



本文中で「不思議な存在感」と表現したドッグハウスだが、海ではモダンな感じに映える。ウインドウやハッチの形状もマッチしている

Hanse 350

ハンゼ350

ハンゼの2008年モデルとして、3月に開催された横浜の国際ポートショーで揃って姿を見せた320と350。320については7月号で紹介したが、今回は全長35ftの350に試乗した。

レポート=永井 潤 写真=山岸重彦(本誌)
report by Jun Nagai, photos by Shigehiko Yamagishi (KAZI)



セルフタッキングシステムとはいえジブが大きく、パワフルなセールプランとなっている。オーバーラップのあるジェノアも展開可能



左：フラットなルーフトップ、セルフタッキングシステム、内側に入ったチェーンプレートとジェノアトラックなどが目に付く
右：ドッグハウスとコーミングの段差はわずかだ。コンパニオンウェイの差し板はハッチに収容するシステムが採用されている

大きくイメチェンした 35ftモデル

ハンゼ350は、7月号でレポートした320と同時期に発表された、2008年モデルだ。今年3月、横浜での国際ポートショーに揃って出展されていたので、両艇とも実艦をご覧になった方も多いのではないだろうか。類似点も相当あるので、7月号の記事と合わせて見ていただければ、より分かりやすいと思う。

ハンゼのポートは、モデルチェンジが比較的短期間で行われている。全長34~35ftでいえば、2002年発表の341、2005年発表の342、そして350という具合だ。設計・建造技術が日進月歩である以上、それはやむを得ないことだろうし、またベネツウなどと並んで世界のプロダクションポートをリードしているビルダーであるわけだから、逆にそうでなくてはならないともいえる。

341や342と350を比べてみると、諸元では、全長で20cmほど長くなり、水線長では341が8.9m、342が9.2m、そして350が9.6mと、どんどん長くなっている。同じく排水量は、5.3、5.4、6.4トンとやはり増加傾向で、全幅は、341と比べると、350では15cm広くなって3.55mになった。

34ないし35と称するプロダクションポートは、やはりハンゼ342と同じく、水線長9m前半、

排水量は5トン前半というスペックが多いから、それらに比べると実質的には一回り以上大きなポートとなっている。

つまり、全長35ftというサイズの中で、水線長をできるだけ確保し、それに見合うボリュームを持たせたモデルといえる。幅はそれほど増えてはいないので、わりとスリムな艇体をしており、長さ合わせて帆走性能面でも期待できるし、同時に重量増、つ



チャートテーブル周りが少し斜めになっているのがお分かりだろうか。合理的な空間の使い方が目を惹く



左:パウキャビン。手前左舷側はロッカー、右舷に見えるトイレにはパウキャビン、メインキャビンの両方からアクセスできる
右:パウキャビンとトイレのドアを開けて両方を撮ってみた。トイレは奥行きがあり、便器、手洗い、シャワースペースが前後に並ぶ



試乗艇は前部左舷側にトイレがあるので、左右のシートの位置は前後にかなりずれている。ユニークなレイアウトだ

まり内装や装備の充実も図れる。要するに、性能と居住性を高いレベルで両立させようとしているボートといえる。前モデルの315から少し大きくなった320とも共通するコンセプトといえる。

外観も、直立に近いステムとトランサム、かなり後ろに寄った最

深部、直線的なシアラインと、320と350は大きさこそ違いますがそっくりとあっていい。

水面下のアベンデージについても同じようなものが付いており、新たに開発されたバルブキール(メーカーでは「Tスピードキール」と呼んでいる)が採用されている。

吃水は前モデルと同じ1.85mに抑えながら、細長いバルブで重心位置を下げ、翼面積も確保しようとする狙いだろう。ラダーもエリアは大きく、スターンオーバーハンクも短いことから、トランサムぎりぎりに寄せられている。

クリーンさが追求されたデッキ機装

本誌7月号のハンゼ320のレポートでユニークなデッキについて紹介したが、350は350としてあらためて説明しておこう。

342と比べてドッグハウスは側面が寝かされ、サイドウインドウもシャープな形状をしているために、トラディショナルな「箱型ドッグハウス」というイメージは薄くなった。80ページからのハンゼ430の試乗記事でも解説するが、特にコーミング周りは角ばった感じの造形となり、不思議な存在感を示している。一種、未来的な感じもある。

形状的には、コーミング前半部が高く、またトップが幅広いので、その最後部にうまくウインチを設けることができるし、また低い後半部はシート兼ロッカーとなり、非常に機能的といえる。特に350はステアリングホイールが標準仕様な

ので、うまくフィットする。

機装については、350ではメインシートはドッグハウス上の2点から取られ(トラベラーはオプション)、ドッグハウス上の両舷のウインチはリードされるコントロールロープ類は部分的にカバーされており、320のようにむき出しではない。このあたり、ハンゼ430を見ていただければおわかりのように、大まかなればなるほどクリーンさが追求される傾向があるようだ。

セールプランは、近年のプロダクションボートでは一般的となった、マストヘッドに近いフラクショナルリグ。マストはオンデッキで、組のスウェプトバックしたスプレダーで支えられる。

342と比べると、メインセールはほぼ同じディメンションを持っているが、ジブのホイストで約20cm、フット長さが30cmほどサイズアップしている。さほどのエリア増大ではないが、ジブを大きくしていることでセールとしての効率がよく、また扱いやすいセールプランとなっている。

軽風下で実際に試乗した感想としては、まずハンゼに共通する特徴としてヘルムが軽く、パワの回頭性がよい。ラダーが大きいので、悪コンディションでも舵はしっかり利いてくれそうだ。ジブが大きいので走らせやすく、前進力も大きいという印象も受けた。イーハンドリング性については、ハンゼが以前から追求してきたことはあり、セルフタッキングジブや、ホイストの際にセールが引っ掛かりにくいように工夫されたインドロップシステムなどが効果的で、威力を発揮する。

選択肢豊かなキャビンレイアウト

船内レイアウトは、いくつかのタイプが選択できるようになっている。アフト、メイン、パウの各キャビンでそれぞれ選択肢があり、

する。
は、350ではメイ
ハウス上の2点か
ーはオプション)、
両舷のウインチ
ントロールロープ
バーされており、
出しではない。こ
430を見ていた
のように、大型
クリーンさが追求
ようだ。

、近年のプロダ
は一般的となっ
に近いフラクショ
はオンデッキで、2
ックしたスプレッ

、メインセーラーは
ションを持ってい
ストで約20cm、
nほどサイズアップ
どのエリア増大
を大きくしている
の効率がよく、ま
ルプランとなっ

に試乗した感触
ンゼに共通する
が軽く、パウの
ンダーが大きい
ンでも舵はしっ
だ。ジブが大き
く、前進力も大
く受けた。イー
については、ハ
追求していただ
ルフタッキングジ
際にセーラーが引
うに工夫されたメ
テムなどが効果
する。

アウト

は、いくつかのタ
るようになってい
ン、パウの各キャ
選択肢があり、そ



左上: 甚星として仕上げられていない感のある試乗艇の左舷アフツァビン。このタイプは現在では作られていないとのこと
左下: キャレーはL字型で、前後左右に広いスペースがある。カバーされていて見えないうがシンクも前後に二つ並んでいる
右: 右舷側のアフツァビンは、どのレイアウトタイプでも共通だ。コーミングトップ高さがキャビン内高さに貢献している

れらを組み合わせることができるとい
う。

代表的な組み合わせとしては、アフツァビンを右舷だけにして、ミジブ左舷にトイレを設けるとい
うレイアウト。あるいはアフツァ
ビンを両舷の一つずつ設け、パウ
バースの後ろ左舷側にトイレを配
置するレイアウト。この場合、トイ
レはドアが二つあり、パウとメイ
ンの両キャビンからアクセスできるよ
うになる。試乗艇もこのタイプで、
なかなか魅力的なレイアウトだ。

ほかにも選択肢はあるが、共通

するのはメインキャビン右舷のシ
ートが短く、左舷のチャートテー
ブルが変型で小さめであることだ。
さすがに30t台半ばのサイズなの
で、どこかを合理化しないと全要
素を入れ込むことはできない。

そうしたなかで、特に感心したの
はチャートテーブル周りで、メイ
ンテーブルやセティーの一部を少し
斜めに配置し、動線を考慮した合
理的なスペースの使い方をしてい
る。一種のブレイクスルーを感じ
るところだ。

内装は、バルクヘッド、天井、



上: 左舷側にオフセットしたステム金物はジェネカー用のピンが差せるようになってい
る。ハッチ類はフラットになるフラッシュタイプ
左: コクピットスペースも十分な上、シートも目いっぱい設けられている。トランサム
のヘルムスマンシートの中央部分はオプション

壁の一部をホワイトで仕上げた明
るいもの。ハンゼ341でも白い部
分の面積は広がったが、さらに一
段と広がってきている。

木の部分は相対的に少ない
が、各部は上品に仕上げられ、木
工技術についてもまず不満はない
ところだ。また、ドアなどはサン
ドイッチ構造で軽量化が図られ、
装備増、重量増に対応している
のはさすがだ。

この350は、320に比べると実
質的に一回り以上大きく、性能と
居住空間の点では、やはり物理

的なメリットが大きい。反面、コス
トや扱いやすさで320に軍配が
上がるのは当然だが、このあたり
の価値判断がボートサイズ選択
の決め手となってくるだろう。



エンジンはヤンマー3YM20(22馬力)セーラードライブ、2翼固定プロペラが標準。3YM30(30馬力)も選択可能



長い水線長を目いっぱい使った、バランスの取れたセーリングフォームだ。ドジャー前面のウィンドウは視界が広く、操船しやすい

DATA FILE

- 全長:10.59m
- 艇体長:10.55m
- 水線長:9.60m
- 全幅:3.55m
- 吃水:1.85m(浅吃水タイプは1.52m)
- 排水量:6,360kg
- バラスト:1,845kg
- セーラー面積 メインセーラー:35.25㎡、セルフタッキングジブ:29.61㎡
- リグサイズ I:14.10m J:4.20m P:13.18m E:4.45m
- マスト高(水面上):16.43m
- 燃料タンク:120リットル
- 清水タンク:240リットル
- エンジン:ヤンマー3YM20(22馬力)
- 艇体設計:ユーデル/フローリク
- 標準積装価格:18,690,000円(為替による)

問い合わせ:ウィンクル商会(株)
TEL:(神戸)078-802-3681
(横浜)045-250-0377
<http://www.wslc.co.jp/yacht/>