Tekst: Paul Van den Keybus
Foto's: Paul Van den Keybus / Hanse Yachts

HANSE 495

Rechtlijnigheid troef

Voornaamste eigenschappen

LOA:	15,40 m
Romplengte:	14,85 m
LWL:	13,54 m
BOA:	4,75 m
Diepgang:	2,38 m / 1,98 m
Gewicht:	± 14 ton
Ballast:	± 4 t / ±4,45 t
Motor:	Volvo D2-75 diesel
Water:	± 650 l
Diesel:	± 300 l
Grootzeil:	67,50 m2
Fok:	51,50 m2
Ontwerp:	Judel & Vrolijk
CE-categorie:	A (oceaan)
Prijs:	206.500 euro ex BTW

Info dealer: www.northseaboating.com - 050/41.20.06

De Hansegroep in Greifswald heeft naast Hanse ook Moody en Dehler in zijn zeilbotenportefeuille. Moody staat daarbij voor de enigszins traditionele boot en heeft ook een moderne tak, Dehler is een snelle cruiser-racer die goed uitgerust en functioneel is, Hanse biedt veel ruimte, is comfortabel en kan toch snel kruisen. De nieuwe Hanse 495 past helemaal in dat plaatje: een goed zeilende, leefbare boot met een eigen uitstraling en veel ruimte. Bij Hanse noemen ze dat de loft-style. Een uniforme definitie van een loft bestaat niet echt, maar wanneer men uitgaat van een aantal gemeenschappelijke noemers zoals grote, open ruimtes, grote ramen en een karakteristieke uitstraling, dan valt de nieuwe 495 van de Hanse-werf daar zeker in. En dat principe wordt rechtlijnig doorgetrokken.

Verzonken dekluiken.

Zoeken naar houvast

De rechte lijnen vallen reeds op aan de steiger: dak, kuipranden en romplijnen zijn horizontaal, enkel op een markante wijze onderbroken door aan weerskanten twee verticale ramen in de romp. Die zullen mee zorgen voor het gevoel van ruimte binnenin en voor bijkomend licht en uitzicht. Plaats aan dek is er ruimschoots, de doorgang naar het voordek wordt minimaal gehinderd door de de enkelvoudige verstaging van de Seldén-mast die een dubbel stel schuin naar achter gericht zalingen heeft. De achterstag is regelbaar en biedt enige trimmogelijkheden. Helemaal voorop zijn zowel de elektrische ankerlier als de trommel van de rolfok heel netjes weggebouwd. Het (als extra leverbaar) anker loopt via een uithouder, waarop een teakhouten plankje kan helpen bij het opstappen op de boot. De voorstag begint net onder de masttop en levert zo toch een respectabele voordriehoek op, eigenlijk een must want gezien het feit dat het om een keerfok gaat is er geen overlapping van de mast mogelijk. De standaard gemonteerde genuarails aan weerskanten op het kajuitdak laten wel toe een grotere genua te voeren en het eventueel gebruik van cunningham-lijnen maakt dat het achterlijk van de keerfok ook op ruimwindse koersen dicht kan gehouden worden. Op het voordek treffen we een groot luik aan: dat geeft toegang tot een ruim, maar diep vooronder dat ofwel kan fungeren als bergruimte voor extra-zeilen en stootkussens, ofwel, en dat is afhankelijk van de gekozen indelingsvariante, als hut voor een eventuele schipper. Op de kajuit had de handgreep als steun wel iets langer mogen doorlopen om zich ook onder zware weersomstandigheden veilig te kunnen verplaatsen. Die steun vindt men wel in de kuip, waar zowel randen rond de kuiptafel als de tafel zelf een degelijke steun geven. De beide stuurwielen, die een juist diametercompromis vormen tussen afmetingen en stuurgevoel, bieden aan de stuurman twee posities: staand met de voetsteun gevormd door het verankerpunt van een opklapbaar zitje, en uiteraard het zitje zelf. Aan weerskanten is er een bergruimte met openklappend deksel. Dat deksel heeft vooraan een uitsparing waarlangs vallen en schoten in de kast geleid kunnen worden om zo een wirwar van touwen in de kuip te voorkomen. Enige discipline is daarbij echter wel vereist. De vallen en schoten zelf komen heel netjes en bijna in rechte lijn onderdeks aan, met de al dan niet elektrische Lewmar-lieren in het verlengde.

De grootschoot is van het type German Sheeting System, met bediening aan weerskanten: jammer dat een overloop ontbreekt en er dus minder trimmogelijkheden zijn. Dit type schootvoering biedt wel het voordeel dat de kuip helemaal vrij blijft. De schoot wordt hierdoor wel gigantisch lang en dan heb je aan de wind in een heel eind grootschoot in de kuip. In verband met dat vrij houden: zes verzinkbare klampen zitten netjes weg wanneer ze niet gebruikt worden. De hendels van de motorbediening en de - eigenlijk wel noodzakelijke - supplementaire boegschroef zijn aan stuurboord gemonteerd en zijn daar erg goed te bedienen. Repeaters van de instrumenten staan aan weerskanten gemonteerd helemaal achteraan de kuipranden, de grote plotter staat in het midden en is niet altijd optimaal afleesbaar door de lage positie. Een draaibare console zoals bijvoorbeeld op de vroeger geteste Jeanneau 40.9 is dan veel efficiënter. De spiegel klapt open en hij wordt daarbij vastgehouden door een eenvoudig maar efficiënt systeem van touw en blokken. Het vrijkomende zwemplatform is daarbij helemaal in verhouding tot de rest van de boot: ruim.

Dubbele stuurstand met opklapbare zitjes.

Onderdek

Ook onderdeks is het ruimte troef. Stahoogte hoeft hier niet eens behandeld te worden: overal hoogte zat, en ook licht is er in overvloed. De combinatie van raam in raampartijen, dekluiken en openklapbare ramen in de kajuitwanden, staat garant voor voldoende licht. Maar grote stahoogte is niet altijd een positief punt: in de hoofdkajuit lopen twee handgrepen weliswaar door over heel de lengte van het plafond, maar vooral onder helling zijn ze voor 'kleinere' lieden (zoals wijzelf) quasi onbereikbaar. Gelukkig bieden de uitstekend geconstrueerde trap, de kaartentafel en de diverse handgrepen in het keukengedeelte dan weer meer houvast.

De kok in dat keukenblok heeft ook één en ander om vast te houden: bergruimte in overvloed, grote werkvlakken en diverse apparaten. Hij heeft dus een volwaardige keuken ter zijner beschikking, waarbij ook naar praktische oplossingen werd gezocht. De laden zijn groot, goed af te sluiten en vallen gedempt dicht. Voor het grotere pottenwerk zijn er schuifladen, voor de kleinere spullen verticale apothekersladen. Aandacht voor detail? De keukenkast links naast het raam is zo diep dat ze eigenlijk onbruikbaar wordt. Wat doe je dan? Dan maak je helemaal achteraan een dwarskastje voor nog meer bergruimte. In ons testexemplaar was er nog een oven voorzien met een driepitsgasvuur, een koelkast en een diepvriezer. In het midden van de kajuit staat er een blok, dat enerzijds fungeert als leuning voor de centrale zitbank, en dat anderzijds kan fungeren als bar of als plaats voor het (extra) vertikaal uitschuifmechanisme van de televisie. De openklappende tafel is ruimschoots voldoende voor een uitgebreide maaltijd van 4 personen, 6 personen zitten nog goed en mits wat goede wil kunnen zelfs 8 personen tafelen. Je kan het interieur krijgen in verschillende houtsoorten, onze voorkeur gaat uit naar de lichtere tinten.

Aan stuurboord is er de kaartentafel, dwarsscheeps. Ze is niet groot, maar biedt wel ruimte voor het inbouwen van instrumenten. Daar zit ook het elektriciteitspaneel met alle mogelijke schakelaars, en onderaan is er toegang tot de zekeringen. Voor het overige is ook hier bergruimte geen punt. Tegenover de kaartentafel is er een toilet-douchecombinatie die er erg gelukt uitziet. We vragen ons echter af of het mooie houten blad onder de wastafel een goed idee is: noch op hygiënisch, noch op onderhoudstechnisch vlak kan dat onbewerkte hout voldoen. Ons testschip had de indeling met twee achterkajuiten en een eigenaarshut vooraan. Voor alle kajuiten geldt hetzelfde: groot, met stahoogte en vrij veel bergruimte in leg- en hangkasten. De voorkajuit met vrijstaand dubbel bed heeft bovendien een eigen toilet- en een eigen doucheruimte, zodat de privacy van de eigenaar volledig is. Een alternatieve inrichting wisselt de lay-out helemaal om: twee dubbele voorkajuiten en een eigenaarshut in het achteronder. Globaal kunnen we tevreden zijn met de kwaliteit van de afwerking: alles is in dezelfde rechte lijn opgevat, het geheel is functioneel en mooi, maar niet luxueus. Kleine details als bijvoorbeeld het afkitwerk mogen nog iets meer aandacht krijgen. Overal is er nog wel de mogelijkheid om een persoonlijke en warme toets aan te brengen, de keuze in houtsoort is daarbij een belangrijke keuze.

Loft-style interieur.

Voet- en handsteun op de kuiptafel.

"Op de kajuit had de handgreep als steun wel iets langer mogen doorlopen om zich ook onder zware weersomstandigheden veilig te kunnen verplaatsen."

Vaartip

Boddengewässer en Mecklenburg-Vorpommern - een zeilparadijs

Foto: Stadt Barth

Tochten naar Zweden en Denemarken staan op het verlanglijstje van elke rechtgeaarde zeiler, maar bij het horen van de term Boddengewässer worden de wenkbrauwen gefronst. Nooit van gehoord! Helemaal in het noordoosten van Duitsland ligt dit vaargebied dat bij ons zo goed als onbekend is. Dat het vroeger onbekend terrein was ligt voor de hand: het lag immers in het toenmalig voor watersporters verboden Oost-Duitsland, op de grens met Polen. Iets te ver doorvaren betekende toen een flinke geldboete en veel administratieve miserie. Sinds de eenmaking van Duitsland is er echter veel veranderd en zijn zowel de noordelijke Oostzeekusten met hun krijtrotsen als de grotere binnenmeren vrij toegankelijk. Jachthavens werden in hoog tempo aangelegd, de accommodatie van de bestaande havens werd verbeterd, kortom, niets belet ons nog om Denemarken letterlijk even links te laten liggen en het ook eens in Duitsland te proberen. We worden dan alvast beloond met prachtige natuurgebieden als de eilanden Rügen en Usedom, goed beschutte ankerplaatsen, mysterieuze kusten die ons doen terugdenken aan de vele vluchtelingen die dit als ontsnappingsroute kozen, prachtig gerestaureerde steden als Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund enz., historisch geladen plaatsen als Peenemünde met zijn V2-museum, vriendelijke en behulpzame mensen, weinig drukte ook tijdens het seizoen en - toch ook belangrijk - zeer redelijke tarieven. Wijzelf vonden het daar zo mooi dat we ons schip op de bekende Rammin-werf in Barth - waar de historische Zees-vissersboten worden gerestaureerd en zelfs nog gebouwd - in de winter hebben achtergelaten en die plaats nu gebruiken als uitvalsbasis voor verdere verkenning. Voor de motorbootvaarders is het ook interessant om te weten dat het hele gebied tevens via de binnenwateren bereikbaar is en dus best wel als doel kan dienen voor een uitgebreide en unieke vaartocht. Ook het charteren van zowel zeil- als motorboten is een mogelijkheid.

Info: www.m-v.de ->Urlaub und Freizeit -> am, im auf dem Wasser, ww.werft-rammin.de

Tijd om te varen nu

De 72 pk van de Volvo D2-75 met saildrive op een driebladsschroef hebben geen moeite om een kruissnelheid van 7 knopen vast te houden. De motor zit diep onder de reeds vermelde trap, die helemaal openklapt voor onderhoud. De lagere onderdelen kunnen via luiken opzij bereikt worden. Onze testdag was van het winderige type, met windsterkten tussen 5 en 6 Bf t en af en toe nog uitschieters. Een dubbel rif en een gedeeltelijk ingerolde fok waren dus aangewezen. De standaard zeilen komen van North Sails en staan er goed bij. Uiteraard verliest men met het inrollen hoogte, maar met zo'n 35 graden aan de wind schoten we toch nog netjes op. 7 knopen waren ook hier de kruissnelheid, die al vlug opliep naar 8 en 9 knopen op ruimere koersen. Nooit was er een risico op uit het roer lopen en de roerdruk bleef zeer beperkt. De stuurman kan de grootschoot bedienen via één van de elektrische lieren, een accessoire dat trouwens op een schip met deze afmetingen niet mag ontbreken. Zelf zou ik die nog aanvullen met een rolgrootzeil - ook al geeft dit meestal een prestatieverlies - en een boegschroef. Het standaard grootzeil heeft weliswaar een lazy jack systeem en komt naar beneden in een huik met rits, maar bij ons vlotte dat niet al te best. Klauteren op de masttrapjes was dan de boodschap. Het overstag gaan met de keerfok was dan weer een fluitje van een cent, zodat in feite ook solo kan gevaren worden.

Op ruime koersen konden we de fok helemaal uitrollen en er kwamen dan cijfers boven de 10 op het log te staan, cijfers die haast ongemerkt gehaald worden door de hoge positie van de bemanning boven het water. Aan de wind is er door de vorm van het onderwaterschip wel enige klapneiging op de golven, maar die waren op de schitterende zeilwateren van de Greifswalder Bodden (zie kaderstukje) aan lagerwal extra hoog en kort. Voeg daar nog de relatief koude voorjaarstemperaturen aan toe en een (als extra leverbare) buiskap was welkom geweest.

Goede vaart op ruime koers.

Conclusie

Al met al heeft de Hanse-werf met de 495 het rechtlijnige concept met succes doorgetrokken. Een goed leefbaar, ruim schip met cruisekarakter wordt standaard aangeboden tegen 206.500 euro ex BTW, een bedrag dat zich met extra pakketten wel behoorlijk laat opdrijven, maar dat dan toch nog een confrontatie met de concurrentie niet hoeft te ontlopen.

Moderne zeilvoering van North Sails.