

NY BÅT

Raka linjer, platt däck och vågad design med flushade luckor utmärker 350:ans däck. Notera den raka stäven och den långt förut placerade fockrullen.



FOKUS PÅ

A white sailboat is shown from a low angle, moving across the water. The sail is fully deployed and white, with a blue logo on it. The boat's deck and hull are visible, and the water is dark blue with white foam from the wake. In the background, there are trees and buildings on a hillside.

Hanse från Tyskland har alltid
månat om seglingsegenskaperna.
Så ock på det senaste tillskottet
i familjen – 350:an. Det innebär
inte att boendekomforten
blivit lidande. Tvärtom, så
när som på sittkomforten
runt salongsbordet.

TEXT & FOTO: MATS GÖTHLIN

SEGLING

Hanse från Greifswald i norra Tyskland är idag den störste utmanaren i Sverige till giganten Bavaria, också det ett tyskt varv. På världsmarknaden är det inte så, där ligger franska Bénéteau hack i häl på Bavaria och en bra bit före Hanse. Men Hanse är en ettrig uppstickare som tar fram nya modeller på löpande band och det som är tilltalande med Hanse är att man sätter goda seglingsegenskaper i främsta rummet. Det kan vara en av anledningarna att Hanse blivit så populära i Sverige. Cirka 80 båtar säljs om året av en totalproduktion av 1200. Att jämföra med Bavarrias närmare 200 i Sverige av cirka 3 000 båtar om året.

Hanse startades 1993 av Michael Schmidt, inbiten jollseglare och havskappseglare. Nästan alla som nu jobbar på varvet är aktiva seglare. Det har naturligtvis präglat varvets inriktning. Seglingsegenskaperna har alltid fått en framträdande roll på Hanse-båtarna. Huruvida Hanse 350, som lanserades i höstas lever upp till det ska vi se senare. Först ska vi gå igenom innanmätet.

OVANLIG SALONG

Hanse har aldrig varit rädda att komma med nya inredningslösningar eller ny inredningsdesign. När båtarna intog den svenska marknaden för sju år sedan skiljde de sig väsentligt från det vi var vana vid. Raka linjer, korta radier i alla rundningar och höglanslackade ytor i körsbärsträ. Det var vågat i en värld av runda hörn och sidenmatta ytor, men tilltalade många.

Genom åren har inredningen utvecklats. De höglansiga ytorna har försvunnit, men grundkonceptet med stor volym, mycket ljusinsläpp och en design med lägenhets-känsla har bestått. Med de nya modellerna 350 och 320, som lanserades i höstas, kan skönjas en liten anpassning till den mer traditionella svenska marknaden. Med mattlackad mörk mahogny och mer trä ser det lite mer ut som vi är vana vid på våra svenskproducerade båtar.

Fortfarande går det att få en inredning med ljusare körsbärsträ och cremefärgade dynor, men det som lanseras i Sverige är mer traditionellt. 350:an kan fås i fem inredningsalternativ, med olika placering av toaletten och en eller två akterkabiner. Den intressantaste lösningen är dock den med toaletten intill förpiken på babordssidan, som på provbåten. Den inredningen är allt annat än traditionell. Förutom att lösningen ger en härlig förpik med egen ingång till toaletten (som också har en dörr mot salongen)



fås en rymlig salong med stort utrymme vid nedgångstrappan och ett pentry som ligger i jämnhöjd med salongsbordet. Allt blir mer en enhet i stället för en uppdelning salong-pentry. Det framgår ganska tydligt på bilden ovan.

Men, frågar sig säkert vän av ordning, hur går det för stackaren längst förut vid styrbords salongssoffa? Salongssofforna är ju förskjutna så att babordsoffan har hamnat en bit bakåt för att ge plats åt toaletten. Jodå, han klarar sig bra där framme i hörnet och är absolut med i gemenskapen, men han når inte salongsbordet. Salongsbordet rymmer ändå sju middagsgäster vilket torde täcka det flesta behov.

Det absolut bästa med den här lösningen är rymligheten och det stora utrymmet vid nedgångstrappan som ytterligare ökat genom snedkapningen av salongsbordet.

Några intressanta mått: Avstånd skott-koj i den stora förpiken: 84 cm. Kojerna är 2

m långa och har 57 cm bredd vid fotänden. Höjd 1,92 m. Höjd i toaletten 1,83 cm. Det duger gott.

Nackdelar då? Sittkomforten är inte bra. Man glider lätt ner då man lutar sig bakåt. Polstringen i sittedynans ytterkant är inte tillräcklig. Ryggstöd saknas för platserna vid salongsbordets gavlar. Inte mycket att göra åt med den här lösningen. Det sämsta är ändå att grabbräcken saknas helt. Det är inte bara Hanse som gör avkall på det. Allt fler verkar strunta i den viktiga detaljen. Beror det på att man inte längre seglar i grov sjö?

I övrigt kan nämnas att ventilationen, som också ofta missas nuförtiden, på Hanse 350 överlag är utmärkt med portlights monterade i fönstren över pentryt och navigationsbordet.

Kvaliteten och utförandet är bra, såsom vi vant oss vid på Hanse numera. Bra finish (dock inte på ändträet), snygga monteringar och rejäla kabeldragningar. Ett gott hantverk. →



1. SALONGEN. En av fem inredningsvarianter. Med toaletten på babordssidan intill förpiken fås en rymlig salong, med stor durkyta vid nedgångstrappan. Det långa vinkelpentryt sträcker sig ända fram till bordet.

Man har också plussat på med ett fällbart armstöd mitt i styrbordssoffan och utdragbara förvaringslådor under de tvärgående delarna av babordsoffan.

Mahognyinredning är standard, körsbärsträ extra. Hanse använder kvistat trä som ger mer liv. Dubbla akterhytter eller en + jättelikt stuvfack



under babordsbänken är en viktig fråga för många. 70 procent väljer dubbla med motive-ringen: bra för barnen med varsin hytt och den ena hytten går ju bra att använda som stuv vid behov.

2. SITTBRUNNEN. Stor välplanerad sittbrunn med vakuumlimmad teak. Lång storskotsskena rekommenderas som på bilden. Inte skotning på rufftaket som är standard. Större ratt likaså. Standardratten räcker inte för att sitta bekvämt på "railen" och styra.

Notera motorreglaget's placering. Bra för att gasa med foten, inte lika bra för att hindra intrassling i skoten. Instrumenten är monterade i sarggaveln, inte i piedestalen.

Trimlinorna från masten löper skyddat under däck och leds fram till rufftaket bredvid nedgången (bildens övre högra del).

3. AUTOPILOTEN är monterad i en lättåtkomlig durklucka bakom ratten.

4. AKTERPULPIT. Varför inte utnyttja akterpulpi-terna som extra sittplats à la Orustbåtarna? Allt som behövs är en träskiva.

HANSE 350

Längd över allt	10,59 m
Längd vattenlinje	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 självsl	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

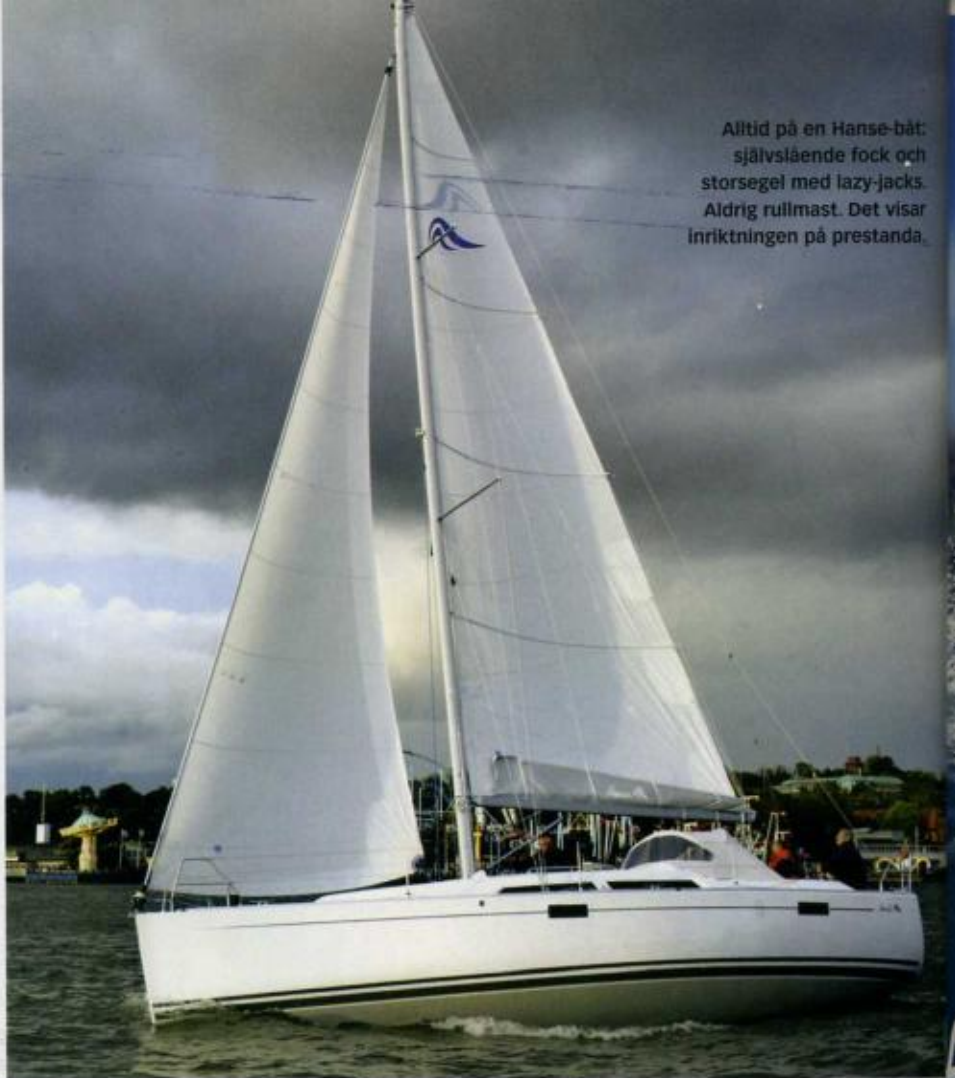
Tillverkning Hanse Yachts AG, Greifswald
 Generalagent: Bryggan i Väst, Lilla Varvs-
 gatan 16, 440 0 Marstrand. 0303 20 56 50.
 bryggan@bryggan.net. www.bryggan.net.

SEGLING I STAN

Utvecklingen av de övernattningsbara segelbåtarna för familjen går mot mer prestanda. Båtarna blir snabbare och mer välsjögande. Det är något vi på Segling välkomnar. Det ska vara roligt att segla. Och det är utan tvekan roligare att segla en båt där det händer något när man skotar hem. Det ska givetvis också vara behagligt att bo ombord. Men även där går utvecklingen åt rätt håll. En utveckling som Hanse driver på.

350:an är, som alla Hanse-båtar de senaste åren, konstruerad av välrenommerade konstruktörerna judel/vrolijk & co. Hon har ett vasst förskepp, en rak stäv och ett brett, platt akterskepp. Med en bulvköl på 1845 kg och djupet 1,85 m får hon fin stadga trots rejält med segel – 65 kvm krysstall. Då har man som alltid på Hanse självslående fock. Med genua 1 ökar segelytan på kryss med ytterligare 10 kvm. Det behövs bara i mycket lätta vindar. För vanlig familjesegling räcker det gott med den självslående focken. Farten är god nog ändå, 6,5 knop på kryss i mellanvind.

Det blåste allt mellan 2 och 8 m/s under provseglingen på Stockholms inre farvatten, det vill säga mitt inne i stan, där det faktiskt går utmärkt att segla. Utan tvekan seglar 350:an mycket väl. God acceleration, enkel att manövrera med ett direkt svar på alla roddrörelser. Den självslående focken gör att gippar, stagvändningar och andra manövrar



Alltid på en Hanse-båt: självslående fock och storsegel med lazy-jacks. Aldrig rullmast. Det visar inriktningen på prestanda.

DET SKA VARA ROLIGT ATT SEGLA. OCH DET ÄR UTAN TVEKAN ROLIGARE ATT SEGLA EN BÅT DÄR DET HÄNDER NÅGOT.

går som en dans. Jag uppfattade det också som att hon svarade fint på ändringar i trim av häckstag, travare och skot.

Seglen, med genomgående lattor i storen, från North stod utmärkt och visar ytterligare på Hanses satsning på prestanda. Ett nästan nödvändigt komplement till segelgarderoben är en gennaker för att höja värdet på undanvindseglingen.

Svaret på frågan inledningsvis är alltså ja. 350:an har ytterligare vässat seglingsegenskaperna jämfört med sin föregångare 342:an.

STOR BRUNN

Sittbrunnen är båtens bästa utrymme. Den är bland de största och bredaste jag sett på en 35-fotare. Dessutom välplanerad med lättåtkomliga justeringsmöjligheter för alla trimfunktioner. Piedestalen är nätt och stjälv inte mycket plats tack vare att instrumenten monterats i den akre sluttande delen av sittbrunnssargen i stället för i piedestalen. Sargkanten är bred och bekväm att sitta på

och durken och sittbänkarna är teakklädda (vakuumlimnade) som standard. Standard är också storskotning på rufftaket, men det rekommenderas inte. Storskotet bör, som på provbåten, justeras från sittbrunnen. Även när det gäller rattens storlek bör standard frångås. Den är för liten och bör väljas i en bredare version (5 000 kr extra) för att man ska kunna sitta bekvämt på sargkanten och styra.

Däcket har modern design med raka, kantiga linjer och flushade däcksluckor i plexiglas. Plana och lättframkomliga ytor och passagen runt masten sker smidigt. Svårare är det att ta sig ombord från stäven. Fockrullen sitter allra längst fram och med den raka stäven är hon inte precis någon dröm att lägga till med i naturhamnen. Ett offer på de goda seglingsegenskapernas altare.

Till sist bör det anmärkningsvärt låga priset nämnas. Standardpriset 939 000 kr är inte alltför långt från prispressaren nummer ett – Bavaria. ★