



Hanse ser mer ut som en fancy leilighet i Milano enn en prisgunstig familiebåt. Her i kirsebærtre og lærtrekk på putene. Valgmulighetene er store.



Hanse 370 seiler høyt på kryss. Båten har moderne linjer og en bred hekk.

Hanse 370: Annerledesbåten

Hanse har sin egen filosofi for hvordan en seilbåt skal seiles og hvordan den skal se ut under dekk. Her finner du mange gode ideer, men om du liker det, blir en smaksak.

Hanse vil at du skal oppleve at båtene er enkle å seile. Det gjør de blant annet ved å utstyre båtene med selvslående fokk slik at du slipper å gjøre noe som helst når du krysser. Det gjør det også mulig for rormannen å ha full kontroll på fokk og storsegel, noe som egentlig burde være en selvfølge på en turbåt.

Tyske Hanse er sikklig på hugget i disse dager og kunne vise frem hele tre nye modeller under Båter i Sjøen, i tillegg til to nye på tegnebrettet. 371 har vært den mest populære modellen, og med den nye 37-foteren er sjansene store for at denne båten

vil spise store markedsandeler. Den nye utgaven er tøffere under dekk og seiler enda bedre enn den utgående modellen. Få har tort å gå så langt i å skape noe nytt under dekk som Hanse. Etter litt bryggesnakk under Båter i Sjøen synes det som om publikum deler seg i to leirer: De fleste yngre synes innredningen er helt konge, mens den eldre garde synes det virket litt kaldt.

Moderne design

Seilbåtene har utviklet seg enormt de siste 20 årene, men under dekk har det skjedd lite. For to år siden lanserte Hanse en 53-foter med hypermoderne interiør. Båten ser ut som en Mega-Yacht. I Seilas-testen av båten sa vi at Hanse gjorde som IKEA: Fant den beste designen, kopierte og tilbød markedet en fornuftig pris. I fjor kom 46-foteren med samme konsept, og i sommer den nye 37- og 40-foteren som har hentet mange designelementer fra sine storesøskener.

Sammenlignet med den gamle 37-foteren er det faktisk ikke skjedd noen revolu-

sjon under dekk, det er bare detaljene som sender innovative signaler. Skottene har alltid vært hvitmalte i Hanse-båtene. Det nye er at det er brukt frostet glass som detaljer i skap og bord. Downlights og små lampetter i rustfritt stål se ut som de er hentet fra de dyreste butikkene i Bygdøy Allé. Det samme gjelder armaturet i byssa og på toalettrommet.

Under dekk

Hanse kan tilby en rekke innredningsmuligheter. I hovedtrekk er det snakk om en tolugars- eller en trelugarsversjon, men løsningen i salongen kan varieres. Det kan også forpiggen. Også stilten under dekk kan varieres. Putetrekket kan leveres i en haug av skinn, ull, eller Alcantara-aktige varianter. Treverket kan enten være i speilblank, rød mahogny, noe Hanse er kjent for, eller kirsebærtre som var i testbåten. Vi var ute i to lugars versjonen. Det er denne modellen som er rimeligst, men treverket koster 8.000 kr mer. To lugars er perfekt for langtur, og for dem som ikke trenger så mange overnatningsplasser.



Kartbordfunksjonen er en del av salongen. Det frigjør plass.



Selvslående fokk er supert på kryss, men gir noen begrensninger på slør og lens.

Båten har ikke så mange og så store lyskilder som Bavaria, men de hvite skottene gjør det likevel lyst under dekk. Du finner gode luftemuligheter gjennom vinduer i hytta som kan åpnes samt luker i taket.

Layouten i Hanse er gjennomtenkt. Her er det god plass alle steder. En grunn til det er at kartbordet er kastet over bord. Det fri-gjør verdifull plass. I Hanse er kartbord-funksjonen en del av salongen. Jeg mener at det er en god idé, og Merete Beyer bekrefter at ingen kunder har savnet det heller. Navigasjon foregår på en annen måte i dag. Kursen blir ikke satt ut ved å brette ut store kart, men ved å skrolle på kartplotteren.

Forpiggen er båtens rederlugar. Den er lys og fin med god skaplass. Salongen er todelt. På babord side er det en sittegruppe hvor kartbordfunksjonen blir ivaretatt. Her kan man velge en lang benk om ønskelig. På styrbord side en u-sofa hvor opp til seks personer kan sitte og spise.

Byssa er gedigen, og rikelig utstyrt. Så mange skap og skuffer har jeg aldri sett på en båt under 40 fot. Skuffene er nå laget i metallskrog, med en front i tre. Det gjør dem holdbare, men også ekstremt plass-effektive. Kjøleboksen er gedigen. Boksen har i tillegg til lokket i toppen, også en dør fra siden slik at du får tak i det som ligger i bunnen.

Toalettet, eller badet som det nesten kan kalles, imponerer også. Her finner du et eget dusjavlukke bak en grønn glassdør.

Akterkabinen har en skikkelig bred køye. Med en ekstra lugar blir den noen cm smalere. En del produsenter velger å ha en liten benk i forkant av skapet i akterkabinen. Hanse har heller valgt et ekstra dypt skap. Det stjeler litt av rommet, men gjør praktisk nytte. Vindu mot cockpit og dekk gjør akterkabinen trivelig.

Seilegenskaper

Stort storseil og en liten selvslående fokk passer skandinaviske forhold utmerket. Kort oppsummert er seilegenskapene optimalisert for kryss, mens de fleste andre turbåter har en seilføring som fungerer best for å sløre mellom øyer i Middelhavet i stabil vind. Blåser det mye, er det lett å reve storseilet, og det skal blåse skikkelig mye før du må rulle inn på fokka. Det betyr at du får optimale seil for mange vindforhold, ikke som på båter med rulleseil, hvor seilene mister formen når de reves.

Ønsker du rullestorseil, må du velge en



Det store badet har eget dusjavlukke.



Byssa er smart og elegant.



Akterkabinen er standardløsning.



Romslig forpigg med muligheter for sminkebord.

annen båt. Her er storseilet hovedmotoren. Fokka er som sagt liten, og selvslående. Det gjør at du kan baute uten at mannskapet trenger å gjøre noen verdens ting. Fantastisk i trange sund. Både storseilskjøtet og fokkeskjøtet kan føres bak til rormannen på hver sin vinsj. Da kan én mann seile båten utmerket uten bruk av autopilot.

Det er litt mer jobb å heise seilet enn å rulle det ut fra masten, men med layzy jacks og zip bag er det like lett å få det ned. Du slipper seilet ned i en bag, og trekker igjen glidelåsen, og seilet er pakket. Dette utstyret er standard på Hanse.

Standardseilene er fullspilet i dacron og levert av North. Ingen racingseil, men bedre enn det meste som leveres som standard.

Vi prøveselte båten i nordvind med rosseter på 10 m/s. Båten er lett og velsmurt på ratten. God balanse. For turseiling kunne vi godt tatt inn et rev i storseilet. Det var første gang båtene hadde seilene opp, så trimmen var ikke optimal. Vi seilte mellom 6 og 7 knop på kryss på flatt vann. Ikke så veldig mye forttere enn Bavariaen, men høyere. Det kan vi takke seilene for, og ikke minst kryssfokka. Vi slo over ca 75 grader. Høyden er som på en regattabåt. Selvslående fokk på skinne fungerer fantastisk på kryss, men på slør og lens er det ikke ideelt. Skinnen er nokså smal for ikke å hindre passasjer på dekk. Det gjør at skjøtepunktet på dekk blir for nær midten når du slakker på skjøtet. Dette kan



Både storseil- og fokkeskjøtet kan betjenes fra rormannplass.

löses ved å montere en barber, en blokk i rekka, som lager en bredere skjøtevinkel. Spesielt på lens er det viktig, for ellers farer fokka fra styrbord til babord etter det minste vindskift.

En annen fordel med Hanse-riggen er at den er lett å skifte om til regattabruk. Med en genoa får båten mye seil og gode lettwindsegenskaper. Vurdér også en genaker for unnavind. Det passer denne båten ypperlig, for den lille standardfokka blir fort litt stusselig på slør og lens.

Konstruksjon

Hanse 370 kan leveres med et skrog vakuumstøpt i glassfiber med epoksy som bindemiddel mot et pristillegg på rundt 60 000 kroner. I formen blir det lagt glassfiberduk som er innsett med epoksy. Når mattene er lagt på plass kles støpeformen inn i plastduk som suges tom for luft. Det gjør at glassfi-

berlagene blir presset sammen med trykk. Båten kan altså støpes med mindre bindemiddel, for det er glassfiberen som gir styrke. Prosessen er arbeidskrevende, men ikke ny. Nesten alle moderne regattabåter blir bygget på denne metoden. Hanse er et av de første verftene i Europa som tilbyr denne kostbare byggemetoden på turbåter. Epoksy er verdens sterkeste lim, og det er stoffet i limtubene til Araldit.

37-foteren som er bygget på denne måten er ca 450 kilo lettere enn tilsvarende modell bygget på tradisjonelt vis, men er også sterkere og stivere. Båten er nærmest luktfri fra verftet, og støpemetoden gjør at osmose (plastpest) ikke blir noe problem.

Motor

Standard motor er Yanmar på 29 hk med trebladers foldepropell. Det gir et greit skyv, men

farten var ikke like høy som på Bavariaen med omtrent samme motorytelse. Tipper propellen var avgjørende. Vi målte 7,7 knop på full gass. Gasshåndtaket i cockpitet sitter litt langt ned, noe som gjør at du må bøye deg kraftig for å betjene den. Da mister du oversikten fremover. Ikke ideelt når man fin-manøvrerer i en trang havn med mye giring og gassing. Motoren går stille, men lydisoleringen på båten kunne vært bedre. Luka inn til motoren fra akterkabinen tettet ikke 100 prosent, og motorlyd strømmet ut. Får håpe at dette kun gjelder testbåten som var en prototype. Er du den typen som liker bedre å kjøre motor enn å krysse i mye vind, bør du vurdere å oppgradere til en større motor.

axel@seilas.no



Bavaria 37 var Lunde Båts mest solgte båt under Båter i Sjøen i år med ni solgte båter i løpet av langhelgen. De forventer et salg på 60-70 båter i ett år fremover.



Grand Soleil har vunnet flere prestisjetunge regattaer i sommer, både under IMS og IRC. Båten har likt LYS-tall som X-37 men lavere IMS-rating.

Fire på rundt 37-fot i test: Finn din båt

Tre båter som gir mye valuta for pengene og én som gir mange gode følelser. For å sammenligne med bilverdenen har vi testet en Volkswagen, en Audi en Renault og en Alfa Romeo.

Seilbåter rundt 37 fot er i disse dager den størrelsen det selges mest av i Norge, og i høst har det kommet flere nye spennende båter som kommer til å spise markedsandeler.

En båt på 37 fot er full av kompromisser. Verdsettes seilegenskapene høyt, bør båten ha et skarpt forskip slik som X-37 og Elan 37. Men det går på bekostning av plassen under dekk, spesielt i forpiggen. I en 37-foter er tre lugarer fornuftig, spesielt i et voluminøst skrog. De fire nyhetene vi har sett på, henvender seg til litt forskjellig publikum. Bavaria har mange førstegangskjøpere som er mer opptatt av plass og enkel seilhåndtering enn fart og stil. Italienske Grand Soleil er i den andre enden av skalaen, laget for ambisiøse seilere som ønsker en tøff båt med elegant innredning. Tyske Hanse er på

sin side på hugget om dagen. Du kan få båten bygget med høyteknologiske metoder, og de har innført en helt ny og hypermoderne innredningsstil. Hanse setter også seilegenskaper og seilhåndteringen høyt.

Harmony er et helt nyt fransk verft som satser stort. Båtene laget på en høyteknologisk måte som krever store investeringer, men gjør produksjonen rasjonell, og med høy kvalitet. Etter å ha slitt med å få produksjonshjulene i gang et halvt års tid har vi fått prøveseilt en av de første båtene.

Hvordan velge riktig båt

Du må ha en idé om hvordan du har tenkt å bruke båten. Kjøper du seilbåt fordi det er billigere enn en motorbåt med like mye plass, er det volum per krone som er viktigst. Skal du langt bør du se på vann og drivstofftankene. Har du planer om

å bruke båten som seilbåt, bør du vurdere seilegenskapene. Er det få om bord som kan seile, så se etter detaljer som gjør det mulig for få personer å håndtere båten.

Turbåt bør også seile godt

Gode seil, foldepropell og dyre fall. Bortkastet penger i en turbåt, mener mange. Sannheten er at med dårlig utstyr og mye motstand gjennom vannet vil vindkraftene dytte båten sideveis og ikke fremover gjennom vannet. Sideveiskrefter betyr mye krenging og en ubehaglig tur. Mange nybegynnere velger rullemast for enkel seilhåndtering. Det gir mange fordeler, men i mye vind er det vanskelig å leve disse seilene og samtidig opprettholde en god fasong. Storseilet blir for dypt, og det blir vanskelig å holde balansen i båten. Den blir vrien på rattet, og for en fersk seiler kan det ende i en mindre hyggelig opplevelse.

Regattaseiling

Å være med på noen regattaer i løpet av sommeren gir båten et nytt bruksområde. Alle båtene som er testet er utmerkede båter til våre mest populære turregattaer. Du trenger hverken være flink til å seile eller ha det hotteste utstyret for å delta. Regattaseiling gir nyttig erfaringer for turseilas. Man lærer båten å kjenne, og du får en kontroll på at sikkerhetsutstyret



Alle båtene hadde tilnærmet maksimal vannlinjelengde. Det øker fartspotensialet.

er på plass. Det finnes klasser tilpasset forskjellige ambisjoner. Den enkleste klassen er tur-klassen. Under Færder'n stilte det 20 båter opp i TUR 5, som er en aktuell klasse for tre av disse båtene. Det var flest Bavariaer med fem båter i TUR 5. En Hanse 371 vant klassen. Hakket opp er LYS uten spinnaker. Oppgraderer du båten med spinnaker, kan du seile vanlig i LYS-klasse, mens de mest ambisiøse kan satse på R LYS-klassene eller IMS hvor Grand Soleil vil høre hjemme.

Pris og produksjon

Tre av båtene vi har testet, er



Hanse og Grand Soleil har kanaler for tauet under dekk. Grand Soleil og Bavaria har også spor for å legge sprayhooden.



Lazy-jacks og zipbag er standard på Harmony og Hanse. Det gjør det enkelt å pakke storseilet. For å gjøre det enklere å heise seilet bør du vurdere sleider eller el. vinsj.



Harmony 38 er det nye lavpris alternativet. Det er en gjennomtenkt båt som fortjener en bit av det norske markedet. Men erfaring tilsier at det kan ta litt tid.

	Harmony	Bavaria	Hanse	Grand Soleil
Lengde	11,67 m	11,35 m	11,35 m	11,70
Skrog lengde	11,22	11,20	11,25	11,30
Bredde	3,82 m	3,80 cm	3,75 m	3,68
Bybde	1,5/1,9 m	1,95/1,6 m	1,9/1,6 m	2,4/2,1
Vekt	7470 kg	6900 kg	6800 kg	6200 kg
Ballast	2200 kg	2000 kg	2280 kg	2050 kg
Vann	385 l	210 l	300 l	360 l
Diesel	200 l	150 l	140 l	140 l
Storseil	41 kvm	33,8 kvm	42,5 kvm	45,3 kvm
Genua	29 kvm	36 kvm	28,6 kvm	34,1 kvm
Mast	18 m	15,45 m	17,7 m	17,8/18,5 m
Motor	38 hk	27 hk	29 hk	27 hk
LYS	1,25*	1,20*	1,26*	1,32
Pris**	970 000	825 000	913 000	1 551 000

* LYS-tallet er basert på hva forhandlerne forventer basert på erfaringer fra andre og tidligere modeller.

** Prisen er uten klargjøring og transport.

blant markedets billigste, og de har tre forskjellige grunner til at prisen er lav: Bavaria klarer å holde prisen nede ved at de har ekstremt rasjonell produksjon. Stort volum gir gode betingelser på underleveranser. Selve metoden båtene blir bygget etter er tradisjonell, men bruk av roboter gjør den rasjonell. Hanse blir bygget i tidligere Øst-Tyskland. Der er arbeidskraften billig, og verftet er heftig støttet av EU-midler. Kjøper du en Hanse, er den faktisk del-

Hanse og Harmony viser at det er mulig å tenke nytt under dekk.



vis betalt av svensker og dansker! Hanse kan levere båtene bygget på samme metode som de mest avanserte regattabåtene uten at det koster skjorta.

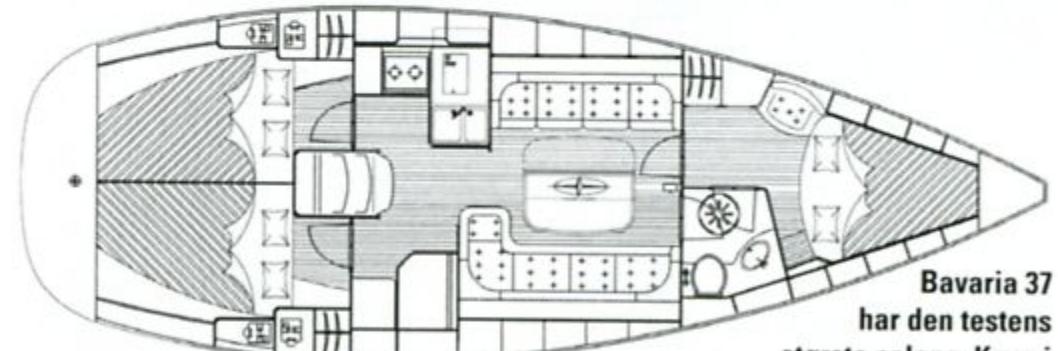
Harmoni satser på injeksjonstøp av båtene. Det skal gi kortere og en mer automatisert produksjon, noe som til slutt gir lavere produksjonskostnader.

Utstyr og kostnader

Prisen i tabellen er prisen verft oppgir som utgangspunkt. Du må ut med mange tusenlapper før båten ligger hjemme i brygga. Transport, klargjøring og rigging koster en del, og jo lengre unna verftet er jo dyrere blir det. For å få Grand Soleil til Son må du ut med over



Hanse 370 har en rigg som er perfekt for familiær med få ledige hender. Avansert byggemetode gir høy kvalitet, og under dekk er båten et studium i design.



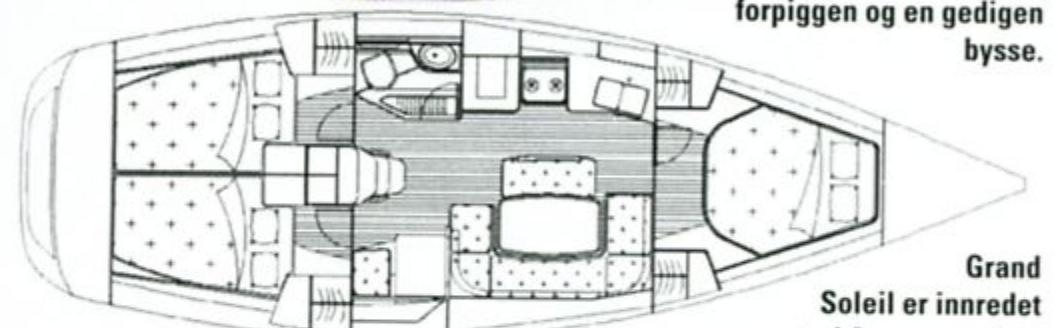
Bavaria 37
har den testens
største salong. Køya i
forpiggen går helt til skottet
på badet, ikke slik som
på tegningen.



Hanse har
droppet kartborDET.
Båten har det beste badet. På
testbåten med to kabiner
var byssa enda
større.



Harmony
38 har den største
forpiggen og en gedigen
bysse.



Grand
Soleil er innredet
som en turbåt, men racing-
skroget gjør den trangest under dekk.



Åpning i hekken er bra for sikkerheten, og gjør det lettere å gå i land på brygga. Harmony har valgt en påkostet løsning.

100.000,-, mens en Hanse bare koster litt over 30.000,-. Rigging og klargjøring har Harmony med i prisen, mens Hanse tar over 30 000 for jobben.

De fleste velger å kjøpe en del ekstrautstyr. Sprayhood ønsker de fleste. Det koster mellom 15-20 000. Varmeapparat er en fornuftig investering. Da forlenger du den korte sesongen, og båten holder seg tørrere under dekk. Det forlenger levetiden. Varmeapparat koster fra 25-35 000,-. Autopilot er heller ikke dumt, det koster fra 40-50 000,-

Båter er forskjellig utstyr. Trenger du elektrisk ankervinsj eller en kraftig motor? På Harmony er dette standard. Mange vil også oppgradere strømanlegget ombord med flere batterier og kraftigere lader. Finn ut hva du trenger og hva som er standardutstyr på dine drømmebåter. Lag en liste på hva totalprisen blir. Noen forhandlere selger gunstige pakker. Studer dem nøye.
axel@seilas.no