

prova

Hanse 400



Il piano velico con l'autovirante si manovra con agilità, ma ha bisogno di vento medio per dare soddisfazione

FOTO: HANSE

IN ESCLUSIVA

la prova della barca vincitrice
nella categoria 10-12 metri



Dopo gli apprezzati modelli grandi, il cantiere teutonico rinnova la gamma a partire da questo riuscito dodici metri

di VANNI GALGANI

Grande successo di pubblico e di critica: il cantiere tedesco Hanse continua a raccogliere consensi, come dimostra la vittoria di questo recente 40 piedi nella sua categoria al concorso European Yacht of the Year 2006. Alla base del successo cominciato con l'imponente 531 c'è la volontà di offrire, nella fascia di mercato più popolare e abbordabile, qualcosa di realmente nuovo. All'inizio molti di noi sono rimasti perplessi, specie di fronte allo stile scelto per gli interni; ora, complice anche l'allargamento della gamma, cominciamo a metabolizzare le scelte apprezzandone l'impostazione. Ma quali sono le novità che così fortemente caratterizzano i nuovi Hanse? Partendo dalla costruzione, per la prima volta un cantiere di grande serie offre la possibilità di realizzare lo scafo in resina epossidica, riducendone il peso e gli eventuali problemi di osmosi. In coperta si apprezza lo sforzo per limitare l'impegno necessario alla conduzione: i piani velici sono ottimizzati per l'autovirante, le manovre sono gestibili dal timoniere. Ma è soprattutto negli interni che si trovano le maggiori novità: non solo per il design, al passo con le recenti tendenze minimaliste e innovativo per il settore nautico, ma anche per le disposizioni, con l'introduzione di numerose variabili ambiente per ambiente, che danno una effettiva possibilità di personalizzazione nello stile e nelle finalità di utilizzo. Una piccola ma coraggiosa rivoluzione, in un mondo fortemente tradizionalista, che sta dando i suoi frutti.



Hanse 400



Gli Hanse prima maniera erano un misto di modernità e classicismi, dato l'amore di Michael Schmidt per la tradizione navale, in particolare per quella americana. Quindi tughe a scatola, interni con legni lucidi e paglia di Vienna. Ma la vera fonte di esperienza per il fondatore del Cantiere, che ha iniziato le attività nel 1981, sono le regate ad alto livello: in quei contesti nasce la sua passione per le barche leggere e performanti. Realizzando racer vincenti comincia anche il sodalizio con lo studio Judel/Vrolijk, attuale progettista esclusivo di tutti i modelli Hanse. Il nuovo 400 fa parte della seconda generazione iniziata, come dicevamo, con l'ambizioso progetto del 53 e prosegue con il 46. Barche che racchiudono tutti i nuovi concetti

sviluppati da Schmidt, dai progettisti e da Antje Grandjot, stilista degli interni. Nonostante le novità concettuali, però, vi è un impegno a mantenere una linea di continuità con i primi modelli, per lo meno per quanto riguarda l'aspetto esterno. Le forme della carena sono attuali e performanti ma finalizzate alla crociera veloce, con volumi adatti ad accogliere interni ben vivibili. La superficie immersa è ridotta e le sezioni piuttosto piatte, specie a poppa. I bordi liberi, decisamente alti e ingombranti, consentono di mantenere la linea della tuga bassa e ben profilata, mentre gli slanci ridotti, quasi verticali, ottimizzano lo sfruttamento delle superfici in relazione alla lunghezza. Ne risulta un insieme gradevole - complice anche la marcata in-

sellatura e il disegno esclusivo della finestratura - anche se voluminoso e un po' tozzo a poppa. Le appendici presentano classiche soluzioni da cruiser veloce: per il bulbo, pinna in ghisa e scarpone terminale in piombo, mentre il timone è totalmente appeso; per entrambi sono previste due diverse immersioni. Il piano velico, frazionato a 9/10 effettivi, è ottimizzato per l'adozione del genoa autovirante: quindi grande randa (superiore a molti cruiser/racer di pari taglia) e fiocchetto autovirante, con possibilità di montare anche un genoa 140%, scelta quest'ultima consigliabile se si ama navigare a vela in condizioni leggere. Il fiocco autovirante, unito a soluzioni di coperta mirate, consente di condurre veramente la barca in solitario.

1 La tuga ha un tipico disegno "all'americana" con volumi netti e filo di legno sul bordo. Questa soluzione lascia libera per sdraiarsi una buona porzione di prua pur mantenendo corretta l'altezza nella cabina. Notate l'alloggio di stampo per la rotaia dell'autovirante, correttamente orientata; **2** Il pozzetto ha misure notevoli, con sedute comode dotate di alti schienali, anche se la curvatura del bordo verso prua rende poco confortevole l'appoggio; **3** L'esclusiva forma della finestratura realizzata su misura dalla Lewmar, una delle firme Hanse. I passavanti risultano un po' stretti, anche se liberi da attrezzature; **4** Il comodo passaggio diretto alla poppa. Da notare i portelli per le bombole del gas; **5** Il trasto standard, posto davanti al tambuccio, non ingombra il pozzetto

Zoom



6 In navigazione, le scotte di randa e genoa vengono spostate sui winch a poppa. Per chi ama un'attrezzatura completa, sui paraonde ne possono essere montati altri due; **7** La zona dell'ingresso viene protetta da un avvolgente sparyhood (non montato sulla barca in prova) che ripara anche gli ostreggi delle cabine a poppa. Il tambuccio è realizzato in modo un po' sommario con legni masselli; **8** Il pulpito aperto rende la prua aggressiva e pulita (se si adotta il sistema del musone ribaltabile opzionale) ma costringe ad andare a prua per far rientrare il genoa; **9,10** Lo specchio di poppa, decisamente largo e un po' imponente. Di serie il passaggio rimane aperto; se però ci si sente poco protetti, si può ordinare questa panca centrale ribaltabile che ripristina l'integrità della poppa

Infatti le scotte di randa e fiocco, una a dritta e una a sinistra, sono studiate per poter essere rinviate fino ai winch posti davanti alla ruota, soluzione non ottimale in condizioni limite ma che, nella normalità, consente al timoniere un controllo totale. Il pozzetto offre misure ragguardevoli: le panche sono larghe e vi è un discreto spazio tra di esse. Il timoniere può comodamente sedersi sui lati, avendo a disposizione una abbondante ruota; scarseggia però lo spazio tra la timoneria e la panca di poppa (disponibili solo 31,5 cm) e non è comodissimo stare in piedi sopravvento, data la sagomatura del pavimento e il piccolo gradino laterale. L'accesso allo specchio di poppa, di serie totalmente aperto, può essere dotato di panca centrale ribalta-

bile. Nonostante la larghezza dei paraonde, che migliorano l'abitabilità nelle cabine di poppa, l'accesso al ponte è agevole; sono invece un po' limitati i passavanti, anche non ingombri da attrezzature. Di serie è previsto un piccolo (famigerato) trasto posto sulla tuga; per gli appassionati della vela sportiva, se ne può avere uno lungo in pozzetto. Le manovre dall'albero corrono sotto un carter (un po' leggero e scricchiolante), lasciando un buono spazio libero da usare come prendisole. Verso prua, il pulpito è aperto e rinforzato con "zampette" laterali; protegge completamente il grande vano dedicato all'ancora, abbastanza capiente per contenere qualche parabordo. Oneste le dimensioni delle bitte, troppo piccoli i passacavi.



A, B Data la pulizia della prua il sistema basculante del musone, ingegnosamente dotato di pistone a gas che ne consente un comodo utilizzo senza costosi e pesanti motori elettrici, diventa un optional quasi obbligatorio. Il vano ha buone dimensioni ma è parzialmente ostruito dal piano per il salpancore; **C** Il tavolino in pozzetto serve più come appoggio che come tavolo da pranzo; **D** I gavoni sono capienti e possono accogliere agevolmente la zattera autogonfiabile. I portelli, però, sono un po' leggeri e rumorosi quando ci si cammina sopra; **E** La timoneria cardanica, immediatamente accessibile dal pozzetto, è semplice e facile da smontare

Hanse 400



Per la prima volta nella produzione in grande serie, un cantiere prevede la realizzazione dello scafo con l'utilizzo di resina epossidica. I vantaggi sono non solo nel risparmio di peso, circa 400 chili nel caso di questo modello, ma anche nella maggiore protezione del laminato contro l'osmosi. Optional offerto a 6.900 euro, è stato finora scelto dall'80% dei clienti. I gusci degli Hanse sono realizzati in sandwich con anima in pvc espanso. La struttura è composta da longheroni e madieri resinati a scafo, le paratie sono resinare a scafo e coperta. Impressionante l'attacco del bulbo, fatto su piastroni in acciaio mediante perni con diametro di ben 40 mm. I mobili e il paiolato poggiano su un pavimento controstampato che parte da prua fino a

comprendere i letti di poppa. Come dicevamo in apertura, lo stile degli interni è probabilmente la caratteristica più dirompente dei nuovi Hanse. È caratterizzato da forme lineari, angoli retti con spigoli vivi, ante a toppa completamente lisce, senza cornici o prese d'aria, ampio utilizzo di parti bianche, comprese tutte le paratie, ed elementi in acciaio lucido. Tutto questo può far storcere il naso a chi ama il sapore caldo e artigianale dello stile navale classico, ricco di cornici e modanature, o a chi ritiene che gli arredi di una barca debbano seguire le forme nient'affatto lineari degli scafi, assecondandone le curve per meglio sfruttarne i volumi disponibili. È però innegabile che il gusto nei riguardi del design, complici architetti di tendenza ma

anche realtà popolari come Ikea, si sta rapidamente e universalmente evolvendo verso la linearità e il rigore. Finora appannaggio di oggetti esclusivi come i Wally, per la prima volta questi concetti vengono applicati alla produzione in grandi numeri. Un'operazione coraggiosa (ed evidentemente apprezzata) che differenzia nettamente Hanse dai diretti concorrenti. Il design è però solo l'aspetto più evidente di un attento studio volto a rendere queste barche oggetti esclusivi e personalizzabili. Intanto, per i legni sono proposte due essenze, il mogano lucido e il ciliegio semilucido, che danno effetti molto diversi. Ma è soprattutto nella modularità che si trova maggior spazio per disegnare la "propria" barca. Per ogni ambiente ven-

1 La scala poggia su un portello che si apre, sorretto da pistoni a gas, per scoprire il vano motore, completo di illuminazione; **2** La spaziosa dinette dalle forme spigolose sfrutta le poltrone girevoli del carteggio come sedute supplementari. I legni dell'esemplare in prova erano in ciliegio. Da notare la luminosità data dalle parti bianche; **3,4** La cucina è dotata di ben 12 parti apribili tra stipetti e casseti. Il grande frigo ha un accesso verticale basso per poter essere sfruttato fino in fondo. Comodo il piano di copertura del fornello che scorre sotto i pensili, mentre risulta basso il bordo di contenimento; **5** Il carteggio sembra più adatto a un uso salottiero che non alla navigazione. Il piano è di misure accettabili ma ha un vano per le carte scarso. Le ante in plexiglass celano l'elettronica



6 In dinette si avverte l'ingombro del grande bagno. Nella foto si notano le fughe del controstampo del pavimento e, in primo piano, il puntone dell'albero, poggiato in coperta; **7** La cabina di prua è offerta in 5 versioni diverse. Si può avere il classico letto a "V" (nel qual caso c'è spazio per un bagno addizionale) o quello nella foto, dalla forma singolare ma adatto a sfruttare come angolo tv il mobile sul lato di dritta. Abbondante in ogni caso il calpestio e la dotazione di armadi; **8** Il grande bagno (modulo condiviso, come la cucina, anche dai modelli 370 e 430) è disegnato in stile moderno con lavello rettangolare (un po' ostico da pulire). Completo il box doccia separato, anche se manca un bordo di contenimento sul pavimento; **9** La cabina di poppa a dritta, opzionale, ha un letto "francese"

gono proposte più soluzioni che possono essere mischiate tra di loro: il risultato, sul 400, sono ben 40 versioni diverse, senza considerare l'ampia scelta tra 28 tappezzerie o pelli per la dinette e i 9 colori per lo scafo e per le righe. E il prezzo di queste personalizzazioni? Scegliendo tutte le soluzioni più costose, arriverete a spendere un massimo di 11.000 euro (optional tradizionali esclusi, si intende). Accettabili le finiture, anche se alcuni elementi risultano poco curati e non tutto è pensato per durare a lungo. Il quadrato, ampio e luminoso, è diviso in due zone. Appena entrati, ci si trova davanti alla cucina a "L", ben dimensionata e ricca di variegati volumi per lo stivaggio. Di fronte vi è l'ingombro del grande bagno, unico nella versio-

ne standard, anch'esso disegnato in stile moderno e dotato di un comodo box doccia separato. La dinette si articola su entrambi i lati: a dritta con divano a "C", dove possono sedere 5-6 persone, e tavolo rettangolare; a sinistra, sfruttando le comode poltroncine girevoli che fanno parte del carteggio. Quest'ultimo ha poco spazio per le carte; in compenso, vi è un vano, dedicato all'elettronica, chiudibile con due ante. Molte le soluzioni per la cabina di prua, che rimane comunque dotata di buon calpestio e ottime altezze (come tutto il resto della barca). Abbondante il letto della cabina di poppa a sinistra (standard), mentre quella optional di dritta, asimmetrica, ne ha una a piazza e mezza. Entrambe sono dotate di armadio grande.



A Una delle varianti a prua consiste in questo mobiletto, in realtà un po' povero, che però può diventare un angolo multimediale completo di computer e monitor/tv; **B** Il controstampo del pavimento irrigidisce anche parte della prua. Nella foto si nota il famigerato serbatoio sotto il letto; **C** Il vano doccia, completo di seduta, è diviso da una bella porta in plexiglass che però, aprendosi in un solo pezzo verso l'interno, rende disagiata l'ingresso; **D** In alcuni punti il controstampo del pavimento risulta molto presente (nella foto in evidenza la copertura del madiere che sostiene le lande); **E** Le porte, spesse 35 mm, danno un senso di ricchezza; belle anche le soglie rivestite in acciaio satinato

Hanse 400



FOTO HANSE



FOTO HANSE



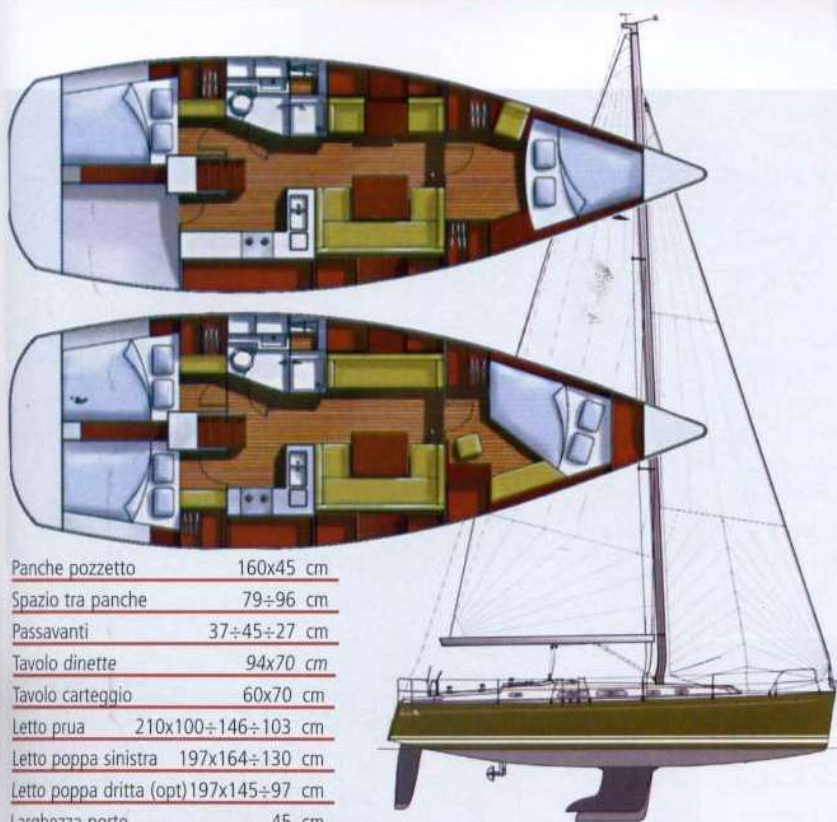
FOTO HANSE

Benvenuti a bordo

Gli effetti positivi della costruzione in epossidica, uniti a una carena ben disegnata e performante, si traducono in una sensibile leggerezza e agilità nei movimenti. Questa è la sensazione più evidente che abbiamo constatato provando l'Hanse 400: tanta, tanta agilità. Agilità nello scivolare sull'acqua, sempre alta di naso e con scarso trascinamento a poppa, e incredibile agilità nelle manovre, con scotte di randa e genoa rinviate, una per lato, sui due winch di fianco al timoniere. Specie le virate avvengono con una semplice e rapida rotazione della ruota: l'autovirante scorre sulla rotaia correttamente orientata passando sulle altre mure senza bisogno di alcuna regolazione. Le condizioni leggere che abbiamo incontrato, però, mettono in evidenza i limiti, ancora irrisolti, di questa configurazione peraltro già adottata in passato da vari cantieri: con vento inferiore agli 8-10 nodi si perde troppa potenza. Una volta abbrivata la barca le prestazioni non sono male, ma basta un po' di onda in prua, anche il passaggio di un motoscafo, per far scendere bruscamente la velocità, complici anche le sezioni anteriori piuttosto piene. In queste condizioni, anche le virate sono penalizzanti: l'agilità si paga con un successivo ritardo nel riprendere il passo, rendendo necessario poggiare sensibilmente per poi riorzare con gradualità. Tutto questo con venti deboli, dove comunque spesso si preferisce andare a motore, e dove molti dei concorrenti nemmeno si muo-

vono. Ma se amate bordeggiare con poco vento, e la carena dell'Hanse 400 se lo può permettere, vi consigliamo di acquistare anche un genoa 140%, vela in listino e già completa di rotaia in coperta. Diverso il discorso quando l'aria comincia a farsi sentire. Sopra i 10 nodi reali questo moderno ed equilibrato cruiser diventa una gazzella pronta e reattiva, attenta a tradurre ogni raffica in accelerazione. Il timone a trasmissione cardanica trasmette reazioni immediate e leggere, forse fin troppo neutre, e l'efficienza della pala necessita di pochi gradi per modificare la rotta. Ora le virate diventano veramente uno spasso: si fa prima a farle che a chiamarle, e l'unica accortezza è di evitare che qualcuno perda l'equilibrio. Non abbiamo potuto provare come si comporta con mare formato, probabilmente risentirà del serbatoio di prua: ma conosciamo bene i progettisti e sappiamo che lavorano sempre con serietà. Il timoniere trova qualche difficoltà a stare in piedi sopravvento per la conformazione del pavimento e per la presenza del paterazzo sdoppiato: seduti, però, si ha un piano regolare e un ottimo appoggio sulla colonnina. L'agilità si conferma anche nelle manovre a motore: la barca sente subito il timone e gira su sé stessa anche a velocità ridotta. Con 7 nodi in crociera (7,7 di massima) le prestazioni sono nella media; risulta rumorosa la marmitta mentre non si avvertono vibrazioni.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	160x45 cm
Spazio tra panche	79÷96 cm
Passavanti	37÷45÷27 cm
Tavolo dinette	94x70 cm
Tavolo carteggio	60x70 cm
Letto prua	210x100÷146÷103 cm
Letto poppa sinistra	197x164÷130 cm
Letto poppa dritta (opt)	197x145÷97 cm
Larghezza porte	45 cm

Dedicato a...

I progetti coraggiosi sono affascinanti già quando riguardano oggetti unici e irripetibili, figuriamoci se sono applicati a una intera gamma con una precisa collocazione sul mercato e una larga distribuzione. Il processo di Hanse porta qualcosa di veramente diverso in un settore dove essere diversi comporta grandi rischi. La capacità di cimentarsi con scelte originali su scala industriale, la volontà di imprimere un segno esclusivo e inconfondibile denotano un carattere determinato e fantasioso allo stesso tempo. Non tutto sulle barche è realizzato con amore e in alcuni punti si evidenziano le logiche del risparmio; ma nel complesso la qualità è buona e le dotazioni complete, specie in relazione al prezzo più che conveniente. I nuovi Hanse sprigionano energia. Non nascono per piacere a tutti e, probabilmente, la maggioranza di coloro che navigano da tanto tempo farà fatica ad adattarsi al loro stile "contemporaneo". Ma chi si sente giovane, non all'anagrafe ma nello spirito, chi non è legato alle tradizioni pur ricercando la qualità, chi ama il design attuale e le soluzioni inedite rimarrà probabilmente così coinvolto da non trovare alternative. Perché, nel loro genere, i nuovi Hanse sono assolutamente unici.



I concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Dufour 40	Dufour	12,32	3,90	7.300	89,00	142.405
Sun Fast 40.3	Jeanneau	12,20	3,95	7.300	88,00	138.408
Elan 40	Elan	12,20	3,83	7.600	90,00	126.990
Grand Soleil 40	C. del Pardo	12,29	3,85	6.800	85,00	152.700

Progetto	Judel/Vroljik
Lunghezza scafo	11,99 m
Lunghezza gall.	10,80 m
Larghezza	4,04 m
Immersione	1,65-1,98 m
Dislocamento	8.500 kg
Zavorra (34%)	2.915 kg
Sup. vel. (randa + genoa 140%)	105,60 mq
Motore Yanmar3JH4 S-drive	40 hp
Serbatoio nafta	140 l
Serbatoio acqua	300 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Sparcraft 2 crocette acquistate poggiato in coperta, sartie in spiroidale continuo
- avvolgifiocco Facnor LS 200
- tendipaterazzo meccanico
- vang rigido Sparcraft
- winch Harken 2x46 ST + 2x40
- timoneria Jefa, ruota ø 140 cm
- stopper Spinlock XTS (10)
- attrezzatura di coperta Harken/Lewmar/Pfeiffer

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in pvc espanso, resina poliesteri
- struttura: madieri in vtr resinati allo scafo, paratie resinati a scafo e coperta

Dotazioni

- panche e fondo pozzetto in teak
- osteriggi (4) e oblò (10) Lewmar
- frigo elettrico 130 l
- boiler acqua calda su motore e 220 v
- batterie 12 v 1x80 + 1x110 Ah
- impianto 220 v e caricabatterie 20 Ah
- log ed ecoscandaglio
- randa con lazybag e fiocco in dacron

Meteo della prova

- vento da 5 a 12 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

Hanse 400 € 112.900

Optional

Scafo in epossidica (ca - 400 kg)	6.900
Scafo colorato	3.650
Ponte in teak	6.550
Batterie addiz. 2x110 Ah + caricabatt. 50 Ah	780
Salpancora Lewmar	1.680
Musone ancora a scomparsa (manuale)	2.800
Plancetta bagno apribile	1.160
Trasto randa in pozzetto	1.150
Sprayhood	1.540
Interni in ciliegio chiaro semilucido	1.650
Secondo bagno a prua	1.800
Terza cabina a poppa (cucina più corta)	960
Riscaldamento Webasto Airtop 5000 3 uscite	3.009

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni www.hanse-yachts.com

Nautilus Marina - Tel 06 6581221

Lagon Yachting - Tel 0184 481010

Schmidt&Partner - Tel 043153711