

**Hansa-Jolle**

**Kla**



## Maße

Lüa 5,85 m, Breite 1,65 m, Gewicht 510 kg

Segelfläche 13,75 m<sup>2</sup>

Preis: ab 23 500 Euro inkl. MwSt.

dann die dritte Lage wieder

# ssiker-Neuaufgabe

*Sie ist ein Klassiker, die kleine Hansa-Jolle, ein Boot mit einem berühmten Vater, dem legendären Henry Rasmussen von Abeking & Rasmussen. Die Hansa-Jolle, von 1948 bis 1969 auf der renommierten Werft gebaut, war für viele die erste Segelliebe, ein Boot, das Generationen als Einstieg diente.*

Schade daher, dass der hübsche Kielschwenter in den letzten Jahren fast nicht mehr gebaut wurde. Doch als GFK-„Bomber“ kann er sich nur schwer mit modernen, schwimmenden Wohnburgen messen, als schmuckes Holzmöbel war das kleine Boot einfach zu teuer. Trotz ihrer Vorzüge ver-

schwand das für Binnenreviere und Küstennähe konzipierte Boot mit dem flachen, 160 kg schweren Ballastkiel mit integriertem Schwert daher fast in der Versenkung, auch wenn die Hansa-Jolle heute noch eine nationale Klasse des DSV ist und sich immer wieder eine Werft fand, die das eine oder andere Boot baute, zuletzt Fricke und Dannhus und jetzt Christof Zosel, der das Boot zu einem attraktiven Preis in Holz anbietet.

### Rumpf und Ausrüstung

Die Hansa-Jolle von Zosel wird nicht über einem Block lamelliert, wie das üblicherweise gemacht wird. Vielmehr stellt die Werft erst das komplette Gerippe aus Spanten auf, in das der Kiel eingelegt wird. Wenige Mallen ergänzen das Skelett, damit die erste horizontale Furnierlage auch richtig strakt. Darüber kommt längsschiffs eine Lage Mahagonifurnier, eine zweite diagonal und

horizontal. So verarbeitet, kann man davon ausgehen, dass der Rumpf steif und haltbar ist – zeigen wird sich das jedoch erst in Jahren und nicht nach wenigen Stunden Testsegeln.

Diese Bauweise der Hansa ist aufwändig. Denn es setzt voraus, dass von jedem formverleimten Spant eine Form existiert und das lohnt nur, wenn zumindest eine Kleinserie aufgelegt wird. Wird über einem Block gebaut, werden die Spanten nachträglich eingeleimt, sofern man überhaupt noch welche braucht. Auch bei der Hansa-Jolle könnte man eigentlich darauf verzichten, doch die Traditionalisten, die sich so ein Boot kaufen, wünschen es so, ist sich Werftchef Christof Zosel sicher.

So ungewöhnlich es ist, so einen Klassiker aufleben zu lassen, so exotisch ist das Herstellerland. Zosels Werft befindet sich nicht in Deutschland oder Polen, gebaut wird im arabischen Dubai. Dort ist der Elektroingenieur aufgewachsen.

Seine Liebe zum Bootsbau entdeckte er, als er in drei Jahren (statt dem geplanten einen) einen Oldtimer restaurierte. Wer an Arabien denkt, denkt an Dauen und Bootsbau mit dem Beil – es sind aber indische Möbelschreiner, die am arabischen Golf werkeln und ihr Handwerk perfekt verstehen.

Ein paar Musterbeispiele für die Liebe zum Detail sind die kleinen Mahagonisitzbänke, auf der Oberseite mit Teak belegt, die kleinen Sitze für die Seitendecks oder die Bodenbretter, die



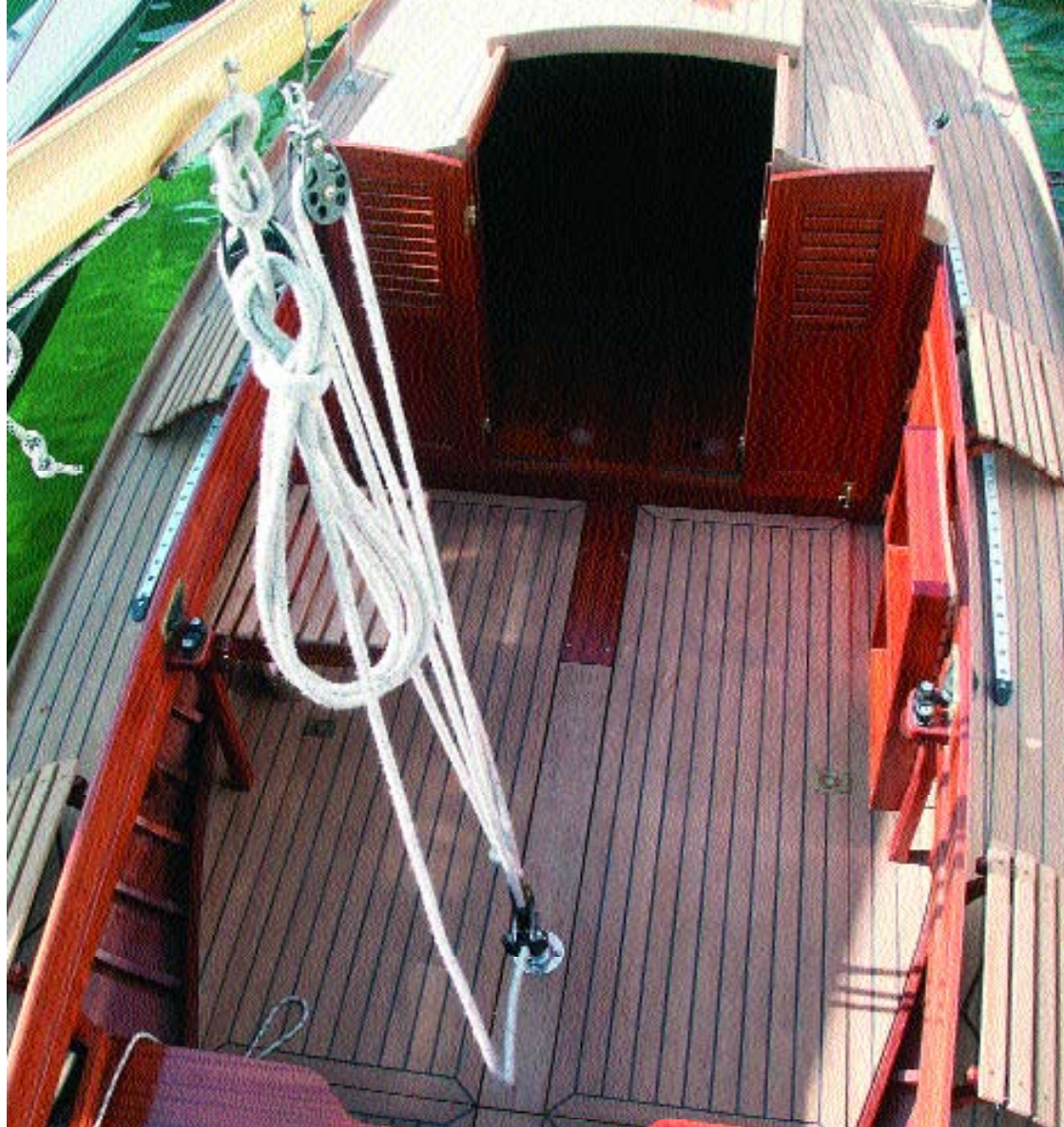
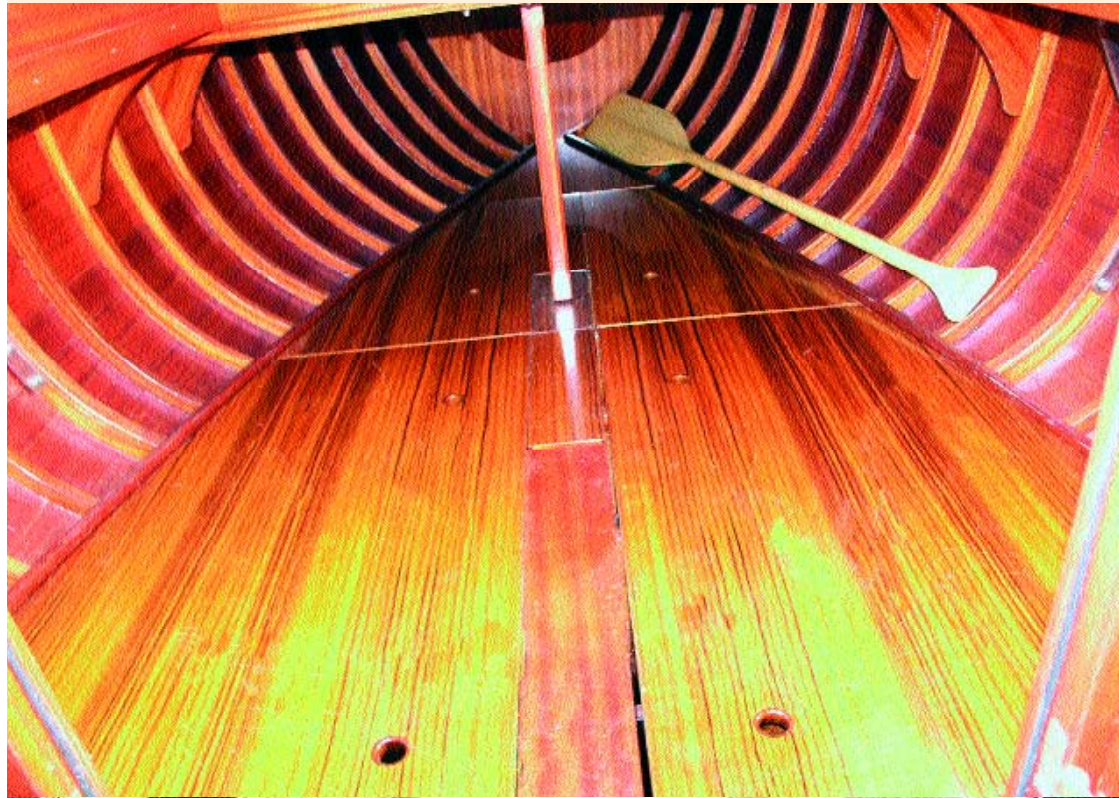
als Schutz gegen Feuchtigkeit sogar einen Umleimer aus Teak haben, damit kein Wasser in die Stirnseiten des Trägersperrholzes eindringen kann. Handwerklich perfekt gemacht, mit wirklich ganz wenigen Kleinigkeiten, die man bemängeln könnte – wie die Befestigung des Lümmelbeschlags, dessen Blech einfach mit Holzschrauben in das Spruce geschraubt wird.

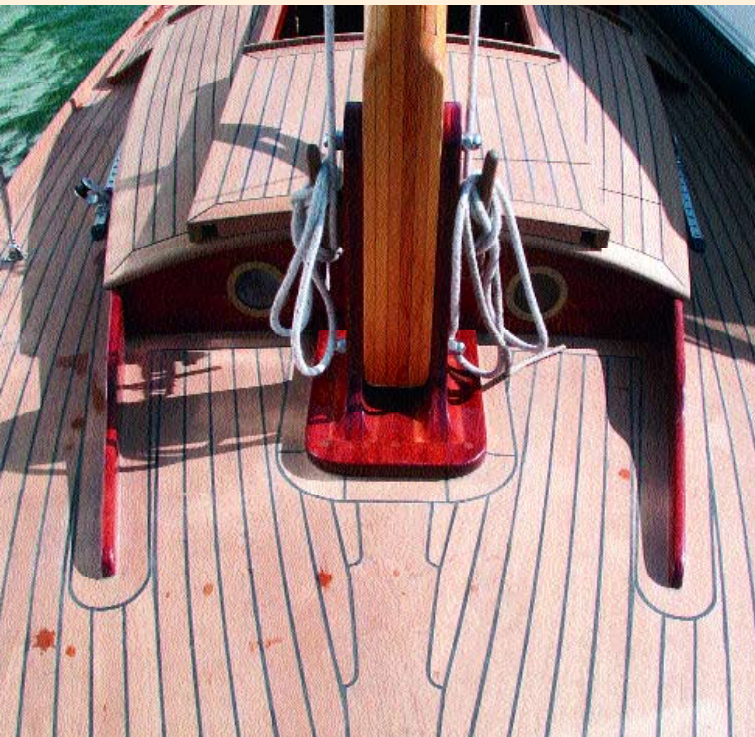
### Innenausbau und Wohnen

Die Hansa-Jolle ist in erster Linie Daycruiser, war von Henry Rasmussen auch so konzipiert, denn sie sollte als wichtigste Tugenden gutmütige und ausgeglichene Segeleigenschaften bieten. Man kann in der kleinen Schlupfkabine aber auch zu zweit übernachten und vor rund 50 Jahren noch galt die kleine, rund 75 Zentimeter hohe Kabine sogar als „luxuriös“ (so wandeln sich die Zeiten), war man doch auch von Drachen oder Lacustre kaum mehr gewöhnt. Die Maststütze unter Deck kann man bei Zosels Hansa-Jolle wegklappen – eine von vielen pfiffigen Ideen an der Neuaufgabe – und damit ohne Probleme zwei Luftmatratzen nebeneinanderlegen. Stauraum ist nicht üppig, aber immerhin noch so viel vorhanden, dass man Campingkocher, Schlafsack und ein paar andere Dinge unterbringen kann.

### Rigg und Segel

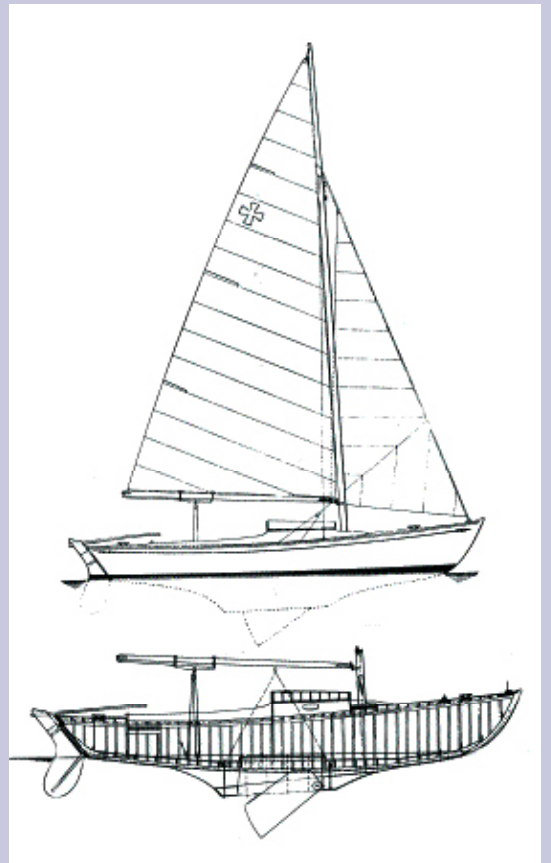
Das Rigg der Hansa-Jolle ist denkbar einfach. Ohne Saling, ohne Jumpstag steht es einfach mit zwei Oberwanten abgestagt an Deck in einer Mastgabel, so dass es schnell und einfach abgeklappt werden kann – wie das bei einer „Wanderjolle“ halt der Fall sein sollte.





Im Uhrzeigersinn von oben links: Die kleine Schlupfkabine der Hansa-Jolle. Die Maststütze ist wegklappbar. Mit kleinen Ansprüchen kann man hier auch mal übernachten. Sauber verlegtes Teakdeck und gute Holzarbeiten zeichnen die Hansa-Jolle aus. Eine feine Sache sind die Sitzbänke, denn der Hosenboden bleibt beim Ausreiten trocken. Das Cockpit bietet viel Platz und ist aufgeräumt. Fotos: hdm

## Technische Daten Hansa-Jolle



Lüa	5,85 m
LWL	4,85 m
Büa	1,65 m
Tiefgang	0,50 / 1,00 m
Gewicht	510 kg
Ballast (Blei)	160 kg
Großsegel	10,50 m <sup>2</sup>
Fock	4,00 m <sup>2</sup>
Genua	7,50 m <sup>2</sup>
Spinnaker (1400,- Euro, seit 1. April 2003)	ca. 18,50 m <sup>2</sup>
selbstlenzendes Cockpit möglich	
Preis Standardversion 23 500,- Euro, inklusive Mehrwertsteuer.	

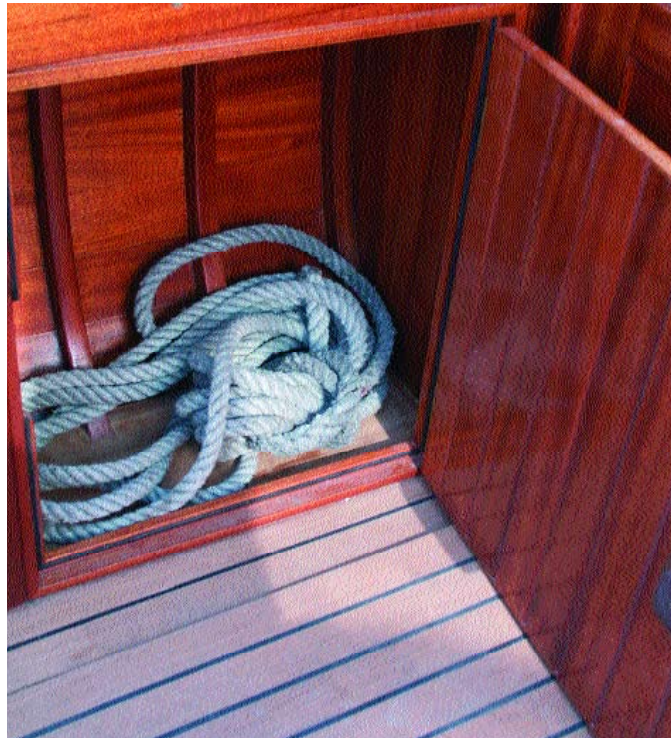
Vertrieb: Zosel Yachtbau GmbH, Kasinostraße 43, D-64293 Darmstadt, Telefon (0 61 51) 9 95 80 26, Fax (0 61 51) 9 95 80 22, [www.seaserpent.de](http://www.seaserpent.de)

### Stärken und Schwächen

- Klassiker mit gutem Werterhalt
- wenig Tiefgang
- solide Segeleigenschaften
- perfekte Holzarbeiten
- wunderschöne Optik
- gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- Lümmelbeschlagsbefestigung, Großschot
- Ruderdruck

Die wichtigsten Trimmeinrichtungen sind vorhanden: eine Cunningham für das Großsegelvorliek, Unterliekstrecker, Achterstag und Baumniederholer. Die Fallen werden am Mast ganz traditionell auf Holzklampen mit einem Kopfschlag belegt. Eine bessere Lösung soll es noch für die Großschotführung geben und das ist kein Hexenwerk an Än-

**Stauraum in kleinen Fächern und im Heck. Die abklappbaren Sitze sind mit Teak belegt.**



derung. Übrigens erlauben die Klassenregeln auch ein Alurigg, das zwar zweckmäßig ist und eventuell einen Tick schneller, aber für meinen Geschmack einen absoluten Stilbruch darstellt. Auf das Boot passt einfach keine Alustange.

Die Segel bei unserem Testboot hat Beilken geschnitten, eine erfahrene Segelmacherei in dieser Klasse und das sieht und merkt man auch. Die Tücher von Albert Schweizer passen, stehen und ziehen gut.

## Segeleigenschaften

Was sofort auffällt ist, wie butterweich die kleine Hansa-Jolle durch die Welle marschiert. Da hat sie mancher modernen Konstruktion etwas voraus, Rasmusen verstand sein Handwerk, auch ohne PC, 3-D-Animation und Schlepptankversuchen.

Allerdings kommt bereits bei kleiner Welle Spritzwasser über und wenn's richtig hackt, wird's sportlich auf dem kleinen Kielschwerter. Eventuell ist dann auch pumpen angesagt, denn die Hansa-Jolle hat kein selbstlenzendes Cockpit (gibt es aber ohne Aufpreis), ist durch Auftriebskörper im

Bug und Heck aber zumindest unsinkbar. Eine Pumpe, die vom Süllrand aus bedient werden kann, ist eingebaut.

Was der Hansa-Jolle fehlt, ist natürlich die Wasserlinienlänge moderner Konstruktionen und so liegt die theoretische Rumpfgeschwindigkeit bei „nur“ rund 5,35 Knoten. Die erreichen wir an diesem Tag nicht, denn die Brise bleibt bei lauen 2 Beaufort: 4,3 Knoten an der Kreuz zeigt unser GPS – ein guter Wert – den wir bei einer Höhe von rund 45 Grad fahren. Mit Backstagbrise wird die Hansa-Jolle noch etwas flot-

ter, rund 4,6 Knoten – nichts für Raser, aber Liebhaber klassischen Segelns.

Die früher etwas gewöhnungsbedürftige Luvgerigkeit (alten Hansa-Jollen-Seglern in mehr oder weniger guter Erinnerung) hat Zosel der Hansa-Jolle ein gutes Stück abgewöhnt, das kleine Boot liegt mit leichtem Druck auf dem Ruder, der erst mit zunehmender Krängung ansteigt. „Wir haben die Toleranzen bis zum letzten Millimeter ausgenutzt, so dass das Achterschiff etwas voller ist. Andere Verbesserungen scheitern an der Klassenvorschrift“, meint Zosel. Brist es auf, dann muss man an der langen Pinne schon zu packen, denn das breite Ruderblatt erzeugt ganz schöne Kräfte. Also Segel flacher trimmen. Den Lateralplan würde Rasmusen heute sicher besser machen, jede Änderung an Rumpf, Rigg, Schwert oder Ruder wirft das Boot jedoch unweigerlich aus der Vermessung und ein gewichtiges Argument für so ein Boot ist halt seine Vermessungsfähigkeit.

Wenn überhaupt, dann wird die Hansa-Jolle für Flaufenfahrten mit einem kleinen Außenborder ausgerüstet.

Ein leichter Zwei-PSler, der am Spiegel montiert wird, ist ausreichend. Bei Nichtgebrauch wird er unter der Steuermannsducht gelagert.

**Fazit:** Ein Boot für Fans traditioneller Linien in sauberer Holzarbeit und mit wunderschöner Optik, aber mit leichten Abstrichen in den Segeleigenschaften gegenüber modernen Konstruktionen. Absolut angemessener Preis für ein Holzboot mit kompletter Ausstattung.

hdm