

RYMLIG OCH TRYGG

Najad 343 överraskar med stora och väldisponerade utrymmen under däck, men hon kräver en hel del vind för att segla på ordentligt. Finish och finess får man på köpet.

TEXT & FOTO JOAKIM HERMANSSON

Normannen Gunnar Gussgards Najad 343 ligger vid gästbryggan i Hunnebostrand och blänker i solskenet en varm dag i början av augusti. Självt njuter han av en god bok i sittbrunnen, där Najads klassiska vindruta skyddar mot den hårda västanvinden. Ända sedan tonåren har Gussgard seglat längs den svenska kusten, och i många somrar hyrde han tillsammans med hustrun Marit Eeg olika båtar av svenska familjer. När barnen blev större fick det äkta paret ännu mer tid över till segling, och för sex år sedan införskaffade de sin Najad 343 av 1983 års modell.

– Vi ville ha en solid svenskbyggd båt på 34–38 fot, som vi kunde hantera själva även i vanskligt väder. Vi hittade den hemma i Norge, när förra ägaren skulle byta upp sig till en större Najad, så vi slapp dessutom moms i den i landet, berättar Gussgard.

Lade om teakdäcket

Under seglingssäsongen har de sin båt på Holmens gamla träbåtsvarv i Asker, men egentligen är det inte många dagar den ligger stilla vid bryggan. Sommarens seglatser har gått både till norska Sörlandet och via Göta kanal

till den svenska ostkusten, men slutmålet för säsongen är alltid Henån på Orust. Där sköter Orust Yachtservice om den norska Najaden under vinterhalvåret och uppdaterar klenoden enligt ägarnas önskemål.

– Det första vi gjorde var att få teakdäcket helt omlagt. Det gick på en rejäl slant, men vi visste redan från början att det skulle behöva göras, så det kom inte som någon chock, säger Gussgard.

Hårdvindsbåt

Varje vinter har han och hustrun en lista på nödvändiga reparationer eller önskade förfiningar



Gunnar Gussgards bästa tips

1 Med lazyjacks och lazybag går sättning och nedtagning av storseglet som en dans.

2 Ett sittbrunnsskappell ger ett extra rum som kommer väl till pass i dåligt väder.

3 Autopiloten är väldigt värdefull – det blir som att ha en extra besättningsman.

som de vill ha utförda. Under årens lopp har alla däcksluckor bytts ut, rostfria grabbräcken kommit till och sprayhoodens klena och mjuka aluminiumbågar ersatts av stadiga dito i rostfritt. En ny vikbar ratt, rostfri ankardävert och peke med teleskopstege har det också blivit, liksom öppningar midskepps i mantågen, lazybag och elvinschar, för att bara nämna några exempel. Och så har elektroniken kompletterats med plotter vid styrpedestalen och en autopilot. Den kompletta garderoben med storsegel, kryssflock, genua och spinnaker var däremot ny





när de tog över båten, och står sig fortfarande väl.

Seglingsegenskaperna är Gunnar Gussgard och Marit Eeg särskilt nöjda med, även om Najad 343 inte är någon utpräglad snabbseglare:

– Nej, den är ingen skarpseglare och går inte väldigt högt på kryssen, men vi har ju inte heller skaffat en regattabåt. Vi semesterseglar och ska ingenstans på tid, skrattar Gussgard.

– I lättvind är båten för tung och har för liten segelyta, men i gengäld tål den mycket vind. Med två rev i storen och halvt inrullad genua i 12–15 sekundmeters vind seglar vi minst lika fort som många moderna båtar. Att rulla in genuan mindre än till hälften fungerar däremot inte så bra, förklarar han vidare, och poängterar att sittbrunnen håller sig mycket torr i de flesta väder.

Najad 343

Längd: 10,2 meter

Bredd: 3,33 meter

Djup: 1,65 meter

Vikt: 6 500 kg

Kölvikt: 2 470 kg

Segelyta: 66 kvm

Bränsle: 200 liter

Vatten: 230 liter

Motor: Yanmar 28 hk

Kojplatser: 6–7

SRS-tal: 1,096

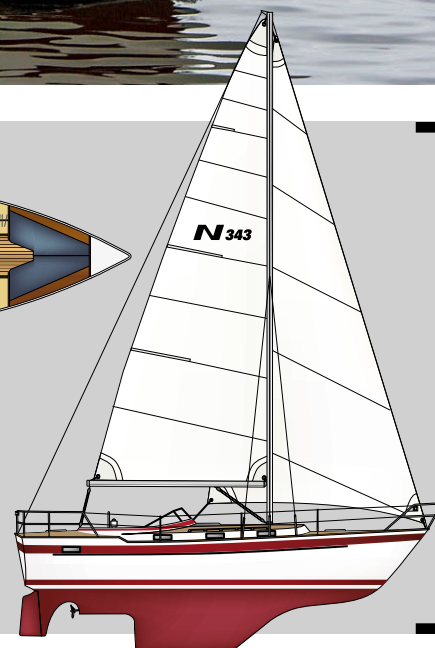
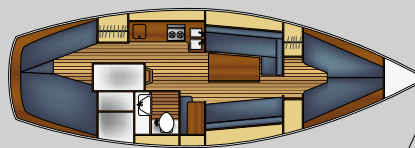
Konstruktör: Thorwald Karlsson

Varv: Najadvarvet, Henån

Tillverkad: 1981–89

Antal tillverkade: Cirka 230

Pris begagnad: Cirka 600 000–700 000 kr





1

2

Interiör

TRÄKÄNSLA MEN INTE SÅ LJUST

Finaste Orustlook och utrymmen utöver det vanliga erbjuds i denna välsnickrade men lite murriga 34-fotare från Najad-varvets glansdagar.

Nedgångstrappans fyra steg är ganska branta, men väl nere slås man av att Najad 343 är väldigt rymlig för att vara en 34-fotare från 1980-talet. Alla de sju personer som har kojplatser ombord får ledigt plats runt det uppfällbara salongsbordet, som omges av en L-soffa om babord och en rak soffa på styrbordssidan. Båda omvandlas när ryggstödet fälls upp till fina fullängdskojer med sängkläder som snabbt kan rullas ut och iordningställas för god sömn. Även om de klassiskt eleganta mahognysnickerierna här och där har bleknat med åren, så finns den skandinaviska charmen kvar. I jämförelse med moderna båtar är dock ljusinsläppen generellt både för få och för små.

Tre kojer i aktern

Navbordet är vänt så att man sitter i salongssoffan med ryggen mot färdriktningen och navigerar, men det funkar fint. Ett halvdussin välsnickrade mahognylådor för allehanda prylar ryms undertill, och under en lucka mitt

i det väldimensionerade salongsbordet får det plats ännu mer än man skulle kunna tro. Omedelbart om babord vid nedgångstrappan hittar vi ett funktionellt pentry med tvålågig spis med ugn och dubbla hoar.

Pentryt sträcker sig vidare med arbetsbänk och avställningsytor genom passagen till akterkabinen. En lucka i bänken döljer den väl tilltagna kylboxen, som försetts med ett modernt kylaggregat.

Trots att båtens förhöjda akterdäck ger en extra rymlig akterkabin, så saknar den riktig ståhöjd. En generös dubbelkoj på styrbordssidan, med en fin enkelkoj mittemot, ger emellertid tre besättningsmedlemmar möjlighet att sova bekvämt. Även här inne är träkänslan påtaglig, med snygga mahognyribbor på skrovsidorna och stuvfack med massiva träluckor, men de begränsade ljusinsläppen gör intrycket murrigare än det egentligen skulle behöva vara.

I båtens andra ände bor två personer bekvämt i den rymliga förpiken, som har dubbla

garderober med gott om plats för hela semesterpackningen. Dubbelkojen är dock i spetsigaste laget, åtminstone om man får tro Gunnar Gussgard.

– Ja, det är oundvikligt att man sparkar en del på varandra när två vuxna sover tillsammans där framme, konstaterar han.

Rymlig toalett

Toaletten är stor nog och har avlopp förberett för att också kunna få en dusch installerad, men det känns lite onödigt då det redan finns duschmöjlighet uppe i sittbrunnen. Holdingtanken på 100 liter har fått däcksutrug enligt de nya svenska reglerna.

– Vi kompletterade med det för att kunna fortsätta segla längs Bohuskusten med gott samvete, förklarar Gunnar Gussgard, och visar till sist upp motorrummet bakom nedgångstrappan.

– Här är det gott om plats och inga problem alls att komma till för serviceåtgärder, framhåller han.



3



4



5



6

Bild för bild

1 När ryggstödet till salongssofforna fälls upp bildas fina fullängdskojor, med sängkläder som snabbt kan rullas ut och iordningställas för god sömn.

2 Omedelbart om babord vid nedgångstrappan erbjuder Najad 343 ett funktionellt pentry som delvis är beläget i passagen till akterkabinen.

3 Navbordet är vänt så att man sitter i salongssoffan med ryggen mot färdriktningen, men det funkra fint. Ett halvdussin välsnickrade lådor för allehanda prylar ryms undertill.

4 Förpiken känns stor för att vara i en 34-fotare, med en rejäl dubbelkoj. Enligt ägaren kan den dock vara i spetsigaste laget, så att två vuxna sparkar en del på varandra.

5 Akterhytten saknar riktig ståhöjd, men är annars fantastiskt utformad för att vara i en 34-fotare från 1980-talet. Gedigen träkänsla, men inte så mycket ljus.

6 Snickerierna i Najad 343 är klassiskt eleganta. Här och där har de bleknat med åren, men den skandinaviska charmen finns kvar.



1

2

Exteriör UPPDATERAD BEKVÄMLIGHET

Med årliga uppdateringar har det norska ägarparet successivt gjort det mycket bekvämare att hantera sin Najad 343. Rostfritt godis tillför mycket.

Det förhöjda akterdäcket på Najad 343 ger ett lite annorlunda utseende, och innebär också att sittbrunnen blir extra högt belägen. Här uppe sitter man tryggt och säkert i alla väder, i skydd av den typiska vindrutans och de höga sargerna:

– Sittbrunnen håller sig mycket torr, trots att den är belägen längre fram än i båtar med aktersittbrunn, intygar Gunnar Gussgard och visar den nya hopvikbara ratten, som ger mer plats och underlättar förflyttningarna.

Stuvfacket under styrbords sittbrunnsbänk rymmer såväl installationer som förtöjningstamper, fendrar och en hel fullängdslevang. Både bänkar och durk har försetts med skön teaktrall, som dränerar regnvatten och håller en behaglig temperatur i alla väder. Sittbrunnen är tillräckligt smal för att man vid kraftig krängning ska kunna ta spjörn med fötterna mot bänken mittemot, en funktion som saknas på många moderna båtar med alltför breda sittbrunnar.

Rostfritt godis

Under vinterförvaringen i Henån har Gussgards och Eegs Najad 343 extraitrustats med en hel del rostfritt godis. Peket är tillräckligt stabilt och stadigt monterat för att med sin teleskopiska landstigningsstege smart monterad undertill klara sig helt utan stag mot stäven. De kraftiga och välplacerade rostfria grabbräckena på vindrutans sidor är också eftermonterade, och en god investering för den som vill känna sig tryggare ombord. Med en specialanpassad ankardävert i rostfritt är det inga större problem att lägga till i fina naturhamnar.

Och med den gedigna badplattformen i teak och rostfritt underlättas både ombordstigningen i gummijollen och det sköna morgondoppet.

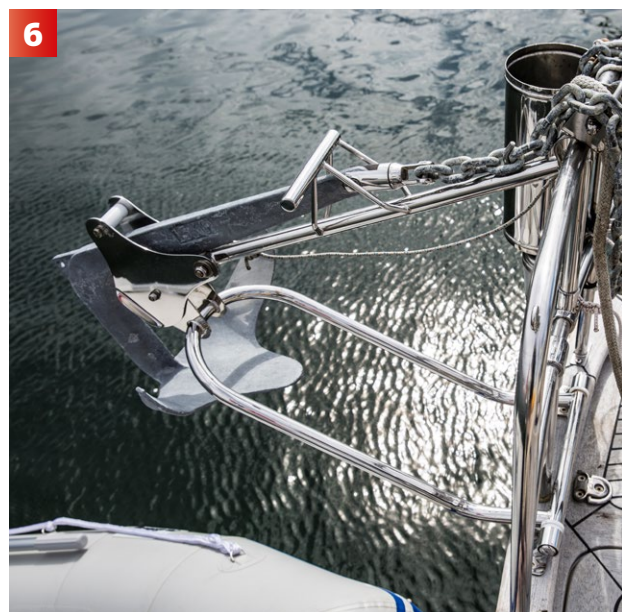
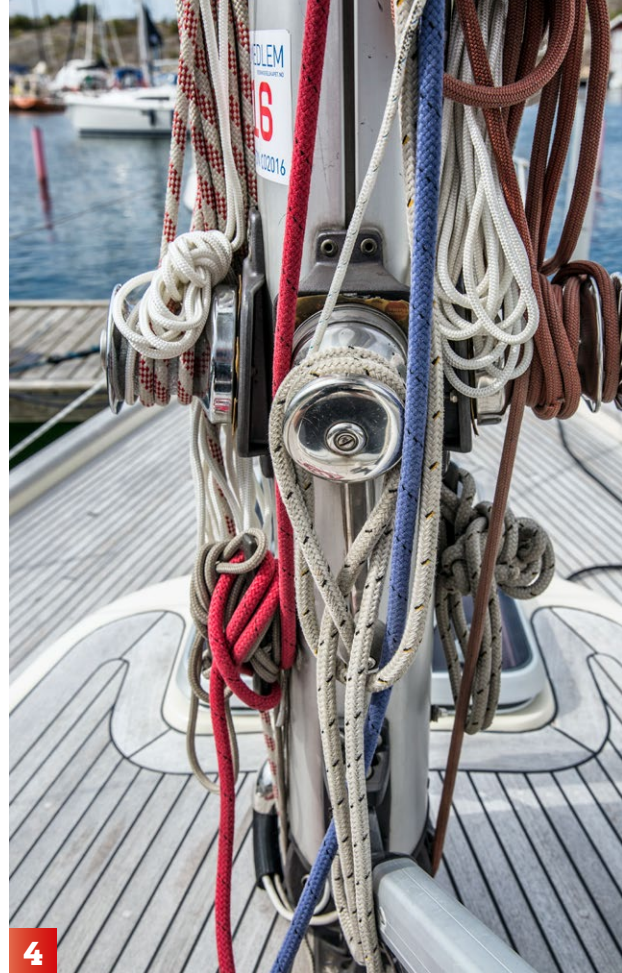
– Alla de här skraddarsydda tillbehören har gjort det mycket bekvämare och trevligare att vistas ombord, tycker Gunnar Gussgard.



Elektriska skotvinschar

Till bekvämligheten bidrar också att de ursprungliga skotvinscharna på sittbrunnssargerna har ersatts av elektriska dito, som är både tvåväxlade och självskotande. Elvinschar är en lyx man kan kosta på sig, om man som det norska paret köpt en båt med flera hundra amperetimmars batterikapacitet.

– Vi har tre batterier vid nedgångstrappan, två under styrbordssoffan och ett speciellt för bogpropellern och ankarspelet framme i fören, beskriver Gussgard, och tipsar om att



skotvinscharna också kan användas för att dra upp den blyade ankarlinan i aktern.

Fall och trim på däck

Mastheadriggen med ett spridarpar står på däck, och med vantinfästningarna inte helt ut i skrovsidan krävs det att man lutar sig en aning inåt för att kunna passera.

– Å andra sidan känns det väldigt tryggt på läsidan när båten kränger en del, poängterar Gussgard.

Lazyjacks och lazybag bidrar, liksom kullag-

rade travare i mastliktet, till att sättning och nedtagning av storseglet kan göras utan större problem. Fall och trimlinor är dock inte dragna till sittbrunnen, utan justeras uppe på däck med hjälp av vinschar och knapar nära mastfoten. Det fungerar visserligen fint, men är inte lika tryggt och säkert som det skulle vara att ha hela paketet draget till sittbrunnen.

– Jag har funderat en hel del runt det, men ännu inte kommit på någon lösning som jag tycker blir tillräckligt bra. Så det får vänta ett tag till, skrattar Gunnar Gussgard.

Bild för bild

1 Stuvfacket under styrbords sittbrunnsbänk rymmer såväl installationer som förtöjningstampar, fendrar och en hel fullängdslevang.

2 Sittbrunnen är högt belägen och skyddas av den typiska vindrutan och de höga sargerna. Den hopvikbara ratten är en nymodighet som underlättar förflyttningarna.

3 Peket med sin teleskopiska landstigningsstege smart monterad undertill är inte original, utan har svetsats till i efterhand av skickliga Orusthantverkare. Funkar fint!

4 Fall och trimlinor är inte dragna till sittbrunnen, utan justeras uppe på däck med hjälp av vinschar och knapar nära mastfoten. Fungerar, men känns varken tryggt eller säkert.

5 De kraftiga och välplacerade rostfria grabbräckena på vindrutans sidor är eftermonterade, och en god investering för den som vill känna sig tryggare ombord.

6 Med en specialanpassad ankardävert från de duktiga hantverkarna på Orust är det inga större problem att lägga till i fina naturhamnar.

Besiktningssmannen Bengt Arvidsson om Najad 343

"VÄLBALANSERAD & HÅLLFAST"

Najad 343 är en populär modell som vi byggde i ett trettiotal exemplar per år i början av 1980-talet, när jag själv arbetade på Najadvarvet. 343:an är en härlig cruisingsbåt som gärna vill ha lite hårdare vind, mycket trygg och stabil, med hög hållfasthet och en enkel standardrigg utan konstigheter. En gång råkade jag av misstag ta bort all stötningsrunt en Najad 343, men båten stod kvar bara på främsta kölspetsen helt utan pallning, så jag tycker den är väldigt välbalanserad och stadig.

Najad 343 är byggd i handupplagt enkellaminat i skrovet, medan däckets är en sandwichkonstruktion med Divinycell som distansmaterial. Som på alla andra båtar med skruvade teakdäck kan man också få problem med vatteninträngning.

Hur länge det dröjer varierar med hur väl teaken sköts och med exponeringen för solljus och nederbörd. Om det tillåts tränga in tillräckligt mycket vatten i däckskonstruktionen kan frostsprängning ge skador, men det rutt-

nar aldrig som ett däck med balsaträ som distansmaterial kan göra.

Ingjuten holdingtank

Järnkölen på Najad 343 är inplastad och ligger ingjuten i skrovet, så den måste lagas ordentligt om man smäller på och skadar plastskiktet. Rostfria 15 millimeters dubbar för mantågsstöttorna sitter ingjutna i relingen, och ett av de vanligaste felen på båten är att när man bänder, trycker och drar i stöttorna så kan en bula bildas på utsidan av skrovet. Då måste man ta loss fotlisten av teak, gjuta fast dubben igen och sedan göra en gelcoatlagning ovanför den röda randen på skrovets utsida. Den reparationen är både krånglig och dyr att göra, men nödvändig. I nederkant av vindrutan kan hörnen få korrosionsskador i skarvarna, där det då läcker in vatten.

En del exemplar av Najad 343 har en holdingtank som ligger fastplastad i botten av bänkkistan. Tanken är rostfri, men det har visat sig att den ändå kan rosta sönder och

läcka, främst i fogarna, där det ofta samlas saltavlagringar som till sist äter sig igenom materialet både inifrån och utifrån. Kolla därför fogarna noga. Roderhylsan av inplastad brons eller mässing är ett annat känsligt ställe där det kan bli ett stort glapp och börja läcka om den släpper. Jag har sett roderhylsor som lossnat och vridits med runt, men att hålla fettkoppens insmord med fett förhindrar sådana problem.

Till sist måste motorn förstås hållas efter med service och vanlig skötsel. Avgaskrökar- nas undersida är ett utsatt ställe som ofta rostar sönder, och avgaskrökarna behöver därför bytas ett antal gånger under varje motors livstid. Kolla också utgående propelleraxellager, så att det inte är för stort glapp där.



Om man inte köper en Najad 343, vad köper man då?

**Najad 340**

Längd: 10,2 meter
Bredd: 3,4 meter
Djup: 1,6 meter
Vikt: 6200 kg
Kölvikt: 2300 kg
Segelyta: 68 kvm
Bränsle: 150 liter
Vatten: 200 liter
Motor: VP 26 hk
Kojplatser: 4–5
SRS-tal: Okänt
Konstruktör: Thorwald Karlsson
Varv: Najadvarvet, Henån
Tillverkad: 1987–1994
Antal tillverkade: Cirka 50
Pris begagnad: Cirka 600 000–800 000 kr

**Najad 34**

Längd: 10,45 meter
Bredd: 3,1 meter
Djup: 1,6 meter
Vikt: 6000 kg
Kölvikt: 2500 kg
Segelyta: 55 kvm
Bränsle: 190 liter
Vatten: 300 liter
Motor: VP 35 hk
Kojplatser: 5–6
SRS-tal: 1,057
Konstruktör: Olle Enderlein
Varv: Najadvarvet, Henån
Tillverkad: 1972–1982
Antal tillverkade: 550
Pris begagnad: Cirka 300 000–450 000 kr

**Hallberg-Rassy 352**

Längd: 10,54 meter
Bredd: 3,38 meter
Djup: 1,67 meter
Vikt: 6700 kg
Kölvikt: 3000 kg
Segelyta: 64 kvm
Bränsle: 240 liter
Vatten: 300 liter
Motor: VP 43 hk
Kojplatser: 5–6
SRS-tal: 1,119
Konstruktör: Christoph Rassy & Olle Enderlein
Varv: Hallberg-Rassy, Ellös
Tillverkad: 1978–1991
Antal tillverkade: 802
Pris begagnad: Cirka 600 000–900 000 kr