



flink hellen, wordt het profiel van het onderwaterschip min of meer asymmetrisch. Dat produceert turbulentie, dus weerstand. Een asymmetrisch onderwaterschip kan bij helling stuurproblemen opleveren. Dat zijn redenen om een boot als deze bij harde wind rechtop te varen. Dit betekent wijd schoten, het grootzeil vlak trimmen en op tijd reven. Hiermee minimaliseert u de wervelingen, reduceert u de weerstand van de boot en voorkomt u uit het roer lopen.

### INTERIEUR

De werf heeft een ander ontwerp bureau in de hand genomen dan bij de eerdere modellen: Design Unlimited. Onderdeks ziet de boot er verrassend anders uit. Het interieur doet prettig aan, is strak en ademt stijl. De afwerking is industriematig, maar verrassend goed.

De elementen van het interieur staan op een binnenschaal en dat heeft zo zijn voordelen. Zo maakt een binnenschaal een fraaie, watervaste nat-

## IDEAAL: EEN TUIG VOOR FLINKE WIND EN VOORZIENINGEN VOOR EXTRA LICHTWEERZEILEN

te cel mogelijk. Het is ook mogelijk om het hout van de betimmering, het keukenblok, het kaartentafelblok en de banken op een verhoging van het salondek te plaatsen. Hiermee wordt de kans op inwatering van het hout verminderd. De Hanse 350 gebruikt de binnenschaal om accubakken onder de salonbanken te creëren. Helaas ontbreekt op de accu's een zekering voor de kabel tussen accu en zekering/schakelpaneel. Hoewel niet CE voorgeschreven, is dat naar onze mening gevaarlijk. Bij Hanse hebben ze - met een half oor - geluisterd naar de kritiek op de plaatsing van zware gewichten in de

uiteinden van de boot. De accu's zijn uitstekend geplaatst, maar zowel de dieseltank als de watertank bevinden zich te ver van het gewichtszwaartepunt, respectievelijk onder de kooien in het achter- en vooronder. Ze zijn daar wel mooi ingeklemd door de binnenschaal.

### HOOFDSCHOT

Wat het meest opvalt, is het hoofdschot. Op bijna alle jachten scheidt deze rechte muur het voorschip van de salon. Het traditionele hoofdschot is op de Hanse 350 vervangen door twee halfschotten, die onderling een kleine meter verspringen.

### MEER INFO

<b>BOUW</b>	Hanse Yachts, Greifswald, Duitsland, <a href="http://www.hanseyachts.com">www.hanseyachts.com</a>
<b>LEVERANCIERS</b>	Hetterschijt Hanse Zeiljachten, <a href="http://www.hetterschijt.nl">www.hetterschijt.nl</a> Navi-Sell, International Yachtbrokers, <a href="http://www.navi-sell.com">www.navi-sell.com</a> North Sea Boating, <a href="http://www.northseaboating.com">www.northseaboating.com</a> Bora Yacht Import N.V., <a href="http://www.hanseyachts.be">www.hanseyachts.be</a>

ZIE OOK ZEILEN.NL VOOR DE VIDEO VAN DEZE TEST



De afdekking maakt de motor moeilijk toegankelijk voor onderhoud.



Slechts één gasfles in de bun. De reservefles moet dus ergens anders worden gestuwd.



Op de dieseltank. Vanwege de extra inertie die dat oplevert, houden we daar niet van.

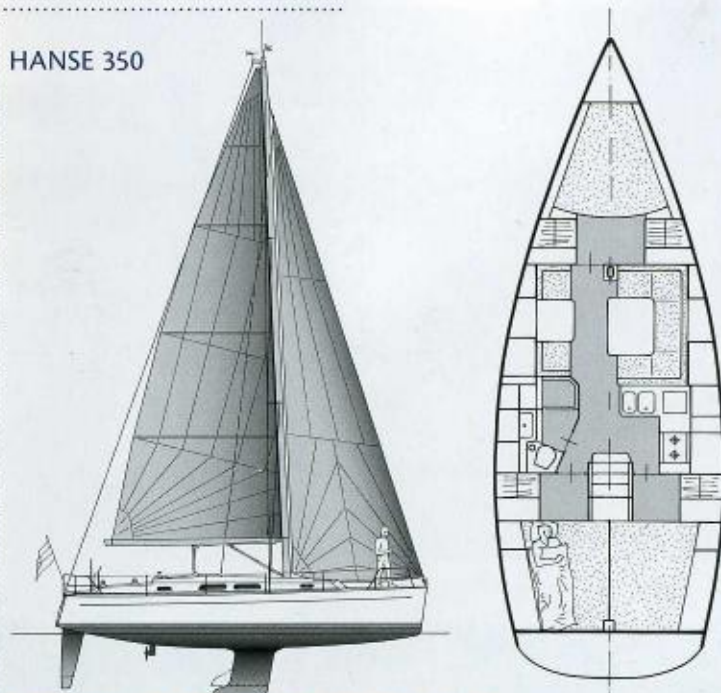
er halfschot aan bakboord staat op dezelfde wijze, waarop de maststeun staat. Het schot aan stuurboord staat zo'n negentig centimeter voren. Het schuine tussenschot, dat de twee halfschotten onder een hoek van 45° met elkaar verbindt, geeft toegang tot de natte cel aan bakboord. De maststeun staat vrij in de salon en doet zo dienst als slinger. Deze verrassende positie van het hoofdschot doorbreekt de traditionele indeling van de salon. De dwarsscheepse bank aan stuurboord is nu niet meer recht tegenover de u-vormige bank aan bakboord, maar draait iets meer naar voren. Hierdoor ontstaat een ruime kombuis aan stuurboord. Het gevolg van de verschuiving van het interieur is wel dat de dwarsscheepse poot van de L-vormige kombuis verder naar voren is dan gebruikelijk. Als de boot

over bakboord helt, zal het achter het werkblad niet eenvoudig zijn steun te vinden. Het interieur suggereert over het algemeen wel veel meer ruimte dan we doorgaans op een 35-voeter beleven.

### HET SALONDEK

De donkere eikenhouten laminaatvloer staat chique. Het grootste gedeelte van de bilge is echter niet direct bereikbaar. Slechts enkele vloerdelen kunnen er – met geweld – uitgehaald worden. Er is veel voor te zeggen om vloerdelen vast te monteren. De vloerdelen zullen zo bij ongelukkig platslaan niet door de kajuit vliegen. De bilge moet volgens ons echter wel in zijn geheel bereikbaar blijven. Niet alleen om op den duur onwelriekend water op te kunnen dweilen, maar ook voor inspectie van de romp bijvoorbeeld na een aan-

## HANSE 350



### SPECIFICATIES

ONTWERP	Judel/Vrolijk & Co
ONTWERP INTERIEUR	Design Unlimited
LOA	10,59 m
LENGTE ROMP	10,50 m
LENGTE WATERLIJN	9,60 m
BREEDTE ROMP	3,55 m
DIEPGANG STANDAARDKIEL	1,85 m
DIEPGANG OPTIE	1,45 m
WATERVERPLAATSING	5,76 m <sup>3</sup>
BALLAST KIELGEWICHT	1.845 kg (32 %)
DOORVAARTHOOGTE	16,43 m
AANDEWINDS ZEILOPPERVLAK	64,86 m <sup>2</sup>
GROOTZEIL	35,25 m <sup>2</sup>
ZELFERENDE FOK	29,61 m <sup>2</sup>
BIJGELEVERDE ZEILEN:	Grootzeil en zelfkerende fok
GENUA 140% (OPTIE)	37,00 m <sup>2</sup>
GENNAKER (OPTIE)	81,00 m <sup>2</sup>
MOTOR	Yanmar 15,3 kW/21 pk, saildrive
INHOUD BRANDSTOFTANK	110 l
INHOUD WATERTANK	260 l
DOUCHE	1
HUTTEN	2 of 3
SLAAPPLAATSEN (MAX.)	6 of 8
PRIJS VANAF	€ 93.891 (vaarklaar, inclusief BTW)
STANDAARDLUXEPRIJS	€ 116.500 (inclusief BTW)
OPTIES	3 hutten, natte cel achter

De standaardluxeprijs is berekend ten behoeve van de prijsvergelijking\*. U zult in de praktijk dus minder kwijt zijn dan onze standaardluxeprijsberekening aangeeft. Standaard levert Hanse onder meer de volgende voorzieningen: boiler, warm en koud water, 12V/20 amp. acculader, walstroom, 230 V stopcontact bij kaartentafel, 130 l koelkast, log, dieptemeter, met leer bekleed stuurwiel, telescopische giek op-/neerhouder, doorgelaaft grootzeil en zelfkerende fok. Voor de standaardluxeprijs hebben we de volgende opties berekend: buiskap, GPS met plotter, marifoon, heteluchtverwarming, vaarklaarpakket, waarin vier stootwillen, vier landvasten, vlag, vlaggenstok, onderhoudspakket voor de motor, anker, 40 meter ankerloodlijn, ankerbol, kegel, gasfles, sloten op ingang en bakskisten, volle dieseltank, scheepsnaam en thuishaven op romp, windset, elektrische ankerlier, tweede serviceaccu, klapschroef, driekleurentoplicht, autopilot, antifouling, middenborders, transport naar Nederland, tuigen, vaarklaar maken.

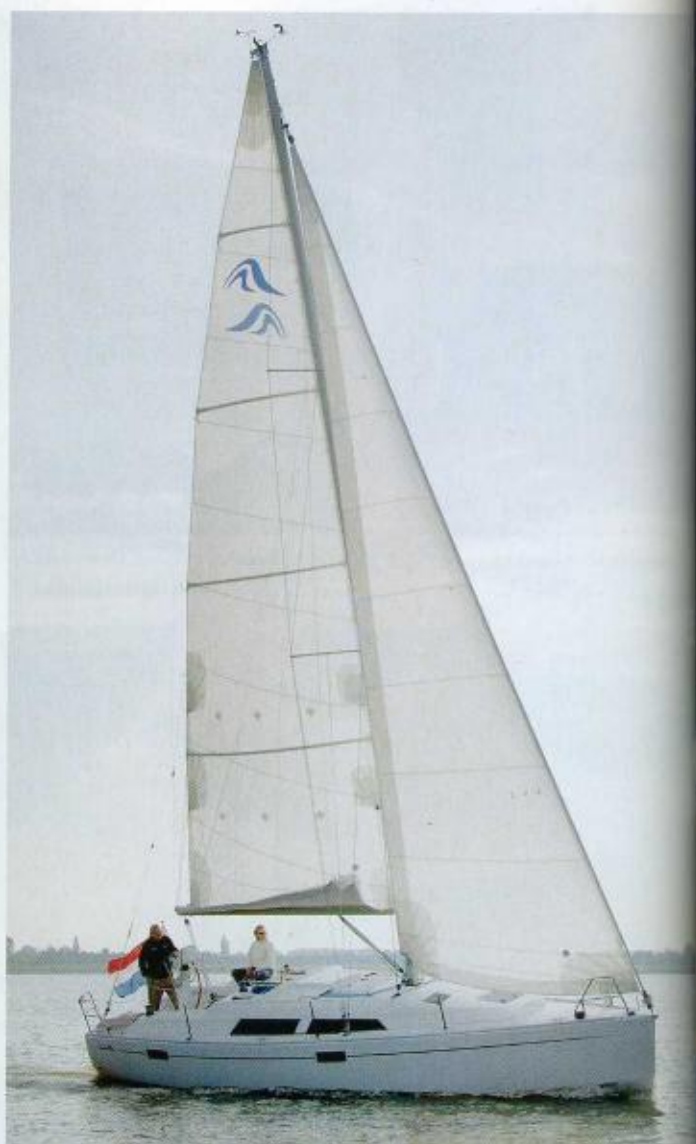
\*Gezien de schaarste aan teak en de omstandigheden waaronder wilde teak gewonnen wordt, vermelden we noch bij de standaardvoorzieningen, noch bij de extra's de teakproducten.



De noodhelmstok is eenvoudig te plaatsen op de roerkoning onder het inspectieluik.



Om de genoa goed dicht te kunnen trekken, zijn de puttings naar binnen geplaatst.



De hoge giek zorgt voor prima uitzicht onder helling.

## HET INTERIEUR DOET PRETTIG AAN, IS MODERN STRAK EN ADEMT STIJL

varing. Vastschroeven kan natuurlijk, maar we geven de voorkeur aan snelsluitingen.

### KIEL EN BILGE

Inspectie van de huid is lastig. Via de planken die we open krijgen, zien we de kielconstructie. Die oogt opvallend stevig. Hoge stringers en wrangen verdelen de krachten op de kiel, zowel in de breedte als in de lengte, over een groot oppervlak van de romp. Een dikke, stalen contraplaat over de gehele lengte van de kielkop - keurig afgewerkt met epoxy - dient als flens voor de moeren op de kielbouten. Dat ziet er degelijk uit. Een

bilgeput, waarin condens en druiwater zich kan verzamelen, ontbreekt. Een bilgepomp is wel aanwezig, maar die staat niet op het diepste punt van het vlak. Hierdoor zal er altijd ergens water in het vlak staan. Er moet serieus water onder de vloeren staan wil het de automatische bilgepomp bereiken. Het kan natuurlijk zijn dat dit onvolkomenheden zijn, die we moeten toeschrijven aan dit prototype. Op zijn minst verwachten we een andere plek voor de bilgepomp en pijpjes door de wrangen en stringers die het mogelijk maken dat het water onder de vloer de pomp bereikt. 

## CONCLUSIE

Over het tuigplan van de Hanse 350 is nagedacht. Het is met zijn 9/10 fractionele tuigage meer dan redelijk trimbaar. De standaarduitvoering met een keefok is zeer handzaam, vooral voor een kleine bemanning. Wie betere prestaties op ruime koersen of aan de wind wil, kan een genaker en een lichtweergenua aanschaffen. Het lopend want en het standaardbeslag is hier op voorbereid.

De interieurindeling is niet alleen origineel, maar ook functioneel. Het is wel wenselijk dat er meer handgrepen zijn om onderdeks bij helling effectief te functioneren.

We constateerden nog enkele onvolmaaktheden en slordigheden, maar die zouden kunnen worden toegeschreven aan de 'proto'-status van dit vierde exemplaar van de productielijn. Gezien de kwaliteit van de lijn die we eerder dit jaar bij de test van de Hanse 400 aantroffen, mogen we verwachten deze aandachtspunten worden verbeterd.

En dan de prijs. Vergelijkbare boten van de Océanis-lijn van Bénéteau en de Sun Odysseys van Jeanneau zijn acht tot tien procent duurder, inclusief de standaardvoorzieningen. Bavaria's, Harmony's en Delphia's in deze lengte zijn een fractie goedkoper, maar lijken het af te leggen met betrekking tot de degelijkheid van de constructie of de kwaliteit van de afwerking, dan wel de 'styling' van het interieur. Kortom, de Hanse 350, is, mits er wat onvolkomenheden worden bijgewerkt, veel waar voor uw geld.



# VEEL BOOT VOOR WEINIG

Hanse Yachts, een van de grootste botenfabrikanten ter wereld, introduceerde deze zomer de Hanse 320 en de Hanse 350. Zeilen stapt aan boord.



De slapers in de achterkajuit hebben genoeg ruimte onder de kuip.

Sinds de oprichting van de werf in 1993 heeft Hanse Yachts uit het Duitse Greifswald 22 verschillende typen op de markt gebracht. In het boekjaar 2005/2006 produceerde de werf bijna zeshonderd boten. Hanse is daarmee een van de vijf grootste botenfabrieken ter wereld. Momenteel produceren ze acht typen tussen de 9,75 meter en 19,20 meter. Op de Hiswa te Water 2007 introduceerden zij de Hanse 350 en de Hanse 320. Sinds de presentatie van de Hanse 401 in 1998 worden de jachten ontworpen door ontwerpbureau Judel/Vrolijk & Co. Ook deze twee jongste paarden uit de stal van directeur Michael

Schmidt komen van de tekenafels van dit bureau.

We varen de, net voor de HISWA gereed gemaakte Hanse 350. Hoewel het de vierde boot van de lijn is, is nog niet alles volledig geïnstalleerd. Het jacht ziet er met zijn vrij hoge vrijboord, licht vallende boeg, weinig zeeg, lage opbouw en rechte lange en gedeelde raampartij uit als een modern, maar niet extreem jacht. We varen de boot met licht weer onder standaardtuig: een 110 procent grootzeil en een 95 procent keefok. De keefok doet met deze 'Seldén-achtige' schootvoering op ruimere koersen niet veel en dat reduceert het zeiloppervlak op ruimere koersen

tot iets meer dan het oppervlak van het grootzeil. Een keefok op een zogenaamde 'Hoyt-boom' zou effectiever zijn geweest. Wij zouden onder de nu gekozen tuigage op ruimere koersen extra zeil willen voeren. En dat is voorbereid. Een wegneembare boegspietje helpt flink bij het gemakkelijk voeren van een gennaker.

## TUIGAGE

Bij zeven knopen ware wind halen we op deze proefvaart onder grootzeil en keefok aan de wind 4,5 knoop. Dat is zo'n zestig procent van de theoretische rompsnelheid. Dat lijkt niet al te veel, maar bij zo'n zwakke wind is dat nog altijd bet

## HANSE 350

Testomstandigheden: IJsselmeer, Windkracht 2 tot 3, 6 - 8 knopen wind

## BEOORDELING

ONTWERP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ZEILEIGENSCHAPPEN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ZEILCOMFORT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ERGONOMIE KUIP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BEDIENINGSGEMAK	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
STAAND WANT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
LOPEND WANT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
KWALITEIT BIJGELEVERDE ZEILEN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BESLAG	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RDER, CONSTRUCTIE EN EFFECT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INTERIEUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INTERIEURAFWERKING	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
KOMBUIS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SLAAPACCOMMODATIE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
TOILET EN DOUCHE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BERGRUIMTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PLAATSING TANKS EN ACCU'S	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MOTORINBOUW	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MOTOR, GEDRAG OP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VENTILATIE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
WATER AFVOER (BILGE)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ERGONOMIE BINNEN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
TECHNISCHE INSTALLATIE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PRIJS-PRODUCTVERHOUDING	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Doelwercategorie CE A (Oceaan, windkracht > 8 Beaufort, golfhoogte > 4 m)

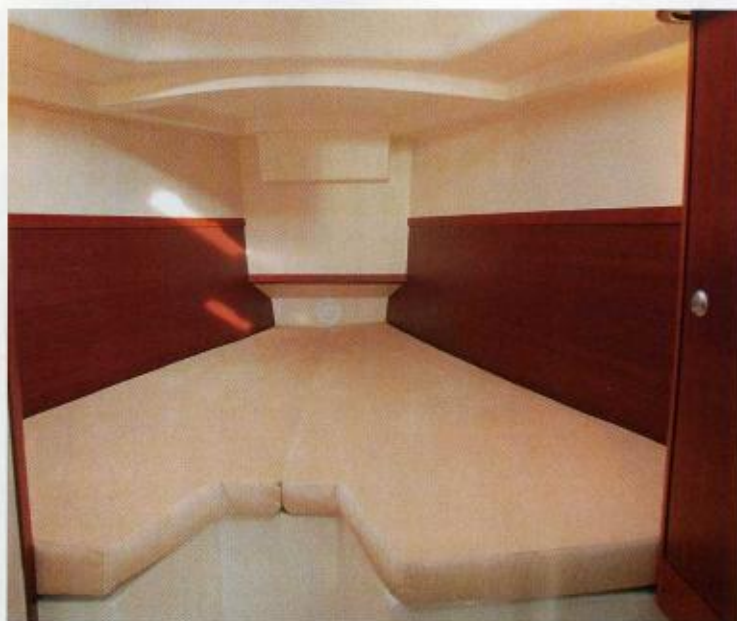
## EEN WEGNEEMBAAR BOEGSPIETJE HELPT FLINK BIJ HET GERIEFLIJK VOEREN VAN EEN GENNAKER

dan ruim de helft van vergelijkbare nachten. Als de wind aantrekt tot een knoop of tien loopt de snelheid aan de wind op tot 5,2 knopen (zeventig procent van de theoretische romp-snelheid). Uit dit toch wel flinke verschil in snelheid bij slechts een zwakke windtoename lijkt hier een breekpunt te liggen. Oftewel, onder de tien knopen ware windsnelheid zou de boot op aandewindse koersen meer zeil kunnen gebruiken. Maar ook dat is voorbereid. Ondanks de keefok (standaard) beschikt de Hanse 350 over een schootrail voor een lichtweergenua en zijn de puttings naar binnen geplaatst. Bij de Hanse 350 hebben ze gekozen voor een hanteerbaar tuig voor flinke wind, in combinatie met de voorzieningen voor extra lichtweezeilen. Dat is zeker geen goedkope oplossing. Een genuarail naast een keefok

kost flink wat meer dan de keuze voor het een of het ander. En het plaatsen van de puttings naast de opbouw bij de toepassing van een keefok die puttings op het potdekkel mogelijk maakt, is vanwege de extra voorzieningen onderdeks erg prijzig. Hulde dus.

### TURBULENTIE

Ondanks het lichte weer constateren we aan de wind opvallend veel wervelingen in het kielzog. De Hanse 350 heeft een breedte die minder dan drie keer in de lengte past. Slechts een kwart van de vijftig boten rond deze lengte is breder. Voor een Dehler 34 is dat bijvoorbeeld maar vijftig procent en voor een Winner 10.10 zelfs zeventig procent. Voor een 35-voeter is dit dus een vrij brede boot. Brede boten hebben veel aanvangsstabiliteit, maar als ze



Een sobere inrichting, gebouwd op functionaliteit.



Door het hoofdschot te delen, ontstaat een opvallend ruimtelijk effect in de salon.



De kok heeft weinig steun of handgrepen als tijdens het varen gekookt moet worden.



De binnenschaal bepaalt de vormgeving van de natte cel. Makkelijk schoon te houden.