

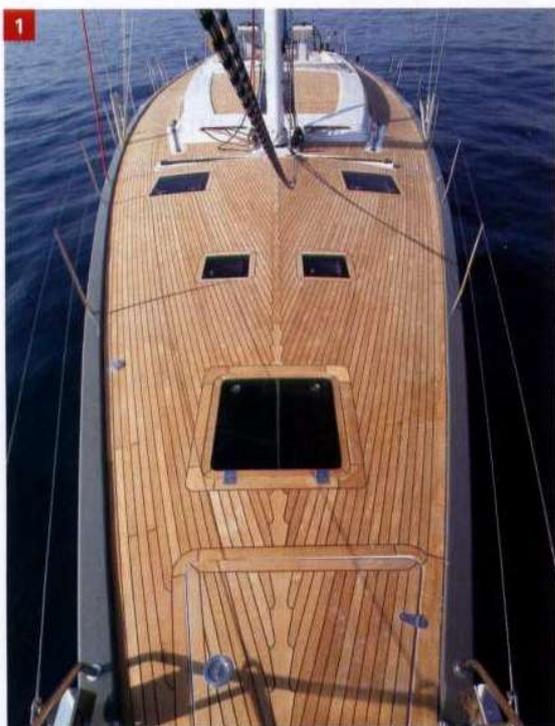
# Hanse 630

Spazi sconfinati e design ricercato per la nuova ammiraglia tedesca, un cruiser dal sapore tutto mediterraneo

di VANNI GALGANI

**H**anse atto terzo. Il coraggioso e fantasioso cantiere teutonico ha presentato la sua nuova ammiraglia, un imponente cruiser capostipite anche dell'ultima versione di stile Hanse. Già perché a seguito degli studi fatti sul 630, il Cantiere ha rinnovato tutta la gamma di fascia alta, ovvero il 531 e il 461 che sono diventati rispettivamente il 540 e il 470, restyling che ha portato con sé anche la piacevole sorpresa di un calo dei prezzi. Dicevamo il nuovo stile: ormai da alcuni anni le scelte operate da questo produttore dai grandi numeri (400 dipendenti, 900 barche all'anno) diventano il punto di riferimento per chi, non legato ad antiche e vincolanti tradizioni, vuole dire qualcosa di nuovo sia dal punto di vista delle soluzioni, sia da quello stilistico. Tra i primi, gli Hanse hanno proposto l'autovirante fornito di serie, le manovre rinviate davanti alle timonerie, la tuga troncata dietro all'albero, il musone dell'ancora ribaltabile e il tender garage con accesso dalla poppa; ma ancor più dirompenti sono state le soluzioni per gli interni, introducendo le cabine a moduli intercambiabili e uno stile decisamente anticonvenzionale, fatto di elementi squadri e colori chiari. Il nuovo 630 affina ulteriormente lo stile semplificando le forme e al contempo introducendo elementi dal carattere forte, come le grandi finestre e la striscia centrale di osteriggi sulla tuga o gli oblò quadrati sulle murate. Insomma, più Hanse che mai.

## prova Hanse 630



Le idee rivoluzionarie proposte da Hanse nascono principalmente nella fervida mente del suo fondatore, Michael Schmidt: pochi sanno che la sua esperienza inizia nei lontani anni ottanta, quando i compositi avanzati muovevano i primi passi e la Germania dominava le regate internazionali, compresa l'Admiral's Cup, con barche progettate da Rolf Vrolijk e costruite proprio da Schmidt. La stessa squadra ha concepito questa linea di barche innovative, pensate non per pochi ed esclusivi armatori ma per introdurre qualcosa di realmente diverso nella produzione in grande serie. Il progetto, come dicevamo, si deve allo studio Judel/Vrolijk, alla ribalta per aver progettato i vincenti scafi di Alinghi ma

da anni attivo anche nel mondo dei cruiser. I concetti sono semplici: cercare di ottenere le migliori prestazioni con la maggior facilità di conduzione possibile, tanto da poter manovrare un diciannove metri anche da soli. Lo scafo è moderno e performante, con forme "maschie" che comunicano potenza ed energia più che grazia e dolcezza: i bordi liberi sono imponenti e gli slanci quasi non esistono. Sotto il galleggiamento le sezioni partono abbastanza fini e poco immerse per poi diventare rapidamente tondeggianti con una buona potenza verso poppa ma senza esagerare: ne risultano estremità leggere e alte sull'acqua che avvantaggiano le prestazioni in condizioni leggere, con una lieve

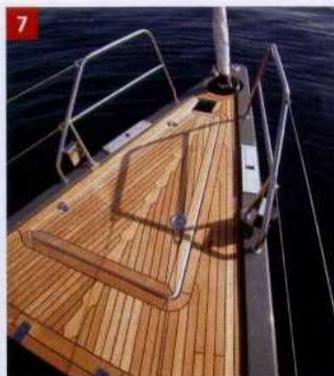
tendenza a "spanciare" con mare in prua. Le appendici sono efficienti e versatili: il timone ha garantito un buon controllo fin dai primi movimenti, mentre il bulbo, formato da una lama con siluro finale, viene proposto in tre diverse immersioni, con l'ulteriore opzione di montare un chiglia retraibile. Sul piano velico le sensazioni sono contrastanti. L'impostazione prevede armo a 9/10 con grande randa e fiocco autovirante di serie. La superficie velica non manca ma l'assenza di sovrapposizione (il fiocco è all'89% della J) rende poco potente l'andatura sotto i 10 nodi di vento reale. Quindi grande facilità di conduzione ma sofferenza nelle arie nostrane o, in alternativa (la nostra preferita),

1 Il nuovo Hanse è veramente "tanto", la vista da prua fa impressione. La falchetta che circonda il teak fornito di serie, su cui sono inserite le bitte a scomparsa, è larga ben 13 cm; 2 Il grande pozzetto con le panche a "L". La scotta di randa ha un attacco fisso (non c'è il trasto) ed è sdoppiata alla tedesca sui due winch. I massicci cruscotti delle timonerie sono prototipi in fase di studio; 3 Le manovre dall'albero si infilano sotto il tetto della tuga per ricomparire davanti ai winch. Oltre all'autovirante, di serie vengono fornite anche le rotaie per il genoa 105%; 4 L'ampio vano di poppa può contenere un tender di grandi dimensioni; 5 Una novità per gli Hanse, lo sprayhood è dotato di alloggio integrato. Da notare le vaschette con portabicchieri ai lati dell'ingresso



**6** La circolazione in pozzetto è garantita dalla separazione dei tavoli che fungono anche da tientibene; **7** Il pulpito aperto, insieme alla mura bassa del genoa, obbliga ad andare a prua per far rientrare la vela in bolina; **8** La rotaia del fiocco autovirante ha un alloggio di stampo che ne garantisce il corretto orientamento; **9** Il tetto della tuga può diventare un enorme prendisole. La striscia centrale trasparente è un bell'elemento stilistico; a parte i tre osteriggi, però, il plexiglas è tamponato dall'interno e non dà luce. I bordi della tuga presentano alcune pecche: non vi è antisdrucchiolo, mancano i tientibene e i carter di copertura delle manovre risultano leggeri; **10** I winch sono raggiungibili dal timoniere, gli stopper un po' meno. Bella e pratica la capiente tasca per raccogliere le cime

adozione del genoa 105% (15 mq in più, vi sono già le rotaie in coperta) se volete il massimo delle prestazioni. Il piano di coperta è un bell'esempio di pulizia e funzionalità. Le manovre si concentrano su due winch posti davanti alle timonerie, elettrici di serie, più altri due a poppa per l'eventuale genoa o le vele da lasco. La parte destinata alla conduzione della barca finisce lì: il resto del ponte è finalizzato alla vita e alla comodità. Cominciando dalla poppa, il portello del garage per il tender si apre elettricamente a formare una grande spiaggia per il bagno; sopra, lo spazio dietro le timonerie forma un prendisole di ben 250x145 cm. Oltre le ruote ci sono le panche a "L", lunghe ben 230 cm,



servite da due tavoli separati (pratici ma un po' leggeri) che lasciano un comodo passaggio verso l'ingresso. Il tetto della tuga, caratterizzato dalla striscia centrale di osteriggi, forma un altro incredibile prendisole di oltre 7 mq. Uscendo dal pozzetto i paraonde sono ampi e, a prua dell'albero, la coperta è completamente piatta (gli osteriggi, realizzati con del plexiglas montato su ferramenta Lewmar, sono tutti a filo). Tra i difetti, il maggiore è sicuramente la totale mancanza di gavoni per l'attrezzatura (vi è solo il tender garage); inoltre, manca l'antisdrucchiolo sui bordi della tuga e risulta un po' leggera la realizzazione di alcuni elementi. In compenso abbondano i dettagli destinati alla praticità e al comfort.

## Zoom



**A** Pratico il sistema del musone: un pistone a gas consente di muoverlo a mano con leggerezza senza bisogno di motori elettrici. Il gavone è ampio ma l'ancora a riposo lo occupa completamente. Da notare l'avvolgifiocco flush deck della Bamar; **B** I tavoli in posizione aperta scoprono incassi per i bicchieri; **C** Tra i dettagli di pregio, questo pratico frigo per le bibite (opzionale); **D** È da anni che aspettavamo i puntabiedi a pedana regolabili: finalmente qualcuno li ha fatti. Ora bisogna migliorarli dando la possibilità di avere diversi angoli di inclinazione; **E** Mancando completamente i gavoni, l'unica possibilità di stivare qualcosa è tramite il portello di accesso al tender garage

## prova Hanse 630

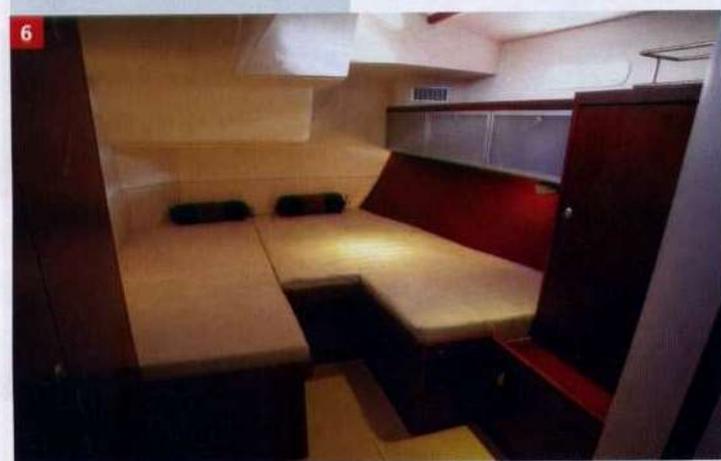


Il problema della leggerezza è molto sentito alla Hanse. Le linee di questi scafi, insieme all'adozione del fiocco autovirante, mal sopportano gli eccessi di peso. I clienti però non ne vogliono sapere di rinunciare a tutti quegli elementi che migliorano il comfort, tonnellate di impianti che possono portare la barca fuori dalle proprie linee. Molti cantieri nemmeno si pongono il problema: sotto i 10 nodi si va a motore. Ma non Michael Schmidt: "I clienti appesantiscono le barche? Facciamole noi più leggere". E siccome non si può risparmiare sulle strutture o sulle attrezzature, l'unica soluzione è alleggerire la costruzione. Per questo gli Hanse, a partire dal 470, vengono laminati di serie con resina epossidica

(opzionale per i più piccoli). Con l'epossidica si risparmia oltre il 10% del peso, si ottengono scafi più rigidi, si riducono i problemi di osmosi. Ovviamente scafo e coperta sono in sandwich e per la realizzazione si adotta la tecnica del vuoto. In più, sul 630 vi sono anche rinforzi in carbonio. Imponente la struttura, una griglia di profondi madieri e longheroni resinati a scafo. Non sempre all'altezza della categoria l'impiantistica, che alcune volte dà l'idea di essere realizzata con un po' di approssimazione o di usare elementi troppo essenziali. La realizzazione degli interni è, l'aspetto che, sui nuovi Hanse, fa discutere di più. La strada scelta per lo stile è di rottura: niente legami col passato, ma forme moderne e squa-

drate, angoli vivi, mobili lisci, forti contrasti cromatici tra elementi chiari e superfici scure. Il tutto dà un effetto atipico, più vicino a un moderno albergo che alla tradizione navale; d'altronde, gli spazi a disposizione, veramente impressionati sul 630, consentono di lavorare sulla linearità e sulla pulizia dei volumi. Forse è proprio tutto questo spazio che crea qualche problema dentro il nuovo Hanse: si ha l'impressione che alcune zone non siano ancora completamente risolte, con elementi inspiegabilmente sacrificati e parti lasciate praticamente vuote o riempite con piani non funzionali (va però detto che gli interni sono ancora in fase di sviluppo). Inoltre, rispetto al passato gli Hanse recenti hanno meno volu-

1 Il carteggio ha il piano limitato e una console che contiene solo il plotter. Sul fianco gli sportelli in plexiglas acidato nascondono il quadro elettrico; 2 Per una volta la foto non rende giustizia alla sensazione di spazio che si ha entrando in quadrato. La luce è fornita dagli osteriggi centrali, dalle grandi finestrate continue e dai gradevoli oblò sulle murate; 3 La cucina è completa di due frigoriferi e ha spazio per il microonde e per la lavastoviglie. Buone le aree di lavoro con piano in Corian, mentre la mensola bianca ha una funzione prettamente decorativa; 4 In questa versione la cabina armatoriale ha il letto a murata e il bagno a prua, ma noi ne preferiamo una con letto centrale e bagno verso poppa che, tra l'altro, lascia spazio per un'ampia cala vele trasformabile in cabina equipaggio



**5** I divani sono come quelli di casa, con tanto di braccioli e completamente rivestiti in stoffa. Abbondanti le sedute (fino a dieci posti) ma il tavolo basta per sei. Poco pratica la cinghietta per trattenere le sedie in navigazione. I paioli sono in acero a moduli quadrati di facile movimentazione; molti di essi, però, sono avvistati da sotto diventando complessi da smontare; **6** Le cabine di poppa comprendono un lungo corridoio che dà accesso ai bagni. I letti sono comodi e, unendoli, si ottiene un matrimoniale largo due metri. Buona la dotazione di armadi e abbondante l'altezza dal pozzetto, tanto che l'ingombro di un gavone non avrebbe infastidito; **7** Il bagno di prua ha un box doccia veramente grande; la porta però è alta da terra e manca una soglia per contenere l'acqua

mi organizzati per lo stivaggio, un sacrificio necessario per riuscire a proporre prezzi così contenuti. In ogni caso, quando si scende sotto-coperta l'impressione è sbalorditiva: se sono i grandi spazi che cercate, rimarrete ipnotizzati. La campata smisurata dalla scala alla paratia di prua, lo sfondamento su tutta la larghezza enfatizzato dagli oblò quadrati sulle murate, la dilatazione dello spazio dovuta alle numerose superfici chiare, vi sembrerà di stare su un 100 piedi. In tutto questo spazio gli elementi di arredo, volutamente staccati dall'involucro, tendono a "galleggiare" riprendendo l'effetto dei mobili di casa, fatto ulteriormente accentuato dal paiolato in acero. La cucina, ampia e completa, caratterizzata dall'isola centra-

le, è completamente permeabile e integrata con la dinette, mentre il carteggio è limitato a un piano di appoggio da dove consultare il grande plotter (non ci sta altro). Tre le cabine, con tutta la prua dedicata all'armatoriale, veramente grande ma con letto appoggiato alla murata e scarsa dotazione di armadi, e le due gemelle di poppa, ben risolte, con due letti unibili e discreta dotazione di volumi per lo stivaggio. Tutte sono dotate di bagno completo di doccia separata. Questo per quanto riguarda l'esemplare in prova perché - ecco il bello degli Hanse - sono disponibili numerose soluzioni per ogni ambiente che vi daranno la possibilità di costruirvi la barca secondo le vostre esigenze.

**A** Il piano del letto di prua si solleva scoprendo un ampio vano di stivaggio; **B** Nella cabina armatoriale, davanti alla tv (orientabile) vi è questa comoda poltrona con parte allungabile per stendere le gambe; **C** I bagni hanno lavelli rettangolari appoggiati e una discreta quantità di stipetti; sono tutti (nella foto uno di quelli di poppa) sprovvisti di soglia per la doccia; **D** In cucina vi sono due frigoriferi di cui uno dotato doppio accesso. Da notare i tondini d'acciaio per poggiare le stoviglie calde. Nell'esemplare in prova mancavano le spondine di contenimento sui piani, normalmente presenti; **E** Questo vano dietro il carteggio può contenere una cantina refrigerata, la lavatrice, o essere adibito a piccola officina

## prova Hanse 630

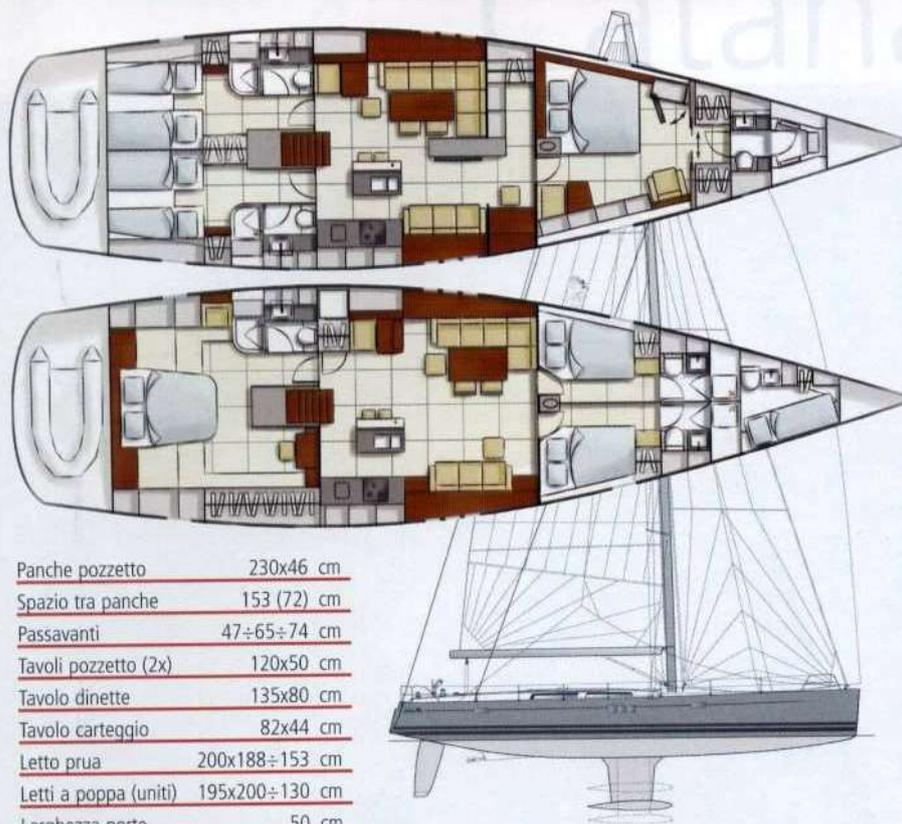


## Benvenuti a bordo

Dobbiamo essere sinceri: considerando le condizioni meteorologiche e la stazza della barca, pensavamo peggio. La giornata della prova ha fornito condizioni non proprio ideali per il grande Hanse: vento sotto i 10 nodi (nella media tra i 6 e gli 8) e, sul bordo mure a sinistra, fastidiosa maretta in prua. Nonostante questo, col solo fiocco autovirante ci siamo mossi con soddisfazione, riuscendo a valutare la reattività della barca e raggiungendo persino una punta massima di 8 nodi, anche se aiutati dal mare che spingeva. Ma andiamo con ordine. In assenza di vento, le prime prove sono state a motore: niente male le velocità - 9,5 nodi al massimo (3.600 giri), 9 a velocità di crociera veloce e ben 8 a soli 2.000 giri - mentre in manovra risente di un certo ritardo nella risposta: ci mette alcuni secondi a fermarsi, periodo nel quale subisce l'effetto evolutivo dell'elica; ma quest'ultima è ancora provvisoria e verrà presto sostituita. Male invece la rumorosità: un po' per la maggior propagazione dello scafo in epossidica, un po' per la scarsa cura nell'applicazione del materiale insonorizzante, per ottenere una soglia di rumore accettabile bisogna scendere sotto i 2.500 giri. Finalmente si alza una leggera brezza, tiriamo su la randa aiutati dal winch elettrico e srotoliamo il fiocco autovirante. La partenza, ovviamente, non è fulminea, ma a poco a poco la barca prende il suo passo fino a navigare sempre sopra la velocità del vento reale: 6 nodi con

5,8 di reale, 7,4 con 6,8, tanto per dare alcuni numeri. Il tutto mantenendo le estremità alte e pulite, quindi con relativo scarso trascinamento. Il timoniere arriva facilmente ai winch, mentre per agire sugli stopper deve salire sui paraonde. Quando aumenta lo sbandamento i puntapiedi a pedana sono fantastici; peccato solo che, per ora, abbiamo una sola posizione mentre ce ne vorrebbero almeno altre due intermedie. Come abbiamo detto, con poco vento l'autovirante non è il massimo, specie se c'è mare in prua: quando la barca è dritta e in deficit di potenza, le sezioni che si appiattiscono rapidamente tendono a spanciare sulle onde rallentando il moto. In compenso, però, la sensazione di virare semplicemente girando la ruota è veramente impagabile. Forse l'assetto ideale sarebbe il fiocco per le condizioni medio-sostenute e un bel Code-0 rollabile murato davanti allo strallo per i venti leggeri. La timoneria cardanica fa il suo dovere, trasmettendo senza dispersione quello che avviene sulla grande pala; le ruote in carbonio (opzionali), di generoso diametro (110 cm), ne attutiscono l'inerzia. Il risultato è una sensibilità che si trasforma in una insospettabile reattività: anche se ci vogliono 2,5 giri da banda a banda, bastano pochi gradi di timone per far reagire l'imponente scafo, consentendo di giocare tra le onde con una certa agilità, con la sensazione di avere la barca sempre bene "in mano".

## Scheda tecnica



Panche pozzetto	230x46 cm
Spazio tra panche	153 (72) cm
Passavanti	47÷65÷74 cm
Tavoli pozzetto (2x)	120x50 cm
Tavolo dinette	135x80 cm
Tavolo carteggio	82x44 cm
Letto prua	200x188÷153 cm
Letti a poppa (uniti)	195x200÷130 cm
Larghezza porte	50 cm

## Dedicato a...

La nuova generazione di Hanse sta riscuotendo un notevole successo anche tra i velisti esperti, quelli cioè che hanno già navigato a lungo e accumulato una certa dose di cultura nautica. Questo perché, insieme a innumerevoli soluzioni pratiche ben studiate, offrono qualcosa di realmente innovativo ma sempre all'interno di buone doti marine, garantite da una costruzione robusta e, soprattutto, dall'ottima firma di chi le progetta. In coperta offrono abbondanti spazi da vivere, agevolati da manovre estremamente semplificate. Ma è dentro che scatta la scintilla: non si può rimanere indifferenti, o si amano o si odiano. Quindi la valutazione dello stile è pura accademia perché, in realtà, è assolutamente soggettiva. Certo alcuni elementi mal risolti o poco marini sono riscontrabili oggettivamente, ma sono rari, soprattutto considerando l'elevato livello di personalizzazione disponibile. E poi c'è il prezzo: da questa stagione ancor più convenienti, gli Hanse si confrontano con prodotti spesso ben al di sotto della loro qualità e dei loro standard, specie se si considera la fornitura delle dotazioni di serie.



## i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Bordeaux 60	Cnb	18,38	5,18	26.700	180,60	784.000
Comet 62rs	Comar	18,50	5,25	20.000	182,00	1.130.000
Shipman 63	Shipman Yachts	19,20	4,95	16.500	195,00	1.250.000
Ocean Star 60.1	Ocean Yachts	18,01	5,15	25.200	176,00	565.000

Progetto	Judel/Vroljik
Lunghezza scafo	19,00 m
Lunghezza gall.	17,10 m
Larghezza	5,20 m
Immersione	2,20-2,50-2,98 (std) m
Dislocamento	25.900 kg
Zavorra (42%)	11.000 kg
Sup. vel. (randa + fiocco autovirante)	200,11 mq
Motore Volvo D3-110 linea d'asse	110 hp
Serbatoio nafta	600 l
Serbatoio acqua	800 l

### Attrezzatura

- albero Marechal 3 crocette, sartie spiroidale
- avvolgifiocco Bamar MEJS 1.02 (flush-deck)
- vang rigido, paterazzo regolabile
- winch Lewmar 2x64 EST elettrici + 2x54 ST
- stopper Spinlock (9) XX0812 + (3) Z51214
- attrezzatura di coperta Lewmar

### Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro e pvc espanso, resina epossidica, tecnica del vuoto
- struttura: griglia di longheroni e madieri resinata a scafo, rinforzi in carbonio

### Dotazioni

- ponte, pozzetto, tuga e plancia poppa in teak
- randa e fiocco autovirante in dacron
- tavoli (2x) teak in pozzetto
- bitte a scomparsa (6)
- musone ancora ribaltabile, salpancore elettrico
- plancia poppa apribile (pistoni idraulici)
- osteriggi a filo (10) e oblò (8) Lewmar
- timonerie cardaniche con ruote ø 110 cm
- strumenti log e eco
- wc elettrico nel bagno armatoriale
- batterie 12 v 1x80 + 24 v 400 Ah
- caricabatterie 24 v 100 Ah
- boiler acqua calda
- frigo elettrico 130 l e freezer 80 l a pozzetto

### Meteo della prova

- vento da 5 a 10 nodi reali
- mare poco mosso

### Prezzo

€ 695.000

### Optional

Cabina marinaio a prua con wc e lavello	8.900
Sprayhood	3.800
Generatore 6 kw a 1.500 giri	12.900
Passerella idraulica alloggiata nel gavone	11.800
Lavatrice/asciugatrice	3.900
Lavastoviglie Dometic VW 2440	2.300
Bowthruster 6 kw Maxpower retraibile	11.400
Aria condizionata 3x8.000 btu	18.360

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni [www.hanse-yachts.com](http://www.hanse-yachts.com)

Nautilus Marina - Tel. 06 6581221

Lagon Yachting - Tel. 0184 481010

Schmidt&Partner - Tel. 0431 53711

prova



Le linee di Judel-Vrolijk e la costruzione in epossidica garantiscono a questo potente diciannove metri prestazioni di rilievo