

Hanse 342

En kämpe

Tyska Hanse är ett påhittigt varv. Deras stora båtar byggs numera i epoxi med vakuumsug och inredning i moduler. De blir lättare, styvare och starkare. Vinsterna på de mind-re båtarna är inte lika påtagliga. 342:an är en av dem. En kämpe i den gamla skolan. Ingen dålig båt för det. En riktigt bra båt till och med.




TEST

Hanse 342

En käämpe

Tyska Hanse är ett påhittigt varv. Deras stora båtar byggs numera i epoxi med vakuumsug och inredning i moduler. De blir lättare, styvare och starkare. Vinsterna på de mindre båtarna är inte lika påtagliga. 342:an är en av dem. En käämpe i den gamla skolan. Ingen dålig båt för det. En riktigt bra båt till och med. TEXT & FOTO: MATS GÖTHLIN



Full fart på Marstrandsfjorden i 11 m/s. Det kraftiga stävbeslaget tjänar som fäste för både gennaker och stävstege. Det senare numera en nödvändighet för att ta sig i land i naturhamnarna med de moderna raka stävvarna.



Sikten framåt är god var man än befinner sig i sittbrunnen. Sittkomforten är hög. Piedestalen stjäl dock mycket utrymme och ratten täpper till passagen varför man måste kliva upp på bänken för att komma förbi. Stora stuvfack finns i de aktre regionerna, ett lägre i babords främre bänk. Det räcker bra.

Den 19 maj 2005. Marstrandsfjorden. 11 m/s. Hög sjö. Test av en cruiser med racingpotential.

Redan i hamn tog vi in ett rev vilket snart visade sig vara för lite. Visst gick det att hålla kontroll på henne, men inte utan hårt arbete. Ytterligare ett rev och hon gick lätt, med fin balans utan ens anvisningar till broachar. När det tog i som värst i byarna fungerade det utmärkt att kicka hårt och släppa ut storen rejält åt lä genom att lätta på storskotet. Då seglade vi bara på focken och aktre delen av storen. Då blev hon nästan fallgirig. Hade jag kört med ledvagnen i mitten och skotat hårt hade seglingen blivit helt annorlunda med ständiga broachar. Lärdom: Reva i tid.

Det är trimningsvänligheten som gör segling med moderna cruiser/racers så rolig. Det har att gö-

ra med riggen, seglet och skrovformen som måste samverka och vara i balans. I det här fallet ligger det välkända paret Judel/Vroljik bakom denna komposition och naturligtvis gör de inga missar.

Nu vill inte den svenske agenten, Bryggan i Väst, kalla 342:an för en cruiser/racer utan en ren cruiser med racingpotential. Förmodligen för att inte avskräcka rena nöjessegelare. Men där tror jag de tänker fel. Nöjessegelare med insikt inser säkert att en racingbåt faktiskt är lättare att segla än en cruisingbåt, eftersom den är så perfekt balanserad med rejäl köl, lätttrimmad rigg och beslag som sitter precis där de ska. Hanse 342 är mycket nära en sådan båt. Särskilt med det djupa kölalternativet på 1,85 m som är standard.

I den grova sjön vakade skrovet fint. Den spetsiga stäven ömsom skar igenom, ömsom klöv vå-

gorna uppifrån. Inget stamp, bara djupa nigningar. På slör hjälpte det flacka akterskeppet till att ge oss härliga surfar. Här uppdagades direkt bristerna med storskotning på rufftaket. På slör är det extra viktigt att anpassa skotningen till rorsmannens ganska vingliga kurs mellan vågorna. Att falla av i nerförsbacken och lova i uppförsbacken är modellen för att få högsta fart i hög sjö. Då är det svårt, för att inte säga omöjligt, att hänga med i svängarna med skotning på rufftaket. Det fungerar på slöseglning i lätta vindar, men vill man segla aktivt ska storskotningen ske från sittbrunnen.

Alternativet med skotbänk i sittbrunnen (finns som tillval) är därför att föredra. En annan utmärkt variant är Hunnebostrandsbon Hasse Anderssons uppfinning som är en kombination av båda. Han har en sådan anordning på sin



En fadäs. Ledbulten till trappupphängningen sticker ut med en vass ögla. Är man barfota och har bråttom rycker liiltån lätt all världens väg. Ajajaj.

Hanse 341 och ber man pojkarna på Bryggan snällt kan man säkert få den levererad även på 342:an.

Självsälände fock är suveränt. Vi gjorde en mängd täta slag längs Koöns norra strand med bara 50 meter mellan grynnor och land i den hårda vinden. Det gick utmärkt snabbt. Båten visade sig också vara mycket lättmanövrerad. På halvwindkurs noterade jag små lätta vibrationer från rodet. Inte på någon annan bog. Inte störande, men de fanns dock där.

Två akterhytter populärast

Sittbrunnen är helt okej med höga sargar i främre delen och lägre akterut. Det ger passagerarna fint ryggstöd och rorsman god sittkomfort på sittbrunnskanten. Denne kan dock inte luta sig helt bakåt mot mantåget utan måste sitta lite kuttryggig inåtlutad för att nå ratten. En större ratt skulle behövas

men då måste man såga ur en skåra i sittbänken. Nu är avståndet mellan bänk och ratt endast några centimeter varför passage förbi ratten måste ske medelst ett kliv upp på sittbänken. Bäst är rorkult, vilket är standard. Då kan man styra bekvämt från railen med hängpinne och på köpet slippa den skrymmande piedestalen mitt i brunnen.

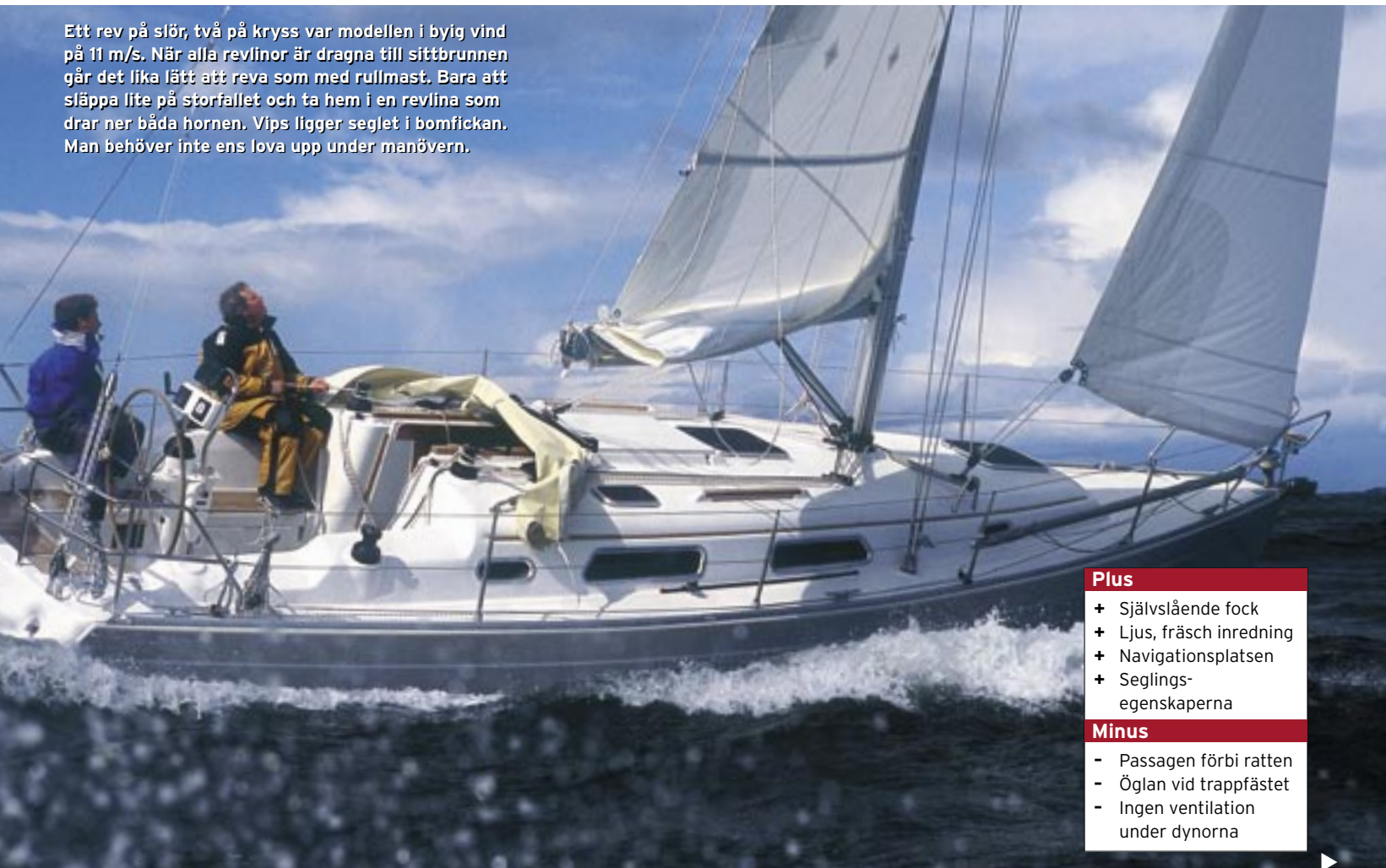
Ett plus för den öppningsbara mittdelen av akterspegeln. Bara att öppna och stänga efter behag.

Inredningen följer Hanses numera klassiska stuk med glanslackad rödbetsad mahogny mot ljusa ytor i skott och tak. Man erbjuder som alternativ på de nya större modellerna i epoxi även mattlackad ljus körsbär. Litet av Hanses personlighet går därmed förlopad. Med den inredningen blir de som alla andra. Framtiden får utvisa om det är ett smart drag. Kunden, som alltid har rätt, avgör den



Frau Schnaase, som står för bl a färgsättningen, har snitsat till det med ljusgrått skrov, nästan helvitt däck och beige sprayhood. Det matchar utmärkt. De många rostfria beslagen, varav skenan för den självsälände focken är det mest framträdande, är grädden på moset.

Ett rev på slör, två på kryss var modellen i byig vind på 11 m/s. När alla revlinor är dragna till sittbrunnen går det lika lätt att reva som med rullmast. Bara att släppa lite på storfallet och ta hem i en revlina som drar ner båda hornen. Vips ligger seglet i bomfickan. Man behöver inte ens lova upp under manövern.



- | Plus | |
|-------|---------------------------------|
| + | Självsälände fock |
| + | Ljus, fräsch inredning |
| + | Navigationsplatsen |
| + | Seglings-egenskaperna |
| Minus | |
| - | Passagen förbi ratten |
| - | Ögla vid trappfästet |
| - | Ingen ventilation under dynorna |



Ljus, läcker inredning och välplanerad salong. Lösningen med två sittplatser på var sida om navigationsbordet är annorlunda och trevlig. Med två akterhytter hamnar toaletten långt fram vilket gör det trångt vid nedgångstrappan. Desto bättre är utrymmet vid salongsbordet.

saken. 342:an finns dock bara i röd körsbär, vilket jag personligen tycker är bäst.

342:an finns med två inredningsalternativ. Det första med två lika stora akterhytter, det andra med en något större akterhytt på styrbordsidan och ett stort stuvfack, som är åtkomligt både inifrån och utifrån, på babordssidan. Testbåten hade två akterhytter. Toaletten är då placerad jämte pentryt och utrymmet vid trappan blir trångt. Trycker folk på bakifrån måste man kliva fram till salongsbordet för att till exempel få av sig blöta kläder. I enhyttversionen är toaletten tillbakadragen och ger större utrymme runt trappan.

Två akterhytter väljs av 70%. Familjer med två barn föredrar det alternativet för att barnen ska få varsin hytt. När barnen blir äldre vill de ha med kompisar och får då plats två i varje hytt. För äldre par är resonemanget detsamma men då handlar det om barnbarnen. Återstår de som oftast seglar två eller fyra vuxna. Då är en akterhytt enda alternativet. Med alternativet två akterhytter blir dessa för små för två vuxna. Då gäller det att vara nykär annars blir det problem.

Planlösningen är också den typiska för Hanse. U-soffa med kraftigt bord om styrbord och en snit-

sig navigationsplats med sittplats på var sida om bordet på babordssidan. Den används säkert mer för kortspel, intagande av drinkar eller allmän avställning än för navigation. För vem sitter idag inne i salongen och navigerar under skärgårdssegling? Men det spelar ingen roll, en bra plats är det.

Det är ståhöjd på 1,90 meter från förpiken till främre delen av akterhytterna. I denna version är toalettutrymmet särskilt stort och fint. Pentryt med två rostfria hoar får mer än godkänt. Liksom förpiken som fungerar som huvudhytt med en meter mellan skott och koj. Den har två stora garderober och rejåla hyllor längs skrovsidorna som underlättar tillvaron ombord.

Två missar

Utförandet är som vi vant oss vid på Hanse. Det vill säga hög klass på finishen, fina träarbeten och gedigna el- och slangdragningar. Skrovsidorna är klädda med träribbor även inne i garderober och skåp. Åtkomligheten till motorn och alla genomföringarna är god. Det enda som stör lite är obehandlade urfräsningar i luckor och obehandlat ändträ.

Durken är klädd med ett tunt tyllager av något som liknar en pers-
torpsskiva. Det ser ut som trä och är mycket stryktåligt.



Direkt till höger om trappan ett stort L-pentry med två rostfria hoar.

Två minus måste påpekas. Bulten som fäster trappans rostfria rör vid övre delen av ruffingången har en utstickande vass ögla som man lätt skadar sig på om man är barfota. Det finns ingen anledning att ha en sådan. Det går precis lika bra med en försänkt skruvskalle. Den bulten lossas ytterst sällan. Ett misstag som är lätt åtgärdat och som snarast borde rättas till.

Den andra anmärkningen är att det saknas ventilationshål under kojdynorna. Det kan lätt bli kondens varför kojdynorna bör lyftas upp då båten ligger i hamn. Med god värme ombord och isolering av sandwichkrovet kanske det rader sig ändå, men ventilation är alltid viktigt.

Detta får ändå sättas på kontot småmissar och förtar inte det goda helhetsintrycket. Hanse 342 har en ljus, luftig, läcker inredning, är välplanerad och gediget byggd, har många små finesser och seglar väl. ■

Data

Hanse 342

Längd ö a 10,35 m

Längd v l 9,20 m

Bredd 3,40 m

Djupgång 1,85/1,58/ m

Vikt, ca 5,1 ton

Kölvikt 1,66 ton (stand köl)

Storsegel 33,5 kvm

Självsf. fock 21 kvm

Genua 140% 36,0 kvm

Gennaker 81 kvm

Motor ... Yanmar 3YM20, 21 hk

Designer ... Judel/Vrollijk & Co

Design inredning ... Schnaase

Interieur Design

CE klass A

Pris 865 000 kr (2006 års modell)

Tillverkning Hanse Yachts, Greifswald, Tyskland

Generalagent: Bryggan i Väst, Marstrand. Tel 0303 20 56 50. www.bryggan.net. info@bryggan.net

