○	○
Beslag	●	●	●	○	○
Roer, constructie & effect	●	●	●	○	○
interieur	●	●	●	○	○
interieuraufwerking	●	●	○	○	○
Kombuis	●	●	○	○	○
Slaapaccommodatie	●	●	○	○	○
Toilet en douche	●	●	○	○	○
Bergruimte	●	●	○	○	○
Plaatsing tanks en accu's	●	●	○	○	○
Motorinbouw	●	●	○	○	○
Gedrag op motor	●	●	○	○	○
ventilatie	●	●	○	○	○
Waterafvoer (bilge)	●	●	○	○	○
Constructie kiel	●	●	○	○	○
Ergonomie binnen	●	●	○	○	○
Prijs-productverhouding	●	●	○	○	○

0 = slecht tot 5 = zeer goed



- degelijke constructie- en installatie
- helmstokbesturing standaard
- zeilgevoel



- zeewaardigheid meubelaufwerking (hoekig)
- bereikbaarheid romp
- Antislip kajuitdak



Toilettruimte met handdouche en grote wastafel.



Scherpe hoeken: niet geschikt voor zeegang.



Groot bed achter van 2,00 x 1,70 meter.

Het tuig laat gemakkelijk merken wat er moet gebeuren

Overzichtelijk

In het voorschip kunnen naar keuze voor één of twee slaappleaatsen worden gekozen, of een ontspanningsplek, met een matras en een stoeltje. Keerzijde van de medaille: om het goedkoop te houden moet de basis geschikt zijn voor alle opties. Dat wil zeggen dat de ruimte onder het bed niet kan worden afgesloten, ook al kies je het tweepersoonsbed. De keurig geïnstalleerde watertank zit onder het bed in de punt. De stuurboord salonbank bevat de serviceaccu's, die er in een apart ingezette bak in zijn geplaatst (om zo efficiënt mogelijk te werken, wordt de bak geheel buiten de boot gemaakt voor hij erin wordt gezet). Ook de accu's zijn voorbeeldig geïnstalleerd, met correct aangekrompen kabelschoenen, de juiste zekeringen en duidelijke labels. Onder de bakboordbank is opbergruimte. De kussens op de banken zijn vastgemaakt met tweezijdig klittenband, waarvan het tegenkantje op het hout niet is vastgeschroefd. Daar moeten nog wat schroeven of nietjes in, want de lijm van het zelfklevende klittenband laat nu al los. Gelukkig is dat snel te verhelpen.

Navigatie

Dat de boot een aardig formaat navigatietafel heeft, verdient een compliment. Het schakelpaneel boven de tafel heeft nog extra ruimte voor inbouwapparatuur. Het elektrapaneel achter het schakelbord is standaard; de printplaat zit ook in grotere modellen Hanse en is slechts voor de helft in gebruik.

Warme douche

De bakboordzijde van de boot, naast de kajuitingang, wordt ingenomen door de natte cel, die is voorzien van een toilet en een handdouche. De bijbehorende boiler is onder het bed in de achterhut geplaatst, naast de - netjes met mangat uitgeruste - dieseltank. Het leidingwerk is keurig aangelegd en de luikjes op kniehoogte zijn waterdicht uitgevoerd, zodat er geen douchewater in het meubilair kan lekken. De spoelbak en de kastjes voldoen uitstekend.

Motorruimte

De motorruimte is van drie kanten bereikbaar. De startaccu is hoog en droog op een plank boven de motor vastgezet. Op de kajuittrap wordt nog een gasveer gezet, zodat hij uit zichzelf open blijft staan. In de trap bevindt zich ook een blusgat. Alle noodzakelijke delen van de Volvo Penta D1-13 driecilinder zijn goed bereikbaar en de motorruimte is goed geïsoleerd. Tijdens het varen op de motor meten we een waarde van slechts 85 decibel in de kuip. Op vol vermogen komen de metingen zelfs niet boven de 92 decibel. Voor een toerboot van deze lengte is dat een buitengewoon goede score.

Onder het oppervlak

Vanuit de motorruimte duiken we onder de vloer. Met uitzondering van een paar luikjes is de vloer vastgeschroefd. Ter plaatse vinden we het iets

verdiepte aanzuigpunt (netjes met de voorgeschreven korf) voor de handlenspomp en een vlak model elektrische bilgepomp.

Op de plaatsen waar we erbij kunnen - en dat zijn er niet veel - inspecteren we de huid en de constructie. De schotten zijn volgens de regels der kunst aan de romp gelamineerd. Het dek is met een brede flens aan de romp geplakt. Ter plaatse van beslag zijn aluminium platen in de romp gelamineerd, waarin draad is getapt. Ook de scepterpotten zijn zo gemontereerd. Het zou prettig zijn om de romp op meerder plaatsen te kunnen inspecteren, maar dat wat we hebben kunnen zien, krijgt een ruime voldoende.

Kombuis

Het meubel van de kombuis behoeft wat extra aandacht. Dat is namelijk veel te hoekig. Stel je voor: je loopt naar binnen terwijl er net een verdwaalde golf of vlag langskomt. Vallen op hoeken als deze is geen pretje. Hetzelfde geldt, in mindere mate, voor de kaartentafel. De overwegingen voor de werf zijn duidelijk: het is nu eenmaal duurder om het hoekje af te ronden of om een handgreep op het schot te plaatsen. Wat ons betreft is dit niet de juiste concessie. Dat moet anders.

De kombuis is groot voor een 31-voeter, geen enkel plekje is ongebruikt gelaten. Door de ronde spoelbak is er nog wat werkblad over. Een model bovenlader koelvak is standaard, maar de koelunit valt onder de opties. De tweepits halfcardanisch opgehangen oven valt wel onder de standaard inventaris.

Conclusie

De Hanse 315 is voor een toerjacht in deze lengte en met zoveel binnenruimte bijna stijlvol te noemen. Mede dankzij de helmstokbesturing voelt de boot subtiel aan. Het tuig laat gemakkelijk merken wat er moet gebeuren en de trimmogelijkheden zijn goed, zeker wanneer de optionele overloop wordt aangeschaft. Het ontwerp is niet gemaakt om wereldzeeën te bevaren, maar bij een toerjacht als dit valt dat ook niet onder het verwachte gebruik. Toch doet de romp, in vergelijking met soortgelijke jachten van de concurrent, een prettig zeegedrag vermoeden. Het permanent lege achterschip draagt daaraan bij. Het belangrijkste verbeterpunt voor de Hanse 315 vormt het hoekige interieur. Daar moet in de basis wat aan worden veranderd, om ook onder helling en met golfslag benedendeks vrij te kunnen bewegen. Verder kan de boot nog wat antislip op het kajuitdak gebruiken en vormt een extra relingdraad tussen de hekstoelen geen overbodige luxe. De boot is vrij snel, manoeuvreert goed op de motor en voorziet in alle basisbehoeften. Standaard wordt hij wel vrij kaal geleverd, dus de vanafprijs is niet representatief voor de werkelijke kosten. Toch valt de boot met een standaardluxeprijs van iets onder de ton nog onder de normaal tot laaggeprijsde jachten in zijn segment. ●

ALTERNATIEVEN

WINNER 9

Lxbxd	9,00x2,96x1,60 m
Waterverplaatsing	3,3 m³
Zeiloppervlak	38 m²
SA/D	17
Prijs	vanaf 80.226 euro
www.winneryachts.com	

De Winner 9 is in alle richtingen een slag kleiner dan de Hanse (halve meter korter, veertig centimeter smaller, lager vrijboord en 1,4 ton lichter), maar bedoeld voor een soortgelijke doelgroep en ook uit te voeren met helmstok. Kwalitatief goed gebouwd en voorzien van een zeewaardiger interieur dan de Hanse. Wat betreft standaardluxeprijs even duur als de Hanse.



DUFOUR 310

Lxbxd	9,67x3,31x1,90 m
Waterverplaatsing	4,94 m³
Zeiloppervlak	50,4 m²
SA/D	17
Prijs vanaf	81.948 euro
www.serry.com	

De Dufour lijkt wat betreft afmetingen en doelgroep erg op de Hanse. Ook beschikbaar met midzwaard en standaard voorzien van twee roeren. Eveneens met zelfkerende fok en veel binnenruimte. CE-categorie B (de Hanse is CE A). Dezelfde prijs als de Hanse.



Ruiten bevestigd met supersterk tape

Ankerbeslag met handig opstapje