



Hanse

di Tommasino Gazo

470e

Tecnologia avanzata, linee moderne e prestazioni per il 47' tedesco. Una barca che vanta anche un'ampia scelta di layout per gli interni. Il prezzo è interessante.

Spazio, luce, progettazione moderna, tecnologia avanzata e prestazioni interessanti. Sono questi gli atout che offre una delle ultime creature del cantiere tedesco Hanse. Il 470e nasce dalla matita dello studio Juel & Vrolijk e già questo è un elemento che

può garantire una barca all'altezza della "situazione" velica, anche se votata alla crociera, oltre al fatto che venga realizzata in sandwich epossidico con sistema sottovuoto. Insomma i contenuti tecnici ci sono e si aggiungono ad un design accattivante. In perfetta sinto-

nia con gli scafi di ultima generazione: poppa larga e aperta, forme avviate con dritto di prua quasi verticale, fiancate relativamente alte. Tutto per soddisfare le esigenze di volumi interni e di comodità del crocerista ma anche per gratificarlo con prestazioni da scafo





1/2. Il quadrato e la cucina a dritta non cambiano nelle varie versioni. Solo il divano di dritta può essere sostituito da due poltrone singole. La cucina è equipaggiata con due fuochi e frigo da 130 litri. La bombola del gas è in un gavone in pozzetto.

agonistico. D'altronde la storia passata e soprattutto recente del cantiere tedesco testimonia una vocazione per barche affidabili e capaci di offrire una notevole qualità della vita a bordo. Non certo come ultimo parametro da valutare vale la pena di rimarcare il costo di acquisto che, rapportato alle dimensioni e alle caratteristiche della barca, si rivela interessante.

Interni

Scendere sottocoperta è un piacere. Si viene accolti da un ambiente spazioso, tutto giocato sul colore chiaro del rivestimento del divano a L attorno al tavolo e le due poltroncine di fronte che, a scelta, possono anche es-

sere ordinati come divano a tre posti. I mobili in compensato marino sono rivestiti in mogano, le cornici delle porte sono in massello e il pavimento è in legno d'acero mentre le paratie sono bianche. Scendendo dalla scaletta si trova il blocco cucina sulla destra mentre a sinistra è situato il tavolo di navigazione. Nel reparto poppiere, con due accessi distinti ai lati della discesa sottocoperta, due alloggi con un letto matrimoniale ciascuno. Verso prua, invece, possono essere scelte tre diverse soluzioni. La versione standard prevede una cabina prettamente armatoriale con un letto matrimoniale preceduto, sulla sinistra, dal locale igienico con

doccia, l'altra, invece, ha due letti a murata per parte e i servizi all'estrema prua mentre la terza offre il letto matrimoniale a destra e il locale wc a prua.

Coperta

Il primo impatto è con una inusuale coperta in teak, almeno considerando il fatto di essere offerta come dotazione di serie. Inusuale anche perché la poppa aperta con valenze "race" sembra in contrasto con un ponte in legno. Due le ruote del timone che emergono da un pozzetto lineare quanto semplice e pulito, qualità da attribuire pure all'intera coperta, che offre anche un tavolo in perspex chiudibile e asportabile. La tuga è larga e



bassa ma mantiene comodi spazi di passaggio verso la prua. Il paranco della randa è infulcrato al centro del boma e permette il rinvio in una canalizzazione nascosta alla batteria degli stopper a portata di mano del pozzetto. Il vang è rigido mentre proprio immediatamente a pruvia dell'albero è situata la rotaia semicircolare del fiocco autovirante fornito di serie. Una comodità che si aggiunge ad altre "chicche" forse meno appariscenti ma non per questo meno gradevoli. Anche il tamburo del genoa avvolgibile è molto basso sulla coperta e questo a beneficio dell'efficienza aerodinamica. Tre gradini ripiegabili sull'albero installati per salire all'altezza

del boma, le bitte sulla falchetta che, oltre ad essere segno di design elegante e raffinato, sono a completa scomparsa e rappresentano soltanto alcune delle piacevolezze di una barca interessante senza tema di smentite.

Materiali

Lo scafo è laminato a mano in resina epossidica e successivamente temperato sottovuoto. Una caratteristica importante sia in termini di peso che di resistenza e, soprattutto, molto meno sensibile all'osmosi: come è ben noto l'epossidica ha un potere di assorbimento dell'acqua inferiore ad altri tipi di resine. Il materiale usato, inol-

tre, permette una costruzione più leggera a parità di resistenza con un risparmio di peso che si aggira attorno al 20%.

Prova

Levante fresco nelle acque di Marina degli Aregai, tra Imperia e Sanremo, mare formato con onda modesta ma comunque impegnativa: sono gli elementi in cui si è mosso l'Hanse 470. Grande randa tutta rizzata, fiocco a prua e circa 12 nodi di vento reale: appena fuori dal bacino portuale, ruota alla poggia per la bolina e scafo che sbanda. Ma è un'impressione che sorprende piacevolmente. Il 470 ha movimenti mai nervosi, lo sbandamento non risulta

3. Il carteggio ha un bel piano per le carte e tanto spazio verticale per gli strumenti elettronici.

4. A poppa ci sono due cabine gemelle, quella di dritta (nella foto) ha uno spazio maggiore prima del letto; l'altra è più vicina al bagno. **5/6.** La cabina di prua con letto laterale e bagno a prua. C'è anche la versione classica o una con due letti a castello.



1. Coperta pulita, pozzetto aperto con due ruote e teak di serie. Il fiocco è autovirante.
2. Albero a 3 ordini di crocette.
3. Il gavone dell'ancora e il rollafiocco.
4. La scotta della randa è incassata fino agli stopper sulla tuga, che è rivestita di teak.
5. La capottina offre un buon riparo.
6. Il tavolo è in perspex e può essere rimosso.

quell'adagiarsi sottovento che potrebbe sembrare normale per tante barche. In quelle condizioni si capisce il valore di un progetto firmato da una coppia di designer del livello di Judel-Vrolijk. La barca prende il passo con sicurezza, si potrebbe dire con autorevolezza. Anche l'inusitata dolcezza del timone, supportato da due ruote non collegate alla pala da cavi ma da bielle, aiuta la gestione di un 47 piedi che non appare mai greve ma piuttosto sensibile e docile ai comandi. Anche il passaggio sull'onda, in questo caso non particolarmente impegnativa ma comunque significativa, non crea mai difficoltà né, tanto meno, sbattimenti a

prua ma rimane dolce e potente. Ecco, sembra uno scafo in grado di sopportare vento a volontà senza turbare più di tanto la qualità di vita a bordo. Le prestazioni velocistiche in bolina appaiono interessanti al di là dei riscontri offerti dal Gps mentre, allargando e portandosi su una rotta al traverso, lo scafo si raddrizza e, dopo aver preso il suo "passo" è di sicura piacevolezza. Così come al gran lasco mentre nell'andatura di poppa si evidenzia l'esigenza di uno spi: la velocità rimane su buoni livelli ma il carrello del fiocco autovirante non prevede il blocco e continua a passare da un bordo all'altro. Per quanto riguarda le presta-



zioni a motore le condizioni del mare e del vento delle acque davanti a Marina degli Aregai non potevano fornire dati di valore garantito. Rimane comunque valido il dato, importante soprattutto per i trasferimenti, di una velocità di crociera di 7,5 nodi a 2.800 giri, un regime che permette di non affaticare lo Yanmar da 54 cavalli.

□ DATI

Progetto

Design: **Judel / Vrolijk & Co**
Interni: **Hanse Yachts Design**

Scafo

Lunghezza f.t. m **14,19**;
lunghezza scafo m **14,19**;
lunghezza al galleggiamento m **12,60**; larghezza m **4,46**;
pescaggio std/opt 1/opt 2 m **2,60/2,30/1,95**; dislocamento t **12,2**;
zavorra kg **3.550**.

Piano velico

Albero in alluminio anodizzato a tre ordini di crocette. Altezza albero m **24,43**; randa mq **67,50**; fiocco autovirante mq **48,30**; genoa 105% mq **56,50**; gennaker mq **170**. Vele standard: randa full battent; fiocco autovirante.

Serbatoi

Acqua lt **400**; carburante lt **250**.

Omologazione

Certificazione **CE classe A/12**.

Motori

Yanmar 4JH4 saildrive; 4 cilindri, **54 cv**; cilindrata lt **2,19**; alesaggio x corsa mm **88 x 90**; peso kg **200**. Elica 2 pale fisse.

Impianti

Impianto acqua calda con boiler a 230 V o a motore; impianto elettrico a 12V e 110V/230V; caricabatteria 12 V /50 Ah, presa a terra 110V/230V con fusibile salvavita e sistema di distribuzione; 1 alternatore 12 V 60 Amp; 1 batteria motore 12 V 80 Ah; 2 batterie servizi 12 V 110 Ah.

Interni

Mobili in legno compensato marino con rivestimento mogano e vernice satinata; paratie bianche; cornici delle porte in massello; porte in legno, pavimento in legno tipo acero in salone.

Dotazioni standard

Salpàncora elettrico; teak in pozzetto, panche, tuga e passavanti; doccia calda/fredda pozzetto; 4 winches: 1 elettrico 54 Aest; 1 primario 54 AST, 2 secondari 46 AST; frigo 130 lt.

□ Indirizzi

Costruttore **Hanse Yachts**, Germania. Importatore **Lagon Yachting**, S. Stefano al Mare (IM), tel. 0184 581010; www.hanseyachts.com

□ In sintesi

Barca comoda e affidabile concepita per la crociera. Molti particolari dimostrano la cura della costruzione mentre gli interni contribuiscono a una gradevole qualità di vita a bordo. Grande scelta per il layout degli interni. Interessante il prezzo.

▲ *Qualità marine*
Costruzione robusta, curata e affidabile
Interni spaziosi e luminosi
Sensazione di sicurezza

▼ *Mancano puntapedi; vano per raccogliere le drizze e fermo per il carrello del genoa autovirante*

□ Prezzo base

Euro **199.000** + Iva franco cantiere versione std con Yanmar 4JH4 cv 54.

□ Dotazioni optional

Chiglia media/ corta (m 2,30/1,95) € 2.600/su richiesta; musone dell'ancora a scomparsa € 3.600; winch elettrico 54, Aest, sovrapprezzo sullo standard € 2.900; radar Simrad Radom DX45 su € 2.700; elica di prua Maxpower VIP 150 € 9.800; Wc elettrico Tecma a risciacquo con acqua dolce e serbatoio acque nere (cad.) € 1.500; riscaldamento Webasto 5000 W con 6 uscite, cabine poppa e prua, salone, Wc € 3.900; aria condizionata 2 unità: 8.000 Btu per salone, 4.500 Btu per cabina prua o poppa € 9.400; generatore 3,5kW - 3000 rpm € 9.200; differenza per Yanmar 4JH3-TCE /75 cv) saildrive € 2.500; randa e fiocco autovirante North Norlam taglio D, sovrapprezzo su vele standard € 6.500; pacchetto completo gennaker (triradiale North; vela north, bompresso, 2 scotte, 2 bozzelli, 1 drizza) € 6.800.

□ Prezzo alla boa

Euro **280.326** Iva inclusa franco **Lagon Yachting** è il prezzo calcolato aggiungendo al prezzo di listino dotazioni le spese obbligatorie e gli optional cui riteniamo non si possa rinunciare per navigare: kit ormeggio (ancora 25 kg, catena 60 mt/10 mm, 4 cime ormeggio, 6 parabordi) € 1.800; pack elettronica Simrad (autopilota AP 16, strumenti vento doppi, Vhf-telefono RS82, Gps, Plotter con ripetitore in pozzetto e dual DS34) € 11.700; elica abbattibile 3 pale € 1.900; impianto di lavaggio coperta nel gavone dell'ancora € 880; forno microonde € 635; capottina paraspruzzi € 2.490; antivegetativa € 2.200; allestimento (trasporto franco Marina degli Aregai, alberatura, messa in acqua, collaudi) € 13.000. Sono escluse dotazioni di sicurezza e immatricolazione.



Lo Yanmar 4JH4 sd da 54 cv.

□ Le prestazioni

A vela		A motore		
Reale (nodi)	Gradi al vento	Velocità (nodi)	Giri motore	Velocità (nodi)
12	45°	7,2	1.500	6,1
12	90°	8	2.700	8
12	125°	6,5	3.400	8,7
12	180°	5,6		

Nota: la prova si è svolta a Marina degli Aregai con un levante intorno ai 12 nodi.

