

Hanse 630

L'agile gigante

Imponente ma agile, accogliente e elegante. L'ultimo modello del cantiere tedesco non tradisce le promesse di solidità e prestazioni



di **Nico Caponetto** foto di **Toni Valente**

Barcellona - Diciannove metri di alta tecnologia e semplicità. Un'apparente contraddizione che in questo caso esprime invece compiutamente le caratteristiche dell'ultima nata in casa Hanse. Il 630 si afferma come un punto fermo della filosofia del cantiere tedesco, una sintesi inseguita negli ultimi anni dalla coppia Judel/Vrolijk che ha tracciato linee sempre più nitide intorno all'idea di una barca facile da condurre, molto solida, con ricercate soluzioni tecnologiche.

L'Hanse 630, messa in acqua per la prima volta lo scorso maggio e ►►

apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net



A sinistra, il gavone che contiene l'ancora che esce ribaltandosi verso l'esterno



Sopra, la rotaia del fiocco autovirante. A sinistra, gli organizer e le manovre sotto traccia rinviate in pozzetto. Sotto, i due piccoli mezzi tavolini al centro del pozzetto



A destra, la colonnina che accoglie il plotter e, sotto, i puntapiedi comodi a barca sbandata



A sinistra, la poppa apribile che nasconde un ampio garage per ricoverare vele e materiali per la navigazione. A destra una immagine del pozzetto, molto ampio



presentata al pubblico per la prima volta al salone di Cannes, esprime bene le linee guida che hanno ispirato la ricerca e la produzione del cantiere. Sezioni molto fini a prua, un baglio arretrato che si mantiene fino a poppa, quasi 24 tonnellate che certo non volano con arie leggere, ma che sanno esprimere una buona potenza coniugandola a un passo morbido che regala navigazioni comode e sicure. Abbiamo provato Gaga, il primo modello in assoluto, il prototipo, nelle acque di Barcellona. Due giorni a bordo, cercando di vivere la barca, di sentircela addosso, di capire cosa un diportista possa chiederle e ottenere.

COSTRUZIONE

L'Hanse 630 è realizzato con resina epossidica. Una soluzione, già adottata su altri recenti scafi del cantiere, che ha permesso di alleggerire di diversi quintali la struttura, e che rappresenta una barriera contro i rischi di processi osmotici. Scafo e coperta sono realizzati quindi in sandwich epossidico con sistema a vacuum, ossia con l'utilizzo del sacco sottovuoto. Un sistema che permette di ottenere uno scafo rigido, senza presenza di bolle d'aria, con un rapporto ottimale fra stuoie e resina. Madrieri e longheroni, realizzati anch'essi in epossidico con rinforzi unidirezionali, sono resinati allo scafo, e insieme alle paratie strutturali, fazzolettate a scafo e coperta, conferiscono all'unità la necessaria rigidità.

Lo scafo, invece di terminare all'altezza del bottazzo, piega in una flangia che, una volta rifinita a gelcoat, costituisce la falchetta. Anche questa soluzione concorre a irrigidire la struttura.

Scafo e coperta sono assemblati per mezzo di collanti epossidici e nei punti di maggior sforzo sono stati inseriti rinforzi in fibra di carbonio.

La chiglia è una lama di ghisa con zavorra a scarpone in piombo. Con un pescaggio standard di 2,95 metri e una zavorra che sfiora le 9 tonnellate, garantisce un eccellente momento raddrizzante nonostante i 25 metri di albero dalla testa alla trozza del boma.

Il timone è cardanico con cuscinetti autoallineanti. In pozzetto, in mezzo alle due ruote, c'è l'accesso all'asse per l'innesto della barra d'emergenza.



COPERTA E ATTREZZATURE

La coperta è l'elemento che colpisce maggiormente al primo contatto con la barca. Lineare e sgombra, con spazi ampi in cui è incastonata la tuga elegante che termina immediatamente a poppavia dell'albero. Completamente pontata in teak, permette un buon grip tranne che nelle parti bianche dove è totalmente assente il diamantino.

Dal punto di vista tecnico, spicca la rotaia del fiocco autovirante, le due ruote in carbonio, le generose dimensioni di bozzelli, organizer, stopper e winch, tutti della Lewmar, le sei grandi bitte d'ormeggio che in posizione di riposo si incassano nella falchetta con una lieve pressione su due pernetti laterali in plastica.

Il rollafio della Bamar è incassato all'estrema prua. L'azione di avvolgimento avviene attraverso la rotazione di una testa azionata elettricamente. In caso di avaria è prevista una leva per l'intervento manuale.

In questa zona, è interessante il posizionamento dell'ancora, praticamente "sdraiata" nel gavone e bloccata con una cinghia. Al momento del varo, è sufficiente liberarla per farla ruotare senza sforzo (nonostante i suoi 40 chili) e predisporla sul musone.

Da questa posizione si ha una visione d'insieme di grande impatto: il ponte è completamente libero, con le manovre che passano attraverso gli organizer a piede d'albero e finiscono nelle due batterie da sei stopper per lato attraversando la coperta sotto traccia. Percorrendo i passavanti, che misurano nella parte più larga oltre 60 centimetri, si arriva al pozzetto. Quattro winch elettrici, due all'altezza dei timoni del 65 e due, più arretrati, del 54, servono tutte le manovre. I progettisti hanno riservato molto spazio a questa zona: le sedute, larghe 46 centimetri con un paramare alto oltre 30 centimetri, sono disposte a L e lunghe 2,20 metri. Al centro, due tavolini ribaltabili decisamente piccoli.

Le due colonnine delle ruote accolgono la strumentazione elettronica particolarmente completa su questo modello. A sinistra, il quadro per mettere in pressione il circuito idraulico che aziona il vang e il paterazzo; a destra, il quadro motore.

In pozzetto mancano gavoni, ma lo spazio per stivare il materiale è stato ampiamente ricavato alle spalle del timoniere dove si apre un enorme garage raggiungibile dal piano di calpestio e dallo specchio di poppa apribile elettricamente. Un particolare che sottolinea l'attenzione per ciò che riguarda i problemi della navigazione è il puntapiedi apribile. ►►



Sezioni sottili a prua, slanci quasi assenti, un baglio massimo arretrato che mantiene la sua ampiezza sino a poppa. L'Hanse 630 ha le caratteristiche per garantire navigazioni confortevoli con buone prestazioni veliche. Nelle immagini si notano la coperta pulita, il grande spazio in pozzetto e alle spalle del timoniere, le ruote in carbonio



ALBERO E PIANO VELICO

L'armo è frazionato a 9/10, con un albero passante in alluminio anodizzato che dal piano di coperta sfiora i 30 metri. Il sartiamme è in spiroidale, ma il paterazzo e lo strallo di prua sono in tondino, in modo da resistere con più efficacia alle flessioni dell'albero durante il beccheggio. Anche il boma è in alluminio anodizzato ed è sostenuto da un vang rigido regolabile attraverso il circuito idraulico. Il fiocco è, come detto, autovirante e

la sua "convivenza" con una randa da 118 metri quadrati appare all'insegna di un buon equilibrio del centro velico con quello di deriva. Due rotaie sul lato della tuga sono predisposte per armare un genoa. Da sottolineare la mancanza di un trasto per la scotta di randa. L'azione efficace del vang può sicuramente appiattire la vela maestra e scaricarla con venti forti, ma certo non è possibile agire al contrario scarrellando sopravento con l'obiettivo di chiudere la svergolatura.

INTERNI

Siamo alle solite. Come giudicare gli interni di una barca così? Sicuramente rifuggendo da qualsiasi tentazione di oggettività. Affascinanti, eleganti, con una grande attenzione ai particolari. Certo. Poi dipende davvero dal gusto di chi li vive. Per chi ama gli ambienti classici, l'Hanse 630 si presenta come un forte scossone dal punto di vista estetico: un arredamento sobrio al limite del mi-



nimalismo, che gioca sui colori del bianco e mogano lasciando trasparire un gusto di classica memoria. È bene specificare subito che il cantiere offre 70 diverse possibilità di layout interni, dando modo di soddisfare le esigenze più diverse. Gaga, il modello che abbiamo provato, ci accoglie con un ►►



A sinistra, la cabina armatoriale a prua. Si notano i grandi spazi e la rifinitura degli arredi essenziali e eleganti



Sotto, una delle cabine di poppa, spaziose ricche di stipetti e armadi. Sopra, uno dei bagni annessi

PAROLA DI SKIPPER

Handri Scheel, giovane skipper tedesco, è un po' la balia di Gaga. L'ha presa in consegna al momento del varo, e l'ha condotta fino a Barcellona dopo aver fatto scalo a Cannes. La conosce e ne è entusiasta. Certo è uomo di parte, visto che per il cantiere tedesco ci lavora: "Ma non in esclusiva - sottolineo - e so riconoscere le qualità di una barca quando ci navigo a lungo". E le centinaia di miglia percorse a bordo dell'Hanse 630 lo inducono all'entusiasmo: "E' semplice in ogni manovra, di un'abitabilità unica, ed è veloce". Veloce? "Certo non è una barca nata per re-

gate, ma garantisce una crociera veloce anche con venti leggeri. Lo avete visto oggi quanto fosse facile stare sopra gli otto nodi in navigazione. Da Cannes a Barcellona ho impiegato 35 ore con impoppate sotto gennacher a 12 nodi con 20 nodi di vento al largo". La migliore qualità? Hendri non ha dubbi: la solidità della costruzione. "Ma è una qualità che emerge ancora meglio se non è isolata - spiega - se la associamo, come possiamo fare con questa barca, alle qualità marine, all'eleganza, all'estrema facilità di conduzione, all'abitabilità degli interni."

bel quadrato dove fra un divano a L e uno a murata sulla dritta è collocato un tavolo da pranzo in compensato marino impiallacciato, come tutto il resto dei mobili, in mogano. A destra, la cucina a murata con contrapposta un'isola bar che ospita il doppio lavello e la lavastoviglie. Di fronte, sulla murata di sinistra, una porta permette di accedere a una vera cantina per il vino con la climatizzazione dell'ambiente. A pruvavia, il tavolo da carteggio molto piccolo (20 cm x 80 cm), con il quadro strumenti sulla sinistra.

A poppa, due cabine gemelle matrimoniali con ampi bagni e docce separate. I letti hanno una larghezza superiore ai due metri e una lunghezza pari a 1,97 metri. Spazio a volontà per abi-



ti e biancheria in armadi, cassetti e mensole a murata. Superlativa, nella disposizione degli spazi, la cabina amatoriale collocata a prua. Il letto è sulla sinistra con scrittoio sulla murata di destra. Armadi, poltrona, schermo Lcd orientabile, mensole e cassettoni; il tutto riscaldato da punti luce studiati nel dettaglio.

In quadrato, come nel resto della barca, il pagliolato, ovunque sollevabile per mezzo di ventose, nasconde una sentina molto profonda dove trovano spazio, oltre agli impianti, scorte, prodotti e strumenti per la pulizia, materiale vario. Tutti gli interni sono serviti da un impianto di aria condizionata caldo/freddo. Alla fine, anche per i più tradizionalisti, due giorni a bordo offrono la possibilità di smussare i giudizi perentori e di godere della funzionalità ed eleganza di un ambiente che a prima vista può apparire eccessivamente freddo.

MOTORE E IMPIANTI

La motorizzazione standard è affidata a un Volvo Penta D3 commonrail da 110 hp con linea d'asse ed elica orientabile, alimentato da due serbatoi per un totale di 600 litri di gasolio. A



A sinistra, la cucina con i fornelli a murata e, contrapposta, l'isola che contiene un frigo, la lavastoviglie e il lavello. Sotto, l'angolo del navigatore con il piccolo tavolo da carteggio



1600 giri mantiene una velocità di circa 9 nodi con un buon isolamento acustico. Il quadro motore in pozzetto è installato sulla dritta e la lettura dei valori non risulta molto comoda.

L'impianto idraulico gestisce una scorta di acqua dolce suddivisa in due serbatoi da 800 litri, con l'imbarco in coperta purtroppo collocato in mezzo ai due per il gasolio; il rischio di errore è così amplificato. L'esaurimento dell'acqua è affidato a una pompa manuale e due elettriche con il tubo che raggiunge tutte le sezioni della sentina.

Quattro batterie per i servizi e una per il motore alimentano il circuito elettrico che, come si può immaginare, ha un numero impressionante di utenze fra strumenti di bordo, televisore, lavastoviglie, punti luce, frigoriferi e congelatore.

PROVA IN MARE

Due giorni caratterizzati dalla variabilità ci hanno accompagnato in questa prova in mare. Una situazione che ci ha permesso di testare l'Hanse 630 in condizioni diverse di vento, con una costante onda lunga da sud. L'impressione che ne abbiamo ricavato conferma le qualità di questo cantiere: buon passo sull'onda, buona stabilità di rotta, contenuta tendenza all'orza sotto raffica, estrema facilità di manovra. D'altra parte, con arie leggere la barca è naturalmente lenta ma soprattutto soffre una forte inerzia nelle manovre che invece diventano brillanti e di grande soddisfazione a tutte le andature appena il vento rinfresca sopra i 10 nodi.

Il primo giorno la lieve ►►



Sopra, il sistema di fissaggio delle sedie in quadrato e, a destra, l'uso della ventosa per sollevare i paioli



Sopra, la lavastoviglie incastonata nell'isola collocata di fronte alla cucina. A destra, l'ambiente refrigerato che accoglie la cantina per i vini



Sopra, il quadro strumenti al lato del carteggio e, sotto, le batterie collocate in sentina



sotto coperta

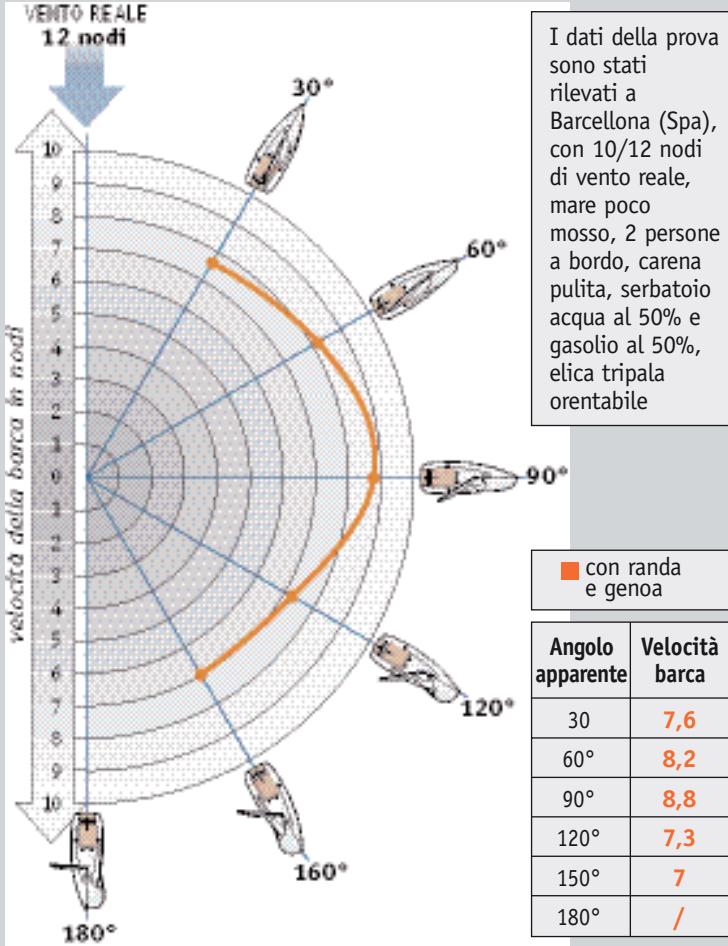
PRO

- Solidità della costruzione
- Prestazioni a vela
- Facilità di manovra

CONTRO

- Assenza di antisdrucchiolo
- Tavolo da carteggio piccolo
- Imbarchi di acqua e gasolio vicini

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

Livello di rumorosità (scala di 10)						
giri	nodi	pozzetto	dinetta	cabina poppa	cabina prua	
1000	5,8	1	1	2	0	
1500	7,8	2	2	3	1	
1800	9,0	2	3	4	1	
2000	9,5	3	5	6	2	

ACCESSORI EXTRA

prezzi in Euro, IVA esclusa	
Ruote in carbonio	4.500
Bow thruster	11.400
Aria condizionata	18.360
Generatore 6Kw	12.900
Garage integrato nella poppa e passerella elettrica	11.600
Lavastoviglie	2.300
Sprayhood	3.600
Gennaker	3.700

brezza da sud est non ha mai superato i 5 nodi, costringendoci a cercare un po' di energia in boline larghe che non hanno mai superato i 3 nodi di velocità. Praticamente ferma nelle andature portanti senza spinnaker. A motore invece, contro un'onda lunga di mezzo metro, l'Hanse sfiora facilmente i 9 nodi in crociera a 1600 giri. Molto forte l'effetto dell'elica sulla pala del timone: se l'aumento dei giri è repentino da 1000 a 1500 giri, si deve contrastare con forza l'effetto evolutivo sulla pala trasmesso alla ruota che tende a girare a sinistra.

Il secondo giorno abbiamo un flusso sempre da sud ma intorno ai 10 nodi, con qualche raffica che supera i 15 nodi. Usciti dal porto, l'issata di randa con il winch elettrico è molto semplice, così come l'uscita del fiocco. Ci portiamo di bolina stretta mure a sinistra con l'onda lunga sul mascone; teniamo l'andatura con una buona progressione man mano che il vento rinfresca: con 9 nodi navighiamo agevolmente sopra i 7 nodi. Poggiamo di qualche grado, lasciamo leggermente randa, acceleriamo e riprendiamo la bolina stretta sfruttando l'aumento dell'apparente: sfioriamo gli 8 nodi. La barca reagisce bene e le raffiche vengono controllate agevolmente. Rinfresca ulteriormente: cazziamo il vang per smagrire la randa e lasciamo un po': Gaga riprende bene la bolina scrollandosi di dosso la voglia di strarzare.

Anche alle portanti, l'onda lunga di poppa e al giardinetto non da noia. Certo non siamo in condizioni difficili, ma è netta la sensazione di stabilità che trasmette la barca. Con il vento stabile intorno ai 13 nodi, l'Hanse supera i 7 nodi di velocità con un angolo al vento di 150 gradi. Ritornando di bolina, non incrementa di molto la velocità rispetto a prima, ma stringe di più, scendendo sotto i 30 gradi di vento apparente. Virate e strambate si susseguono con molta semplicità: l'autovirante consente a un solo uomo di equipaggio di occuparsi delle scotte e di cazzare con l'azione di un dito sull'interruttore del winch elettrico. L'ormeggio in porto ci permette di apprezzare la manovrabilità in acque ristrette a motore. Il primo giorno, in assenza di vento, abbiamo girato sull'asse con il solo uso del motore sfruttando l'effetto evolutivo e portando all'ormeggio Gaga con grande facilità. Il giorno seguente, il vento al traverso ci ha fatto predisporre l'accensione dell'elica di prua che non è comunque servita. ■

LEASING

Prezzo dell'imbarcazione		Intesa LEASING	
€ 695.000 Iva esclusa - € 834.000 Iva inclusa			
Proposta 1		Proposta 2	
n° canoni	59	n° canoni	83
anticipo 30% Iva incl.	€ 250.200	anticipo 30% Iva incl.	€ 250.200
importo per canone	€ 9.727,02	importo per canone	€ 9.727,02
riscatto finale	1%	riscatto finale	1%
spesa accensione pratica	€ 400	spesa accensione pratica	€ 400

ASSICURAZIONE

RC	Casco
€ 112.00	€ 6.567,00

Hanse 630

VALUTAZIONI

Struttura	● ● ● ● ● ●
Interni	● ● ● ● ● ●
Prestazioni a vela	● ● ● ● ● ●
Manovrabilità	● ● ● ● ● ●
Attrezzatura	● ● ● ● ● ●
Comodità	● ● ● ● ● ●

Stivaggio

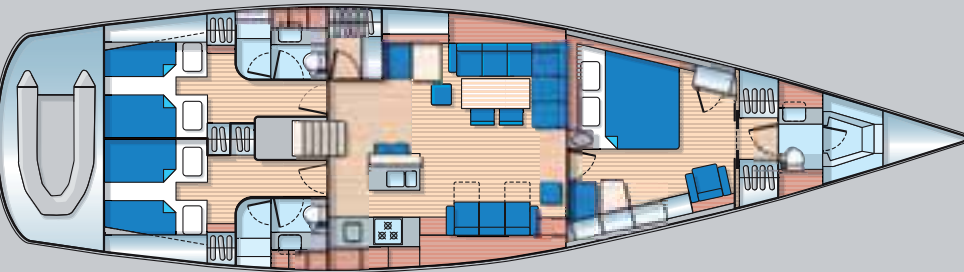
Gavoni esterni	● ● ● ● ● ●
Gavone catena	● ● ● ● ● ●
Dinette	● ● ● ● ● ●
Cucina	● ● ● ● ● ●
Cabina poppa	● ● ● ● ● ●
Cabina prua	● ● ● ● ● ●
Bagno	● ● ● ● ● ●

IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 19
Lunghezza al gall.	m. 17,10
Larghezza	m. 5,20
Pescaggio	m. 2,95
Dislocamento	kg. 23.700
Zavorra	kg. 8.900
Supecie veliva (r+g)	mq. 214.60
Cabine	3/4
Bagni	3
Riserva acqua	l. 800
Riserva carburante	l. 600
Motore	Volvo Penta 110
Categoria CE	A
Progetto	Judel/Vrolijk
Cantiere	Hanse Yachts
Prezzo (IVA esclusa)	€ 695.000

TABELLA COMPARATIVA

	Hanse 630	Baltic 60	Fortuna 60	Shipman 63
Lunghezza f.t.	m. 19	18,00	18,30	19,20
Baglio massimo	m. 5,20	4,50	4,45	4,95
Dislocamento	kg. 23.700	16.550	16.300	16.500
Cabine	3/4	4	3	3
Bagni	3	4	3	2
Prezzo (IVA esclusa)	€ 695.000	n.c.	€ 1.700.000	€ n.c



CONTATTI

Schmidt & Partner
Aprilia Marittima (UD)
Piazza dell'Imbarcadere,11
schmidt.partner@barca.it

Nautilus Marina
Fiumicino (RM)
Via Monte Cadria,127
info@nautilusmarine.com

Lagon Yachting
Marina degli Aregai (IM)
Lm. de Albertis
info@lagonyachting.it