

PROVA

- *La qualità della costruzione*
- *Le prestazioni a vela*
- *Il prezzo*

- *Poco abitabile la versione charter*
- *La posizione degli strumenti del motore*



Hanse³⁴¹

Imbarcazione concreta, ben costruita e dal prezzo contenuto. Comodi gli interni, buone le prestazioni a vela. di Alberto Mariotti

I cantiere Hanse è stato fondato nel 1989 da Michael Schmidt, grande velista tedesco vincitore anche di un Admiral's Cup. Il cantiere si trova nella storica cittadina di Greifswald, sede di numerosi costruttori navali ai tempi della Hanse, l'unione delle aziende commerciali nord europee. A quel tempo Greifswald si trovava in una posizione strategica per le principali rotte di navigazione e questa centrali-



PROVA HANSE 341



1 2



3 4



5



1. La cucina a L si trova sul fianco di destra e dispone di due grandi e comodi lavandini e fornello a due fuochi con forno.
2. Il tavolo da carteggio della versione standard da noi provata.
3. La terza cabina ospiti porta a sei il numero di posti letto a bordo. Questa soluzione toglie però spazio alla dinette e si perde il grande gavone disponibile nella versione a due cabine.
4. La cabina di prua ha un letto di due metri di lunghezza e pratiche mensole lungo i fianchi.

tà le permise di diventare uno dei poli più importanti per la cantieristica navale della zona. Michael Schmidt ha ripreso e rinnovato la lunga tradizione di Greifswald scegliendo proprio il nome Hanse per la nuova generazione di imbarcazioni.

Il progetto

Disegnata dallo studio Judel/Vrolijk&Co., l'Hanse 341 è uno scafo da crociera lungo 10,35 metri, ideale per navigazioni con equipaggio ridotto. Si inserisce a metà della gamma Hanse che comprende già i modelli 300, 311, 371 e 411. Come molte delle barche del Nord si distingue per la praticità di alcune manovre, tra queste il sistema di terzaroli veloci e il fiocco autovirante. L'albero è a una crocetta armato a 9/10. Lo scafo è costruito in sandwich con uso

di resina isoftalica, laminato a mano con superfici interne rivestite in topcoat bianco; sono presenti rinforzi longitudinali e paratie laminate sullo scafo e coperta. Il motore è un Volvo Penta MD2020 da 20 cavalli con trasmissione saildrive; la batteria per i servizi è da 100 Ah mentre quella per il motore è da 70 Ah. Il progetto degli interni prevede due versioni, standard con due cabine e charter con tre. Anche il salone vanta due soluzioni possibili lungo le mura di sinistra: la prima con un semplice divano lineare, l'altra con due divanetti e un tavolino in mezzo. La chiglia è in ghisa e piombo con fondo isolante e perni in acciaio inox, la pala del timone è prebilanciata. Di serie è fornita la timoneria a barra. Una barca semplice ma robusta, arredata con cura ma senza esa-

gerazioni e, come vedremo più avanti, molto veloce. Nell'ottica del massimo contenimento dei costi, il cantiere lascia all'armatore ampia scelta riguardo gli accessori da installare a bordo. Tra l'elettronica standard infatti sono presenti soltanto il log, il contamiliglia, l'ecoscandaglio e la bussola. Uno scafo quindi ideale per chi vuole contenere i costi senza rinunciare però alle qualità di una costruzione quasi artigianale.

La coperta

Ciò che colpisce alla prima occhiata è la rotaia del sistema autovirante del fiocco. Una soluzione molto diffusa tra le barche nordiche (anche di piccole dimensioni), assai meno tra quelle che navigano nei nostri mari se non nelle unità più grandi e di lusso. Il sistema



6

permette di dimenticare del fiocco in virata: questo passa da una mura all'altra semplicemente scorrendo su una rotaia. La barca è progettata quindi per navigare senza genoa ma è comunque dotata delle apposite rotaie sui passavanti nel caso si volesse sostituire il piccolo fiocco. La randa steccata ha due mani di terzaroli e lazy jack. Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto.

Questo ha un disegno tradizionale e la tuga protegge con efficacia grazie ai paramare piuttosto accentuati. I winch forniti sono quattro, due ai lati del tambuccio, gli altri due sui paramare. Le panche sono rivestite in teak mentre lo stesso è optional sul fondo del pozzetto e lungo i passavanti. Due tienibene in legno offrono un valido appoggio quando si lavora

sulla tuga. Il trasto di randa è sistemato sopra il tambuccio d'entrata, una posizione che lascia libertà di movimento in pozzetto.

Lo specchio di poppa è chiuso, due gradini ricavati nel controstampo facilitano l'accesso al mare e una scaletta in acciaio permette la risalita a bordo.

Gli interni

Rifiniti in mogano-compensato marino verniciato a specchio, sono il punto forte della barca. Caldi e accoglienti, offrono una buona abitabilità soprattutto nella versione a due cabine. Questa infatti ha il bagno che occupa parzialmente la zona che nella versione charter è dedicata alla terza cabina lasciando quindi più spazio alla dinette e alla cabina per gli ospiti.

longitudinale della barca. Inoltre, il restante spazio di poppa è ben sfruttato da un grande gavone con doppio accesso: dalla panca di sinistra in pozzetto e da una porta nel bagno. Una soluzione davvero molto comoda. La versione a tre cabine non ha tutto questo spazio e inoltre ha un salone più ristretto. Una soluzione che secondo noi è leggermente forzata per un'imbarcazione di poco superiore ai 10 metri anche perchè il maggior numero di persone a bordo risente poi anche nella fruibilità del pozzetto, ideale per quattro ospiti, stretto nel caso si arrivi a sei.

La cabina di prua ha buone dimensioni, la cuccetta raggiunge i due metri di lunghezza e inoltre è dotata di un armadio per lato. Dicevamo delle due

5. Il bagno ha dimensioni maggiori nella soluzione a due cabine.
6. La dinette vanta un elegante accostamento di colori tra la tappezzeria e le finiture in legno verniciato a specchio. Molto spazioso il tavolo da pranzo.

PROVA



1. Il pozzetto è ben organizzato, lo spazio è ideale per quattro persone. La timoneria a ruota è un optional mentre il teak sulle panche è di serie.
2. Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto. In primo piano sulla destra si nota la parte terminale del trasto di randa.
3. A prua si trova il gavone per l'ancora e la cima. Il fiocchetto è dotato di avvolgitore.
4. La rotaia e il carrello del sistema autovirante
5. Lo specchio di poppa con la scaletta per la risalita dall'acqua.

a L e il tavolo in legno rimangono invariati, a cambiare è il divano opposto che viene interrotto da un secondo tavolino in legno che funge da carteggio. A guadagnare della disposizione di questa versione è appunto il carteggio, che nella versione standard gode invece di minor spazio essendo sistemato adiacente alla paratia che separa il bagno dal salone.

La cucina è opposta al locale wc ed è arredata con due comodi lavabo circolari, cucina a gas a due fuochi e forno. Come optional è disponibile il frigorifero.

La prova

Si è svolta a Fiumicino in una fredda giornata con vento da nord intorno ai venti nodi e mare leggermente mosso. Dopo i primi bordi abbiamo apprezzato

la comodità del fiocco autovirante, ideale per chi naviga spesso, magari da solo, ma che toglie preziosi metri quadri di tela. Ma gli armatori mediterranei preferiscono la velocità alla comodità e quindi come optional è possibile avere un genoa medio, 125%, che offre quasi dieci mq di tela in più. Nonostante la barca da noi provata avesse il fiocchetto autovirante e ben sei persone a bordo, le prestazioni sono state buone. Con un vento che ci ha presto costretti a dare una mano di terzaroli per non perdere il controllo ottimale della barca, di bolina, tra i 35° e i 40°, abbiamo rilevato con il gps velocità medie intorno ai 6,5 nodi mentre allargando l'andatura fino ai 70° abbiamo raggiunto i 7 nodi. Di lasco la velocità è incrementata fino ai

7,7 nodi mentre di poppa, senza spinnaker, ha sfiorato i 7. Prestazioni dovute anche al buon disegno della carena, progettata dallo studio Judel/Vrolijk&Co. Con un genoa appropriato le velocità sarebbero state di sicuro migliori ma per alcune navigazioni il fiocchetto autovirante fa il suo dovere alla grande. Per quanto riguarda invece le prestazioni a motore, la velocità massima che abbiamo toccato con il Volvo Penta MD2020 da 20 cavalli è stata di 7,5 nodi a 3.300 giri/minuto mentre la velocità di crociera è intorno ai 6,5 nodi, tra 2.000 2.500 giri/minuto. Valori leggermente inferiori alla media ma che consentono di contenere anche i costi di gestione. Ottimi i dati che abbiamo ricavato dalla rumorosità  durante la marcia.

HANSE 341 LA PROVA IN CIFRE**Progetto**

Judel/Vrolijk & Co.

Prezzo

Euro 73.750 Iva esclusa franco cantiere

Dati

Lungh. f.t. m 10,35 - lungh. al galleggiamento m 8,90 - largh. m 3,40 - pescaggio m 1,75 (1,55/1,29) - dislocamento kg 5.150 zavorra kg 1.820 - 4 cuccette altezza in salone m 1,92.

Piano velico

Randa mq 34,20 - fiocco autovirante mq 27,30
 tormentina mq 27,30 - genoa mq 36 - spinnaker mq 84. Albero

appoggiato in coperta, armo a 9/10 con una crocetta.

Motore della prova

Volvo Penta MD 2020 - potenza cv 13,8 - cilindrata lt 0,68 - numero cilindri 3 - alesaggio x corsa mm 67 x 64 - regime giri/min 3200/3600 rapp. di compressione 23,5:1 peso con piedino vela kg 138.

Dotazioni standard

Avvolgigioco - sistema autovirante con carrello e rotaia - randa steccata - 4 winch - eco e log bussola - timone a barra - teak sulle panche - bottazzo in pvc.

Dotazioni optional

Teak sui passavanti (euro 5.422) teak in pozzetto (euro 750) -

seconda cabina di poppa (euro 1.697) - chiglia mobile (euro 11.328) - pilota automatico Simrad TP 20 (euro 882) - pilota automatico WP 30 (euro 1.543) Vhf Simrad RD 68 (euro 1.146) strumenti Simrad IS 15 (euro 972) salpaàncora 1000W (euro 2.004) àncora Delta 10 kg (euro 239) frigo (euro 1.102) - capottina (euro 895) tormentina (euro 335)

Gli indirizzi

Costruito da **Hanse**
 www.hanseyachts.com
 Importato da **Nautilus**
 Fiumicino (RM)
 tel. 06 6581221
 fax 06 6582285
 www.nautilusmarina.com
 info@nautilusmarina.com

**Le prestazioni a vela**

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)	a motore					
			giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)	pozz. dinette	cab. prua	cab. poppa
Bolina stretta	20	6,4	700	2	55	58	54	64
Bolina larga	20	7,0	1000	2,5	61	61	56	72
Lasco	20	7,7	1500	4,2	64	66	62	74
Poppa	20	7,0	2000	5,8	65	66	63	75
			2500	6,9	66	71	65	76
			3000	7,3	70	74	66	82
			3300	7,5	75	75	67	83

Nota: i dati sono stati rilevati a Fiumicino, vento 20-22 nodi da nord, sei persone a bordo, serbatoio acqua vuoto, carburante a metà, carena pulita.

In sintesi

Scafo disegnato dallo studio Judel/Vrolijk & Co. per la crociera pura. Vanta interni a due cabine confortevoli e accoglienti, disponibile una versione a tre cabine per il charter.

