

haat *of* liefde

Met reuzenpassen dendert het inmiddels beursgenoteerde, Duitse Hanse Yachts door de jachtbouwwereld. In de nieuwe, ultramoderne fabriekshallen in het pittoreske Greifswald rollen tegenwoordig maar liefst 800 schepen per jaar van de lopende band. Wij namen er een kijkje, en beproefden *en passant* de nieuwste Hanse op het thuiswater van de Oostzee.

Tekst **Hans Brouwers** Fotografie **Hanse Yachts**





Na een zonnige autorit langs eindeloze, golvende korenvelden van Mecklenburg Vorpommern ontvangt werfbaas Michael Schmidt ons in zijn eigen restaurant aan het water. Het is sfeervol ingericht en ondergebracht in de voormalige timmermanswerkplaats van de werf. Dit etablissement is overdag tevens het domein van nieuwe Hanse-eigenaren, die hun nieuwe schip hier komen inspecteren en "inwonen" voordat het jacht op transport wordt gesteld naar verre bestemmingen. Aan de kade ervoor ligt een tiental schepen, dat kennelijk recentelijk de werf heeft verlaten en waaraan de "tuigploegen" de laatste hand leggen.

Op de spiegels van enkele vijftig- en zestigvoeters worden scheepsnamen geplakt, met daaronder hun toekomstige zonnige thuishavens: Monaco, Gibraltar en Port Grimaud. Het zegt iets over de snelle groei van Hanse, of meer nog over de eigenaars. Die voelen zich kennelijk thuis tussen de superjachten. Het bewijs daarvan volgt als we aan boord stappen van de grootste Hanse; de 630-e

– de "e" staat bij alle Hanses voor "epoxy" – staat op het punt een lange reis te maken naar Venezuela. Het vrijboord van het moderne jacht is opvallend hoog, en dat staat uiteraard garant voor veel binnenruimte. De rechte boeg, de grote kuip, schuine stuurconsoles, het vlakke teakdek, de verzonken dekluiken, de verzonken rail voor de keerfok op het voordek en de openklappende spiegel – met dinghygarage – geven het schip allure. Het is mij duidelijk dat de ontwerpers van Hanse zich vaak laten leiden door niemand minder dan het prestigieuze Wally.

Terwijl we door een idyllisch landschap in de richting van de Greifswalder Bodden en de Oostzee varen, probeer ik het geheim achter het Hanse-succes te achterhalen. Het merk staat onder andere bekend om zijn eigennuttige interieurs. Aanvankelijk werden die geïntroduceerd door ontwerpster Birgit Schnaase, maar tegenwoordig zijn ze bijna het handelsmerk van alle Hanses. Michael Schmidt: 'Ja, je wordt er verliefd op of je vindt het helemaal niets! Maar vergis je niet, dat is niet de grootste factor achter

ons succes. Dat is onze flexibiliteit. Die zijn we verplicht aan onze klanten. Elke Hanse-eigenaar kan kiezen uit meerdere indelingen, kleuren, houtsoorten en talloze extra's.' 'Een schip koop je niet omdat je het nodig hebt, maar uit emotie. Daarom moet het heel persoonlijk worden; een thuisgevoel creëren voor het gezin van de eigenaar. En omdat we niet bouwen voor de chartermarkt heeft elk van onze jachten al een eigenaar voordat de kleur van de romp in de mal gaat. Om dat allemaal te kunnen verwezenlijken moeten we zelf uiterst flexibel zijn.'

'En zo'n eigenaar moet je ook niet te lang laten wachten. Wanneer de vraag stijgt, zetten we met zijn allen gewoon een tandje bij. Desnoods kunnen we met ploegendiensten de productie opvoeren tot 1600 schepen per jaar. Niet alleen in de fabriek loopt letterlijk alles op rolletjes. Ook in de kantoren hebben we alle bureaus, stoelen en kastjes op wiel-tjes gezet. Het is voor onze werknemers een teken van interne flexibiliteit.' 'We kunnen iedereen in het bedrijf per direct elders inzetten als zich een nieuwe ontwikkeling of een nieuw project aandient. En om



'JE WORDT **VERLIEFD** OP DEZE BOOT OF JE VINDT HET **JUIST HELEMAAL NIETS**'

daarbij de kwaliteit te optimaliseren hebben we, samen met Porsche Consult, een aparte unit in het leven geroepen die alles hier intern controleert. Die ploeg let voortdurend op uitval, tijds- en materiaalverlies.'

Wanneer we de ophaalbrug en het vissersdorpje Wiek zijn gepasseerd, zoemen de elektrische lieren van de Hanse 630-e het Spectra-grootzeil omhoog en de fok uit de roller. Statisch helt het schip in de lichte bries en we maken vaart: 4 knopen bij slechts 3 knopen wind. Opvallend zijn de twee design-stuurfauteuils op het achterschip: achter elk stuurwiel één. Ze kunnen openklappen en dienen als opbergplaats voor de twee reddingsboten. Op zich een prima idee, maar de zit is naar mijn mening te laag en de opbergruimte te klein. Staand, vooral bij helling, kun je je hier niet lekker installeren. Aan zitplaatsen is hier overigens geen ge-

brek. Aan dek van dit schip kun je kiezen uit twee cockpits, de "zeilcockpit" op het open achterschip of de tienpersoons-"loungcockpit" verder naar voren. De tafel is in de lengte gesplitst, zodat je er gemakkelijk tussendoor naar binnen loopt.

Dankzij de keerfok is overstag gaan met dit schip een feest: geen geratel van lieren, gewoon door de wind sturen. De fok en het grootzeil staan op de nieuwe koers vanzelf weer in de goede positie. Naast de beide stuurstands bevindt zich aan beide zijden een batterij lieren; ook voor de grootschoot, die als German Sheeting is uitgevoerd en dus vanaf beide zijden "gelierd" kan worden. Alle lijnen zijn volledig weggewerkt onder het dek. Vanuit de achterkuip kunnen alle schoten en vallen, ook de reeflijnen, worden bediend. Er zijn dus geen zeilhandelingen meer nodig in de zithoek, naast de kajuitingang. Vandaag is er niet veel wind. Toch lopen we ▶



Het interieur is strak en modern, net als de typerende blokvloer van de Hanse



DEZE HANSE HEEFT STRAKS ZIJN THUISHAVEN IN VENEZUELA EN IS KLAAR VOOR DE OVERSTEEK

nog maximaal 6 knopen snelheid bij 4 knopen wind. Niet met een Code Zero, maar met de normale keerfok. Volgens de eigenaar is het schip getuigd op licht weer: 'Gisteren liepen we, met iets meer wind, ruim 10 knopen met de gennaker. We hebben de afgelopen week uitgebreid getest, en dit schip moet je gewoon gaan revent bij 15 knopen wind. Geen probleem trouwens; dat gaat met één druk op de knop.' Deze Hanse 630-e zal straks zijn thuishaven hebben in Venezuela en is volledig klaar voor een trans-Atlantische oversteek en een lang verblijf in de *Caribbean*. Daarom ook is het dek uitgevoerd in kunststof Flexiteak in plaats van origineel teak – de Caribische zon en wind zouden een teakdek te snel laten verouderen. Verder zijn alle kwetsbare systemen dubbel uitgevoerd en tal van comfortopties zoals watermaker en airco aan boord.

Onderdeks treffen we, niet geheel onverwacht, een luxueus "designappartement" aan. De keuken aan stuurboord is gesplitst, parallel dus, waardoor je het idee hebt van een kookeiland met een barretje ervoor. Aan bakboord bevindt zich, tegenover de keuken, de navigatiehoek met daarvoor de zithoek. Aan stuurboord is ruimte gevonden voor nog een extra driezitsbank.

Het interieur is uitgevoerd in kersenhout en de vloer in die typisch lichte "Hanse"-blokkenstructuur. Hoekige vormen overheersen.

Het witte plafond met een lichtstraat in het midden, en de witte vlakken op de wanden maken de toch al grote kajuit nog ruimer. Aan bakboord, naast de kajuittrap bevindt zich, afgescheiden van de salon – op speciaal verzoek van de eigenaar – een tweepersoonshut met stapelbedden, die eruitziet als een grote kast. In het voorschip is een riante eigenaarshut ondergebracht met eigen bureau, zitje, badkamer en douche. Ook hier versterken de grote kastenwanden aan de langsijden het idee van een appartement. In het achterschip zijn nog twee tweepersoonshutten beschikbaar, ook hier met ruime kastenwanden en een eigen badkamer met douche. Het vooronder van dit schip is bereikbaar via een luik in het dek en biedt ruimte aan een zeilenberging annex extra bemanningshut met daaronder de watermaker. Opgemerkt moet worden dat elke Hanse en dus ook deze, qua inrichting, uniek is. De inrichting van dit schip is slechts een van de vele mogelijkheden die het "Individual Cabin Concept" van Hanse biedt. Zo zijn er drie variaties beschikbaar voor het vooronder, vier verschillende versies voor de inrichting van de voorhut, tevens vier opties voor de salon, en nog eens twee voor het achterschip.

Samenvattend: De Hanse 630-e is opnieuw een gedurfd ontwerp van de snelstgroeiende en tevens een van de modernste werven ter

linksboven: Gemak dient de mens, zo ook het standaard keerfokstelsel

wereld. Het ontwerpbureau van Judel/Vrolijk staat garant voor snelle en mooie lijnen van de romp. Het keerfokstelsel, de "German-sheeting" en hydraulische en elektrische hulpmiddelen verzekeren een gemakkelijke bediening. Het riante interieur, met al zijn comfort en variatiemogelijkheden kan volledig worden aangepast aan de wensen van de eigenaar.

Een schip als dit doet niet onder voor de *one-offs* of seriejachten in de veel duurdere prijsklassen. Prijstechnisch is het ook een geduchte concurrent voor de, veelal drie meter kortere *performance cruisers*, zoals de vijftigplusvoeters van bijvoorbeeld Grand Soleil, X-Yachts, Bénétteau en Jeanneau. Daarbij komt dat de werf van Hanse hard bezig is om een wereldwijd dealer- en servicenetwerk op te bouwen dat erop is gericht om elke klant in elk vaargebied van dienst te zijn. Over de typische Hanse-interieurs zegt Michael Schmidt zelf: 'Je wordt verliefd of je vindt het niets.' We kunnen constateren dat het eerste voor steeds meer mensen geldt. ■

De technische specificaties van dit schip vindt u achter in deze Nautique.