

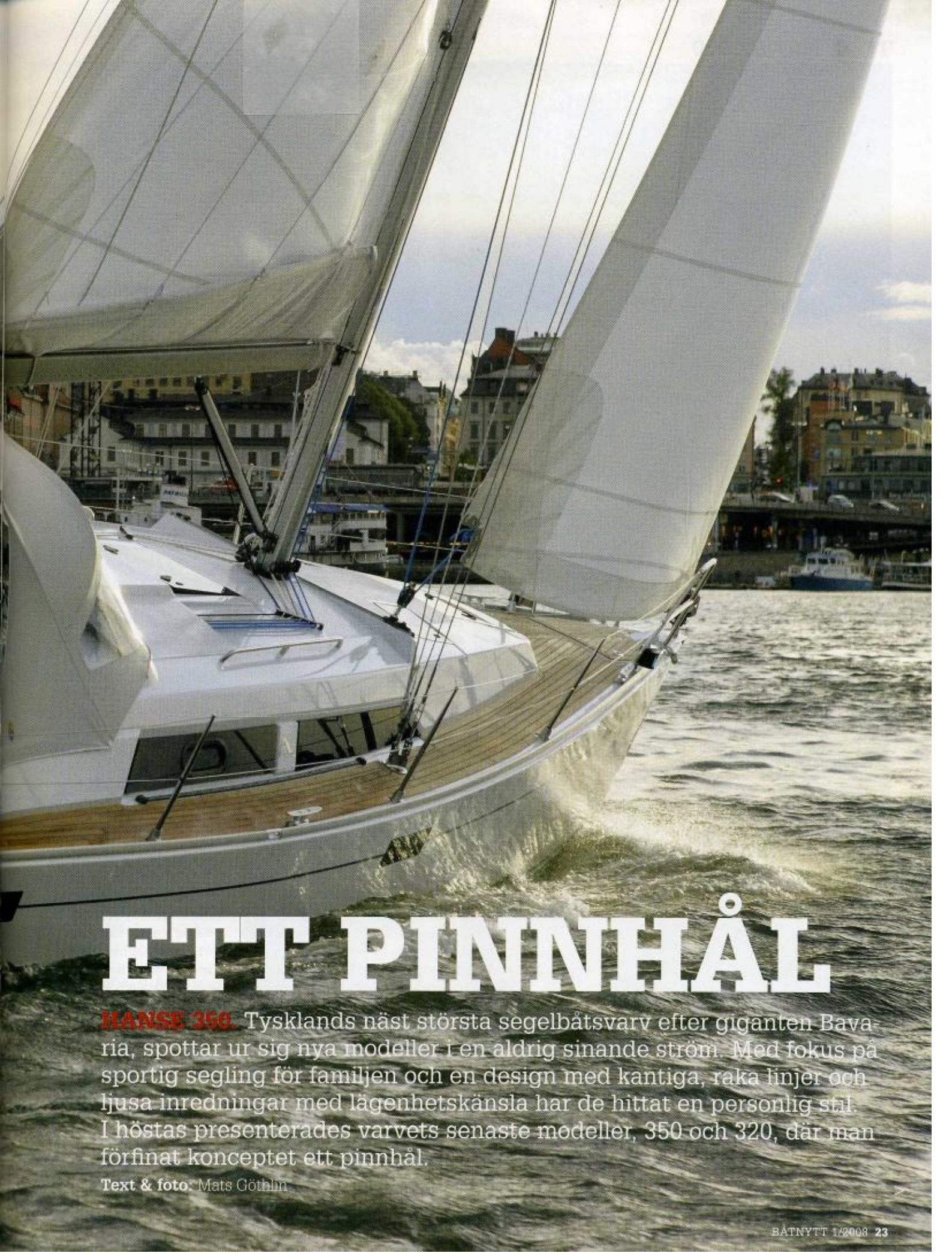
# TEST



Hanse 350 befäster ytterligare det tyska varvets paroll att satsa på prestanda och sportig segling med komfort för familjen.

Här på kryss på Stockholms ström mot Söders höjder.





# ETT PINNHÅL

**HANSE 350.** Tysklands näst största segelbåtsvarv efter giganten Bavaria, spottar ur sig nya modeller i en aldrig sinande ström. Med fokus på sportig segling för familjen och en design med kantiga, raka linjer och ljusa inredningar med lägenhetskänsla har de hittat en personlig stil. I höstas presenterades varvets senaste modeller, 350 och 320, där man förfinat konceptet ett pinnhål.

Text & foto: Mats Göthlin





En riktigt stor och bred sittbrunn med lång storskotsskena. Det bör man ha i stället för skotning på rufftak som är standard. Teaken är vakuumlimad vilket inga hål eller skruvar finns.

Piedestalen är nätt och smacker eftersom instrumenten som normalt monteras här är monterade i sittbrunnssargarnas aktere del.



**F**ör sju år sedan presenterades Hanse på den svenska marknaden. Raka seglande linjer, som ger stabilitet och fart, rak stäv, bred häck, ganska högt skrov med låg överbyggnad kännetecknade båtarna. Det var nytt då, men inte direkt kontroversiellt. Flera varv var inne på samma linje. Det som stack ut var den ljusa och högljansigt lackade inredningen. Det var vägat i en värld där allt skulle vara sidenmatt och sobert.

Det lyckades dock. Snabbt blev Hanse ett varv att räkna med på den svenska marknaden. Genom åren har båtarna utvecklats, framför allt på inredningssidan. Den glansiga inredningen försvann men den personliga stilen med stor rymd, lju-

sa träslag, mycket ljusinsläpp och tämligen vägd design har bestått. Men kanske har designen varit för vägd för den traditionella svenska marknaden?

Hanses nya inriktning med modellerna 350, som jag testade i två omgångar i höstas, och 320 pekar åt det hållet. De har anpassats mer till den svenska marknaden och presenteras i standardversionen med mer trä (mörk mahogny) i inredningen, mattlackade ytor och inte lika skarpa vinklar i designen.

Båtarna finns även med ljusa-re körsbärsträ, den vi på senare är vant oss vid som typisk Hanse, men svenska seglare har efterfrågat en mer traditionell inredning. Och det har de fått med de två nya modellerna. Särskilt om man till det väljer blått tyg till dynorna i stället för cremefärgat som är standard.

Utvändigt har designen dock förfinats ytterligare med flushade luckor i plexiglas, infällda fönster och en ännu tuffare design.

I stort sett allt som sägs om 350:an nedan gäller även 320:an. Det är egentligen bara storleken som skiljer modellerna åt.

Innan vi går in i detalj på inred-



# "Vi kryssade från Gröna Lund mot Katarinahissen i byig vind på i snitt 6 m/s, slörade längs Skeppsbron mot Kungliga Slottet och Grand Hôtel."

ningen ska vi emellertid titta lite på seglingsegenskaperna.

## Rapp i vändningarna

350:an är en uppföljare till Hanse 342, men är en helt ny konstruktion av judel/vroljik. Med längre vattenlinje, 16 procent större segelyta, en bulbköl i bly på järnfena med vikten 1845 kg (32 %) och ett djup på 1,85 m har man ytterligare ökat satsningen på prestanda. Läggt därtill ett skrov med ett vasst förskepp och ett brett, ganska platt akterskepp samt en stor seglingsvänlig sittbrunn förstår man att hon är optimerad för fart.

Jag blev inte besviken. Vi stack ut på Strömmen mitt inne i Stockholm, ja det går faktiskt att segla bra mitt inne i vår huvudstad. Vikryssade från Gröna Lund mot Katarinahissen i byig vind på i snitt 6 m/s, slörade längs Skeppsbron mot Kungliga Slottet och Grand Hôtel, rundade pricken vid Skeppsholmsbron och halvwindade tillbaka mot Gröna Lund. Tre sådana varv satte accelerationen, manöverbarheten och snabbheten på prov.

Slutsatsen blev att Hanse 350 seglar mycket väl. Och snabbt. Bra balans på rodret, lätt att manövrera med bra följsamhet och gott bett i rodret. Stagvändningar, gippar och andra tvära manövrar gick lätt och rappt. Mycket tack vare den självslående focken. Seglen från North med genomgående lator såg prima ut. På en Hanse-båt förekommer inte rullmast. Ytterligare ett bevis på satsningen på prestanda. Lazyjacks och bomkapell ligger dock inte långt efter rullmast i bekväm segelhantering och segel med genomgående lator ger utan tvekan bättre driv än rullsegel.

Självsälående fock räcker gott till för familjesegling, men vill man kappsegla behövs en genua för lättvindssegling. En gennaker är inte heller dumt att komplettera segelgarderoben med. Då behövs ett peke som enkelt monteras i därför avsett hål i stäven.

Testbåten hade kölen med 1,85 meters djupgående, som varvet kallar T-speed köl. Den är standard och rekommenderas med tanke på seglingsegenskaperna. Det finns en köl på 1,45 meter för den som vill segla på grunt vatten.

## Smarta kunder

Sittbrunnen är bland de största och framför allt bredaste jag sett på en 35-fotare. Det gör den lättarbetad under segling och bekväm i land. Men det behövs en bredare ratt än den som är standard för att sitta på railen och styra. Ett bra extratillbehör för 5 000 kr. Fotstöd i durken skulle också vara önskvärt för att lättare komma ut mot lovert.

Storskotning på rufftaket är standard, men skotning från skena i brunnen är bäst ur seglings-synpunkt. Också det ett nödvändigt

extratillbehör. I stort sett är det bara småbarnsfamiljer som väljer skotning på rufftaket då de prioriterar en ren sittbrunn.

Däcket är snitsigt designat och plant och därmed lättframkomligt.

Enda nackdelen är väl att båten är svår att äntra från stäven. Fockrullen sitter så långt fram det någonsin går. Ett nödvändigt offer när seglingsegenskaperna prioriteras.

Totalt sett får sittbrunnen ett stort plus, liksom seglingsegenskaperna.

Hanse lanserade för ett par år sedan epoxi-båtar vilket är mycket lovvärt. 350 och 320 går dock inte i dagsläget att få i detta täta, starka och dyra material. De lamineras nu i ISO-polyester. Inget dåligt material det heller, det används av de flesta varv. Men ändå, varför inte epoxi på

dessas de senaste modellerna?

Viktfordelen – det går att bygga lättare med epoxi till samma styrka – är inte tillräckligt stor på de mindre båtarna, svarar varvet. Man skulle bara tjäna 200 kg på 350:an och det är inte så mycket på 5,76 ton båt. På 37- och 40-fotarna, där viktbesparingen är mer markant, finns båda möjligheterna och över 40 fot är epoxi enda alternativet. Synd tycker jag. Använder nu Hanse epoxi, som utan tvekan är ett bättre material, borde det gå att få på alla modeller. Det finns ju andra fördelar än bara vikten. Cirka 60 000 kr extra skulle det kosta på 350:an som nu betingar priset 939 000 kr. 70 procent av kunderna väljer epoxi när det alternativet finns trots att det är dyrare. Det visar att kunderna är smarta och vet vad som är bäst.

## Ovanlig planlösning

Inredningen på Hanse 350 bjuder på en liten överraskning. Förutom

### PLUS

- + Förpiken
- + Sittbrunnen
- + Volymen inne
- + Seglingsegenskaperna

### MINUS

- Sittkomforten i salongssoffan
- Inga grabbräcken



350:ans ovanliga planlösning med snedkapat salongsbord, toalett intill förpiken och förskjutna soffor och många luckor och fönster. Resultat: en ovanligt luftig och ljus salong med stort pentry.



## ”Detta är absolut en lyckad planlösning, men tyvärr är sittkomforten inte den bästa.”

en lätt anpassning till den svenska marknaden, som redan nämnts, med ett lite mer traditionellt utförande har man en ovanlig planlösning i några av de fem inredningsalternativen. Ett alternativ som också fanns på testbåten. Toaletten är då placerad på babordssidan intill förpiken och salongssofforna är förskjutna i förhållande till varandra. Styrbordssoffan är ca en meter längre förut än babordssoffan. Dessutom är en sida av salongsbordet kapat på ett smart sätt (se bilden).

Sammantaget ger det en voluminös salong, med stor durkyta vid nedgångstrappan och ett långt vinkelpentry som sträcker sig ända fram till bordet. Man har också plusst på med ett fällbart armstöd mitt i styrbordssoffan och utdragbara förvaringslådor under de tvär-

ställda delarna av soffan.

Förpiken blir med den här lösningen också extra stor och får karaktär av ägarhytt med egen toalett. Toaletten, som är ovanligt rymlig, går naturligtvis att nå även från salongen.

Det ligger nära till hands att tro att de som sitter i styrbordssoffan skulle hamna ifrån de övriga, men så är inte fallet. De är i högsta grad med i rundabordsnacket. Den som sitter längst förut kan dock inte sitta intill bordet. Men salongsbordet rymmer ändå sex-sju personer, vilket täcker de flesta behov.

Detta är absolut en lyckad planlösning, men tyvärr är sittkomforten inte den bästa. Trots att dynorna är extra polstrade i ytterkanten (för löst måne?) glider man lätt ner när man lutar sig bakåt. Sitt-

platserna vid bordets gavel har heller inga ryggstöd. Vid den aktere hamnar navbordet i ryggen och vid den främre kommer ryggen i kläm mellan skottets kant och maststötan. Dynor tarvas för att stötta upp ryggen.

En liten miss är håltagningen i luckorna under kojerna. De sitter för långt in för att luckorna ska kunna lyftas bekvämt. Lite allvarigare tycker jag är avsaknaden av grabbräcken. Det finns inga varken i taket, i sidorna eller i kantlisterna runt pentryt och navbordet.

Den ”gamla” planlösningen med toaletten omedelbart om babord vid nedgångstrappan går också naturligtvis att få. Den är för övrigt enda alternativet på 320-modellen. Då ligger babords salongssoffa intill huvudskottet och sofforna kommer mitt emot varandra. Men den soff-förskjutna planlösningen är intressantare.

I övrigt håller 350:an sedvanlig och god Hansekvalitet. Prydliga monteringar, gott träarbete och bra finish även om ändträt på de flesta ställen är olackat. Höjden till tak är i salongen runt två meter, i förpiken 1,92 m och på toaletten 1,83 m. Kojerna är dryga två meter långa och har genomgående god bredd för två. Och priset är anmärkningsvärt lågt, 939 000 kronor. Hanse kryper allt närmare Bavaria. •

**FAKTA****HANSE 350**

Längd ö a	10,59 m
Längd skrov	10,50 m
Längd v l	9,60 m
Bredd	3,55 m
Djup	1,85/1,45 m
Vikt	5 760 kg
Kölvikt	1 845 kg
Storsegel	35,25 kvm
Fock självs	29,61 kvm
Genua 1	40,0 kvm
Gennaker	91,7 kvm
Färskvatten	260 l
Bränsle	110 l
Motor	Yanmar 3YM30, 21 hk
CE klass	A (ocean)
Design	Judel/vrolijk & co
Inredning	Design Unlimited
Pris	939 000 kr

**Tillverkning** Hanse Yachts AG, Greifswald

**Generalagent:** Bryggan i Väst AB, Lilla Varvsgatan 16, 440 30 Marstrand. 0303 20 56 50. bryggan@bryggan.net. www.bryggan.net.



Ventilationen är överlag utmärkt. Över pentryt och navigationsbordet är portlights monterade i fönstren i ruffsidan. Th bulbkölen som ger stabilitet trots att segelytan på kryss med självsläande fock är modiga 65 kvm.

