

Hanse 495

¿Jabato o gacela?

Velero para vivir, el último de los Hanse exhibe excelentes cualidades en navegación y contiene los elementos de confort de los anteriores modelos a un precio de partida muy competitivo. [GERMAN DE SOLER](#)



- Astillero: Hanse Yachts
- País: Alemania
- Diseño: Judel/Vrölijk
- Esloza: 15,40 m
- Camarotes: 3
- Precio: 206.500 euros, sin impuestos ni transporte

El diseño de Judel/Vrölijk no se aparta de la línea trazada para los anteriores modelos, manteniendo la característica proa y popa rectas y la lograda armonía de volúmenes.

Pocas veces se nos presenta la posibilidad, o la necesidad, de probar un barco en condiciones meteorológicas adversas, pero sucede y entonces hay que decidir. En el caso del Hanse 495 no había elección. Era entonces o nunca. Con unos 30 nudos de real de SE, la bocana del puerto deportivo de Canet en Roussillon, en el sur de Francia, ya estrecha de por sí, lo parecía más si cabe para nuestro 49 pies, una impresión que acentuaban las olas rompiendo justo en la entrada y que apremiaban a escoger el momento adecuado para enfilarla con el motor a tope para no dejarse atrapar por la rompiente.

En realidad salir era relativamente fácil...lo complicado sería entrar de nuevo.

Esto no arredó sin embargo a nuestro amigo y responsable del astillero Hanse, Jörn Bock, desplazado expresamente a las instalaciones de MYSC, la base logística de Hanse en el Mediterráneo, en la zona técnica del puerto de Canet, para realizar las pruebas. Eso sí, tuvimos que esperar a que el viento amainase, ya que a la hora prevista para la prueba no soplaban menos de 35 nudos y la prudencia aconsejaba mantenerse a la espera.

Finalmente, pasado mediodía, el viento cedió ligeramente, soltamos amarras, izamos la mayor con un rizo dentro del puerto antes de enfilarla la bocana y cruzamos la barrera tras un par de enormes pantocazos y los primeros rociones que llevaron a todo el mundo a bordo a esconder inmediatamente las cámaras, grabadoras y todo lo que no fuese realmente certificado IPX7... Y a concentrarse en navegar. No se extrañe pues el lector si las fotos de navegación mostradas en este artículo no se corresponden con las condiciones en que realizamos la prueba: sencillamente hemos usado las proporcionadas por el astillero ya que nos fue materialmente imposible tomar otras desde a bordo.

En realidad, las condiciones ideales a nuestro criterio son las que ofrecen unos 15-20 nudos de viento real en un día no muy soleado pero luminoso y con mar que no pase de rizada. Es aquí donde podemos explayarnos tomando mediciones a todos los rumbos, repetir si hace falta, probar diferentes combinaciones vélicas, tomar un rizo, navegar a todos los rumbos y tomar tantas fotos como queramos desde a bordo sin peligro para las cámaras. Pero no era el caso y no era cuestión de dejar pasar la oportunidad.

Con cinco a bordo, había suficientes manos y el Hanse 495 nos dio ya al primer vistazo, y más cuando lo analizamos a fondo toda la mañana amarrado en su pantalán antes de salir, la confianza de que su comportamiento no defraudaría.



Y así fue: tras dejar por popa las rompientes de la bocana, dicha confianza se convirtió en certeza.

Comportamiento de todoterreno

Si saliendo del amarre ya agradecemos la presencia de dos efectivas hélices de proa y popa Max Power CR 80 retráctiles, cada día más comunes aunque todavía no habituales en veleros por encima de los 15 metros, los 72 caballos del Volvo D2 con hélice de tres palas plegable Flex-O-Fold nos acabaron de certificar la importancia de disponer de poten-



cia sobrada. Lo ratificaríamos a la vuelta, cuando con el motor a tope, sin mayor y con la ayuda solo de un paño del foque, volvimos a cruzar la barra de rompientes.

El motor nos ayudó a entrar en un hueco entre un tren de olas, pero la segunda cresta nos pilló, golpeando la aleta y atravesando el barco en medio de la bocana. Con la velocidad de bajada de la ola surfeando y la inercia, eso significaba ir directo a las rocas. Pero el pequeño foque, ayudado por toda la

pala a sotavento y la potencia de la hélice tripala con el motor a tope, izo su trabajo devolviendo la proa a rumbo a pocos metros de la escollera.

Casco veloz y estable, quilla profunda, pala efectiva y una rueda que transmita las órdenes con absoluta precisión son la clave de este comportamiento... No se puede pedir más.

Pero volvamos a la navegación. Con la mayor rizada y el foque autovirante, los 25 nudos constantes nos permitieron ceñir contra la mar formada a

algo más de ocho nudos. Ya hemos comentado la efectividad de la pala y la respuesta rápida del casco a las órdenes de la rueda, de manera que el timonel podía dirigir la proa, fina y recta, a su voluntad hacia el punto exacto de la ola para subirla con potencia y bajarla cayendo ligeramente para no clavar la roda. El casco se controlaba sin esfuerzo, mientras que su volumen a partir de media eslora lo apoyaba con firmeza en la escora. La proa se levantaba con presteza tras cada bajada de ola

PRUEBAVELA Hanse 495



El espejo de la ancha popa se abre totalmente para dar lugar a una plataforma de acceso al baño. El paso entre las ruedas de gobierno es amplio y el espacio entre las ruedas y el espejo suficiente para manejarlas sin estrecheces.

dejándose dominar en pocas ocasiones, y en todas ellas más debido a momentáneas distracciones de quien estuviese a la rueda que a la propia naturaleza del casco.

Visto el comportamiento en ceñida, en aletas —descartamos ese día mantener un través con rompientes y cerca de la costa— la cifra de casi 12 nudos bajando la ola no nos sorprendió, aunque dejó complacidos a todos los que estábamos a bordo.

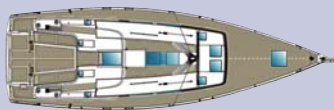
Y si las 14 toneladas de este 15 metros se dominaban perfectamente en ceñida, aunque se exigía trabajo y atención constante en la rueda, ésta se convertía en dócil y disciplinada en bajada, suave y responsiva a la mínima indicación, llevando la potente popa, que se levantaba con garbo cuando la alcanzaba la ola, exactamente a donde uno quería.

Destacado ya que el Hanse 495 se mostró como un excelente ceñidor, sin pantocazos cuando el timonel acertaba en negociar bien la ola, y sin vibraciones extemporáneas —signo de una construcción robusta y rígida— por lo demás, especialmente en la manio-

DATOS TÉCNICOS Hanse 495

CARACTERÍSTICAS

● Eslora total:	15,40 m
● Eslora de casco:	14,85 m
● Eslora de flotación:	13,54 m
● Manga:	4,75 m
● Desplazamiento:	14/14,45 t
● Lastre:	4/4,45 t
● Calado:	2,38/1,98 m
● Superficie vélica:	129 m ²
● Mayor:	67,5 m ²
● Foque autovirante:	51,5 m ²
● Motor:	Volvo D2-75 72 Hp
● Capacidad de combustible:	650 l
● Capacidad de agua:	300 l
● Diseño:	Judel Vrölijk & Co
● Diseño interior:	Watervision/Schnaase Interior Design
● Constructor:	Hanse Yachts
● Importador:	Marina Estrella
● Categoría CE:	A (Oceánica)
● Precio base:	206.500 Euros.



MEJORABLE

- Nos gustaría poder ver los anclajes de los cadenotes.
- El sistema de fondeo no debería ser opcional.
- Compás demasiado bajo en la mesa de la bañera y plotter no giratorio.

DESTACADO

- Espejo de popa convertible.
- Diseño plano de la cubierta y del tejadillo.
- Ventanas en casco que dan luz y vistas.

VELOCIDADES

VELOCIDADES A MOTOR

No se tomaron velocidades a motor por el mal estado de la mar.

VELOCIDADES A VELA

Datos tomados con viento de 25-28 nudos, marejada, mayor con un rizo y foque autovirante

- Ceñida: 8,5 nudos
- Largo: 11,5 nudos

EQUIPAMIENTO OPCIONAL

Paquete crucero:	20.150 €
Paquete confort:	4.310 €
Paquete navegación (instrumentos de viento, plotter 12", VHF y piloto Simrad):	12.350 €
Propulsores de proa y popa:	15.000 €
Quilla corta:	4.500 €
Ruedas de carbono:	1.350 €
Teca en pasillos de cubierta, tejadillo, bañera y bancos:	23.510 €
Carril de génova:	1.250 €
Enrollador de mástil Selden:	3.050 €
Baquestay hidráulico:	980 €
Bimini:	2.900 €
Capota antirociaciones:	2.950 €
Aparejo para Genaquer:	1.880 €
Generador 4 kW:	9.200 €
Inversor 1600W:	2.680 €
Calefacción Eberspächer:	7.800 €
Aire acondicionado:	12.990 €
Potabilizadora:	12.800 €
Cortinillas para escotillas:	780 €



Una extensa cubierta plana, con caseta de perfil bajo que ocupa más de los dos tercios de la superficie disponible, son el reflejo del volumen interior que se ha priorizado en el diseño. Aún así se ha logrado una bañera dividida funcionalmente en zona de gobierno y de estar.

bra, los cinco de a bordo coincidimos en elogiar la efectividad del aparejo y el trabajo del diseño de la cubierta y la bañera, obra de Judel/Vrölijk.

Maniobra bien dispuesta

No hay que olvidar que el Hanse 495 es, con su doble rueda de gobierno, los dos pisos de crucetas, baquestay en pata de gallo accionado hidráulicamente, foque autovirante con carro sobre el tejadillo ajustable desde bañera y maniobra de escota de mayor a la alemana, también con carro sobre el tejadillo, esencialmente un crucero de alto nivel y prestaciones diseñado para cumplir interna y externamente con este concepto.

Por ello, la disposición de la cubierta y la estructura de la maniobra obedecen plenamente al criterio de ofrecer un barco fácil de maniobrar, al que se accede y por el que se circula sin obstáculos, con amplios espacios planos en cubierta y en el que la bañera queda dispuesta ergonómicamente en dos zonas para destacar el concepto de confort en navegación. La dimensión de los winches primarios eléctricos y de los secundarios, ambos Lewmar 54, así como la disposición del completo piano de mordazas responde también al criterio de hacer lo más cómodo posible el gobierno del barco, que no requiere una tripulación numerosa ni por maniobra ni, como hemos visto más arriba, por demandar peso a la banda.

La doble rueda de timón de carbono con pedestal inclinado hacia las bandas, con su asiento desplegable en popa, permite escoger la posición de gobierno más adecuada y con mayor visibilidad sobre la parte alta del aparejo, ya sea bien apoyado en los reposapiés, ya sea cómodamente sentado en las brazolas. En ambas posiciones la caseta de perfil bajo y plano permite no perder comba de todo lo que

sucede en cubierta y a proa. La solución de inclinar los pedestales no solo facilita el tránsito sino que permite optimizar el espacio disponible en la zona de estar de bañera situando una completa mesa central de alas abatibles con consistentes pasamanos de inox rematados en cuero en cuya parte de popa se ha dispuesto el espacio y soporte necesario para integrar un plotter Simrad NSE8 con pantalla de ocho pulgadas.

Por lo demás, abundan los detalles, como las cornamusas desplegadas, las aperturas de los guardamancebos para dar acceso a tierra cuando se abarloa, los grandes sacos de almacenamiento de cabullería, las muescas en las tapas de los cofres para facilitar que salgan los cabos, los posavasos a popa de los bancos de la bañera....

La estiba en cubierta también merece un comentario. En la bañera encontramos dos cofres a cada banda, toda vez que las panas a los pies de los pedestales de rueda se levantan para mostrar sendas escotillas estancas y dar cabida a la balsa de salvamento. Integradas en el espejo de popa, que al abatirse mediante pistón y aparejillo configura una gran plataforma de acceso, otras dos panas se despliegan para esconder las escaleras de baño.

En definitiva, el diseñador ha creado una bañera bien dispuesta para la maniobra pero que no dificulta el acceso a bordo gracias a la solución del espejo abatible, ha creado pasos a proa amplios sacando los cadenotes al exterior, ha dibujado un techo de caseta plano y despejado, con todos los cabos de maniobra cubiertos que permite estar de pie sin sufrir por los tobillos ni por los dedos de los pies, y una zona de proa enorme, también plana y solo interrumpida por la escotilla enrasada del pique de proa (apto para marinería o como pañol), que se

convertirá en un lugar privilegiado para descansar o tomar el sol en los fondeos. Esta zona de cubierta se aprovecha hasta el último milímetro colocando el brazo del ancla muy hacia afuera y el molinete fijo y siempre a la vista en cubierta, con lo que el espacio del cofre de anclas queda reducido a la mínima expresión en beneficio del volumen del camarote de proa y de la cubierta.



Toda la maniobra está reenviada a la zona de trabajo de la bañera, tras las ruedas de gobierno, de forma que quienes no se molesta a quienes no participan en ella.



La entrada del tambucho, amplia y flanqueada por sólidos pasamanos de inox, dispone de rompeaguas, puerta de cierre vertical y acceso a través de un descansillo.

FOCO EN

ESCOTA A LA ALEMANA

El aparejo a la alemana se impone en cruceros de tamaño medio-grande: facilita el control de la mayor, aunque no se le pueda pedir excesiva finura en el trimado.



PIANO CÓMODO

Los cabos de drizas y maniobra de palo son reenviados bajo una tapa de teca al winche eléctrico, mientras que el otro se dedica a maniobra de genaquer.



PEDESTALES INCLINADOS

La inclinación de los pedestales pone la rueda bien a mano cuando el timonel se sienta en la banda. Hay reposapiés, los repetidores son visibles y los sacos de cabos mantienen el orden.



MESA CAPAZ

La mesa de doble ala es consistente, deja espacio a los lados y monta pasamanos firmes. Lástima que la pantalla no sea giratoria.



ACCESO TÉCNICO

Buena solución con escotilla estanca para el acceso a los sistemas de gobierno bajo los pies del timonel. Con el espejo cerrado permite su uso para estiba de accesorios ligeros.

COFRES AMPLIOS

La estiba en la bañera se encomienda a sendos cofres poco profundos pero de gran capacidad. Una muesca en la tapa facilita que se estiben los cabos de maniobra sin morderlos.



LUZ EN LA BAÑERA

La mesa dispone de una toma de luz opcional que hará más agradables las cenas en cubierta o de noche tener la bañera iluminada a voluntad. Los pasamanos protegidos con cuero son un pormenor que se agradecerá en navegación.



PUERTAS LATERALES

No podían faltar y los invitados lo agradecen en un barco de esta eslora, que se verá en muchas ocasiones obligado a amarrar abarloado.

PASO AMPLIO

Los cadenotes de obenques totalmente exteriores permiten unos desahogados pasillos a proa. Las cornamusas plegables y el tejadillo con visera protectora sobre las ventanas laterales son un plus de diseño.



FÁCIL DE ABATIR

Un aparejillo permite abatir el espejo de popa, que se convierte así en plataforma de baño y palanca de acceso al mismo tiempo. El sistema de sujeción se complementa con un pistón.



DETALLES ESCONDIDOS

Tras las puertas de las cabinas una fila de colgadores y un espejo. Dos pinceladas de cortesía que se agradecen.



CON VISTAS

Como en casa. Dos grandes ventanas proporcionan luz al tiempo que dividen el espacio y permiten que la vista se exhibe hacia al exterior sin ponerse de puntillas o torcer el cuello.



MODULO FRÍO

¿Quién no agradece una buena bodega de vinos con temperatura controlada? ¿Y dos grandes neveras de apertura frontal? Son opcionales pero imprescindibles cuando se está abordo mucho tiempo. Los armarios laterales para copas son el complemento perfecto.



ASIENTO A VOLUNTAD

Plegado en la parte interior del espejo no molesta y desplegado nos permitirá relajar las piernas cuando nos cansemos de gobernar de pie.



ACCESO MÚLTIPLE

La escalera de bajada al salón se levanta con ayuda de un pistón para poner al descubierto el motor. Hay accesos también laterales.



MESA MÓVIL

En la cabina de proa la superficie de un armario se convierte al deslizarse sobre guías en una mesa tocador o escritorio.



El salón ofrece las cualidades ambientales y funcionales de un verdadero apartamento gracias al gran volumen, los pasos amplios, la luz que entra desde arriba y las ventanas verticales en el casco, y los materiales elegidos.

Salón y cocina con vistas

Birgit Schanaase Interior Design firma un interior contemporáneo y luminoso, en el que se reinterpreta el clasicismo marinero apostando por un mobiliario de corte moderno, sin grandes radios en los cantos y los marcos de las puertas en ángulo recto, buscando acentuar el contraste entre la piel oscura, los detalles de aluminio o inox y las maderas claras, y con espacio para mucho equipamiento.

Así, se ha optado por los tonos claros en la madera de roble que cubre los laterales desde media altura

hacia el plan, dejando la parte superior y el techo en contramolde excelentemente realizado. Se ha privilegiado el espacio central del salón y la cabina de proa. Las panas del plan son de arce, accesibles mediante registros, excepto en los baños en que se sustituyen por teca.

Las luces indirectas, tanto en el techo como bajo el mobiliario de la cocina (opcionales), cobran especial importancia ya que dibujan las líneas visuales y le confieren a la vez un aspecto aéreo al mobiliario de la cocina que ocupa toda la banda de estribor.

La unidad en que navegamos era la versión tres cabinas y dos baños, con la del armador en proa, pero el astillero ofrece otras opciones con cuatro cabinas o con la del propietario ocupando toda la popa.

Con una altura en el salón de no menos de dos metros, al que se accede por un no menos desahogado tambucho con un gran descansillo de entrada, destaca en él el gran sofá de piel con respaldo abatible en su mitad, con cofres detrás y armarios altos a ambos lados de los dos grandes ventanas verticales que dividen las bandas, tanto a estribor como a



Toda la banda de babor queda ocupada por el completo módulo de cocina que ofrece espacio para que se integren todos los opcionales necesarios para asegurar confort de vida a bordo, desde lavavajillas a horno de vapor o cava de vinos.



Baños de diseño moderno, cálidos y luminosos, en línea con la estética creada para el conjunto del barco.



La cabina doble de proa, con cama exenta, dispone de armarios roperos, cajones y repisas amplias a las bandas, además de una útil mesa escritorio desplegable. La luz entra por los portillos de las bandas y la escotilla cenital.

labor, y que son en realidad clave para iluminar con luz natural la estancia y darle perspectiva.

Nos hubiese gustado ver el paso de los tirantes de los cadenotes de obenques hasta la quilla, pero la estructura no lo permite.

Este espacio central se completa con un útil módulo central con pasamanos de inox y piel perimetral que configura con el sofá un único mueble.

Quien guste de entretenerse a bordo con la restauración no tendrá nada que objetar a una cocina excepcional, siempre que se pague el precio de los múltiples opcionales, con un módulo que, en la unidad en que navegamos, estaba perfectamente preparada para el confort y que permite albergar dos neveras de apertura frontal y encima una bodega refrigerada —existe además un botellero en el plan—, y que dispone de lavavajillas, horno, microondas, horno de vapor, cafetera, numerosos

armarios y cajones, picas de inox, buena superficie de trabajo, extractor de humos...y en la que se cocina mirando al mar o al paisaje por los dos grandes ventanales simétricos.

El desplazamiento de los timones muy a popa y el francobordo del casco en U, permiten cabinas amplias con buena capacidad de estiba y sobre todo una gran cabina en proa con baño propio y cama central dotada igualmente de gran capacidad en armarios y colgadores y un ingenioso módulo cuya parte superior se desplaza para convertirse en tocador o escritorio.

La mesa de cartas (un elemento que muchos astilleros sacrifican cada día más por desgracia) es aquí un espacio privilegiado y cómodo—también el asiento es de piel—que en este Hanse se ha estudiado precisamente como una verdadera "mesa de control", ya que permite instalar ahí toda la electrónica que el armador considere necesaria sin límite de espacio. El panel eléctrico, creado por Philippi, es impecable.

Un barco para vivir

A pesar de que el astillero insista en calificar el Hanse 495 como una nueva interpretación de aquel concepto de loft con que sorprendió y encantó al mundo del crucero de serie hace unos años, en nuestra opinión nos encontramos sencillamente ante un ejemplar que escenifica la evolución del concepto de los espacios en los cruceros actuales y que concentra todos los elementos que hoy en día definen estos veleros a partir de los 15 metros. En realidad estamos ante una distribución clásica



Las cabinas de popa abren a la bañera y disponen de un portillo horizontal en el casco. Hay luces de lectura y armarios y repisas amplias.

—salvando la disposición longitudinal de la cocina— a la que el gabinete Schnaase le ha dado un vuelco contemporáneo, aproximándola estéticamente, aquí sí, a al concepto de moderno apartamento de lujo a flote. Con gran capacidad para equipamiento —ver la lista de opcionales— para las largas permanencias a bordo, es un velero con un precio base muy competitivo que permite plantearse cualquier tipo de singladura con tan solo el paquete de electrónica, en la seguridad de que el barco no defraudará. Es un velero para vivir, con volumen y capacidad más que sobrada y, como vimos en la prueba, capaz de hacerle frente con dignidad a las condiciones más adversas. El título de este artículo no es casual: posee el carácter y la fuerza de un jabato, pero salta y se mueve sobre las olas con la armonía de movimiento de una gacela. ●



La amplia entrada del tambucho, cerrada con puerta de deslizamiento vertical, conduce a una sólida y segura escalera. El espacio entre ésta y la mesa de cartas es, como el resto, desahogado.