



PREGI

- Rapporto qualità-prezzo
- Pozzetto ampio e confortevole
- Buone doti boliniere

DIFETTI

- Riserve di acqua e carburante scarse
- Rumorosità motore elevata
- Scala d'ingresso scomoda



HANSE 411

SUPERPROVA

*Il nuovo Hanse 411
in bolina con 13
nodi di vento reale.
Si tratta di un
dislocamento
pesante con buona
stabilità di forma
ed elevato
raddrizzamento.*



Nuovo per il mercato italiano, l'Hanse 411 è un ottimo compromesso tra prestazioni e comfort. Un progetto di Judel Vrolijk dal gusto americaneggiante, costruito con tecniche artigianali dal cantiere tedesco Yachtzentrum Greifswald. E anche per questo personalizzabile negli interni.

di **LEONARDO ZUCCARO**

agosto **VEIA** • 89

Relativamente nuova per il mercato italiano (una sola apparizione al Salone di Genova del 2000), la gamma Hanse del cantiere Yachtzentrum Greifswald si compone di sei modelli da 30 a 41 piedi, cinque dei quali progettati dallo studio Judel/Vrolijk. Barche tedesche al 100% ma con un disegno della coperta e uno stile degli interni che ricorda quelle americane della East Coast. Rispetto alle concorrenti europee di grande serie la differenza sostanziale non è tuttavia nell'estetica, quanto nei contenuti. Pur realizzando 300 esemplari all'anno, il cantiere utilizza tecniche più artigianali e questo tende ad avvicinare gli Hanse ai modelli scandinavi, anche se con finiture meno curate. Il tutto, ed è forse questo l'aspetto più interessante, a un prezzo di listino in linea con quello dei prodotti più industriali. La prova che segue è del nuovo dodici metri, l'Hanse 411, in versione charter. Una barca etichettabile come crociera veloce, viste le caratteristiche sportive del progetto, ma dotata di volumi interni così ampi da competere con i "crociera pura".

PROGETTO ★★★★★

Visto dalla banchina non sembra neppure un 40 piedi, tanto è larga la sua poppa caratterizzata dalla singolare apertura al centro. Ma anche di lato l'Hanse 411 appare più grande delle sue reali dimensioni, complici la prua slanciata e la sagoma bassa e lunga della tuga, impreziosita dal listello in teak che corre sui lati. Sensazione di grandezza confermata dai dati progettuali: rispetto ai concorrenti da crociera il 411 è infatti più pesante di svariati quintali ma ha anche parecchi metri quadri in più di tela. Come mostra il nostro grafico "tipologia del progetto", il valore della superficie velica relativa è decisamente alto, e questo indica una barca ben invelata in rapporto al suo dislocamento. Altrettanto può dirsi della stabilità, dove alla larghezza al baglio massimo di oltre 4 metri si somma una percentuale di zavorra del 37%, gran parte della quale concentrata nel siluro in piombo del bulbo (la lama è invece in ghisa) posto a due metri di profondità. In definitiva, uno scafo che ha la potenza adeguata per muoversi con le brezze, ma che con vento forte, grazie alla sua stabilità di forma e al raddrizzamento, è in grado di reg-

gere bene la tela e sfruttare al meglio la sua lunghezza al galleggiamento di 10,90 metri. Le linee d'acqua sono pulite con uscite larghe ed entrate abbastanza sottili, le sezioni centrali semicircolari limitano in parte lo sviluppo della superficie bagnata, anche se la carena non può certo definirsi magra nei volumi. Ma, nell'ottica di sostenere i soliti carichi della crociera, questo è sicuramente un vantaggio. Le appendici strette e allungate garantiscono buone doti boliniere e un facile controllo sotto sbandamento.

COSTRUZIONE ★★★★★

Sandwich di balsa per l'opera morta e la coperta, laminato pieno sotto la linea di galleggiamento, con resina isoftalica per una più alta protezione contro l'osmosi. La tecnica di costruzione punta sulla rigidità e sulla coibentazione termica (minore condensa) senza il rischio di delaminazioni nelle zone più soggette a stress, dove si alternano tessuti unidirezionali e biassiali. Pur essendo un dislocamento pesante, il 411 si avvantaggia così di una concentrazione delle masse migliore degli scafi in laminato pieno, e a questo contribuisce l'asse del timone in alluminio con boccole autoallineanti. Le paratie sono fazzolettate sia allo scafo che alla coperta, così da legare meglio la struttura; robustissima l'ossatura costituita da un fitto reticolo di madieri e longeroni solidale con la scocca.

PIANO VELICO ★★★★★

Con un albero alto 17 metri dalla mastra in coperta, l'Hanse 411 dispone di un piano velico a forte allungamento che ha permesso di abbinare alla randa stecata di 49 mq un fiocco autovirante a 9/10 (di cui è prevista di serie la rotaia trasversale). Una configurazione che facilita le manovre e riduce l'uso dell'avvolgitore, conservando una discreta efficienza anche con vento leggero. I due ordini di crocette strette e acquartierate e le lunghe rotaie di scotta laterali consentono comunque di optare per un ge-

(segue a pag. 95)

A destra, il pozzetto lungo 280 cm dispone di panche molto comode, larghe 50 cm, per un totale di tre sedute per lato oltre ai due posti a poppa della colonnina. Di serie il rivestimento in teak.



A sinistra, stile americano per la sagoma squadrata della tuga, impreziosita dal listello in teak sui lati. Da notare le due maniche a vento, da proteggere con tubolari d'acciaio. Sotto, una vista dei passavanti con il dodger sollevato.

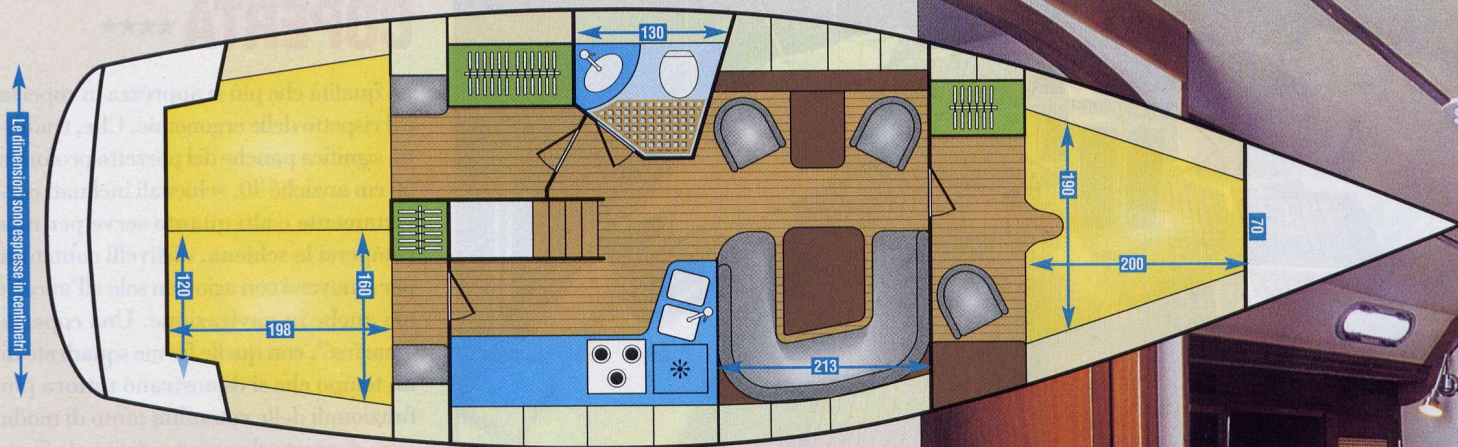


COPERTA ★★ ★★

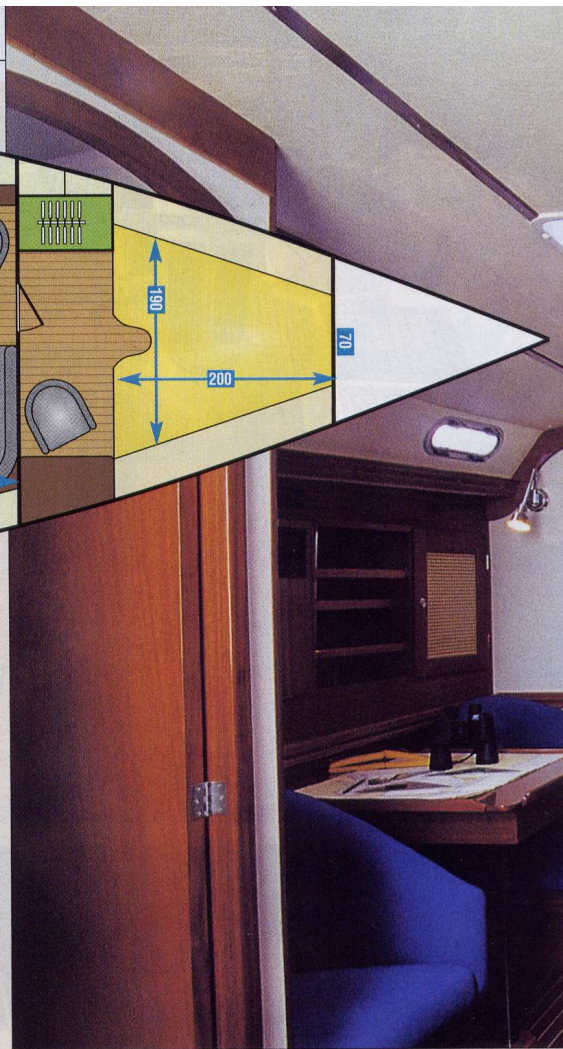
La qualità che più si apprezza in coperta è il rispetto delle ergonomie. Che, tradotto, significa panche del pozzetto profonde 50 cm anziché 40, schienali inclinati correttamente e alti quanto serve per non rompersi la schiena, dislivelli contenuti per muoversi con agio non solo all'ancora ma anche in navigazione. Una coperta "marina", con quelle forme squadrate di un tempo che si dimostrano tuttora più funzionali delle rotondità tanto di moda oggi. A questo disegno tradizionale fa riscontro uno sfruttamento moderno degli spazi: sebbene abbia una ottima abitabilità interna, l'Hanse 411 dispone di un pozzetto lungo 280 cm che è in grado di ospitare comodamente sei persone davanti alla colonnina e altre due dietro. Per contro, la ruota è piccola per timonare seduti sui paraspruzzi, dove è invece previsto un apposito piano ribassato. Lo specchio di poppa è privo dello spoiler, ma la parte centrale aperta crea un corridoio che dà accesso diretto alla scala da bagno. I passavanti sono larghi circa 50 cm a centro barca, ma tendono a stringere verso poppa dove non ci sono comunque intralci se non il rinvio delle scotte del genoa. La tuga con poco bolzone permette di sfruttare tutta la sua larghezza per stendersi, anche se i numerosi boccaporti limitano in parte le superfici fruibili come prendisole. L'organizzazione delle manovre prevede due winch di drizza ben dimensionati a lato del tambuccio, su cui sono rinviate anche la scotta della randa e le due mani di terzaroli a circuito chiuso. I winch delle scotte sono a metà del pozzetto e pertanto lontani dal timoniere: due 48 al posto dei 46 di serie sarebbero più indicati per il genoa al 125%. Abbondante il volume di stivaggio ripartito in tre gavoni, due profondi a poppa e uno largo e capiente sotto la panca, dove riporre la zattera. Un po' sacrificato l'accesso al pozzo catena.

A sinistra, la rotaia del fiocco autovirante, fornito di serie insieme con la randa steccata. Un utile complemento per chi naviga in equipaggio ridotto, che tuttavia penalizza le prestazioni con vento leggero.

Sopra, i due gavoni di poppa sono molto profondi e consentono di ispezionare il circuito dei frenelli. A destra, il pozzo della catena con il salpancore opzionale che limita in parte l'accesso all'interno.

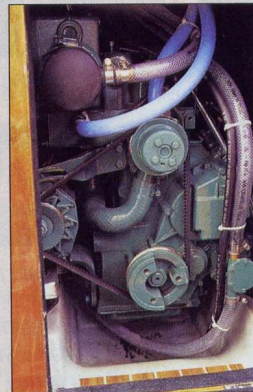


A destra, la dinette della versione in prova, meno profonda rispetto a quella della versione a tre cabine, visibile nel disegno in alto. Sotto, una delle cabine di poppa.



Sopra, una panoramica del quadrato, aerato da numerosi oblò e boccaporti. Le paratie bianche e il mobilio a coppale lucida contribuiscono alla luminosità degli interni. A sinistra, l'ampia cuccetta della cabina di prua, nella versione armatoriale. Sotto, l'accesso frontale del vano motore.

A destra, la zona carteggio composta da due poltroncine girevoli con piano nel mezzo confina con la toilette di poppa, che si apre nel quadrato. Prevista tra gli optional una seconda toilette nella cabina armatoriale con accesso riservato.



INTERNI ★★★★★

Le versioni proposte sono a due o tre cabine, servite da una o due toilette, ma il cantiere è disponibile a eventuali modifiche personalizzate. Ad esempio, l'esemplare della prova destinato al charter disponeva di una doppia cabina di prua con cuccette a castello al posto della classica armatoriale con cuccetta a V. E se c'è spazio per due locali separati, si può immaginare la volumetria della zona di prua. La conferma viene dal disimpegno lungo 120 cm (dalla porta al letto) che ha permesso di piazzare su entrambe le murate un mobile con tre armadi sopra e tre ampi stipetti sotto. Nella versione armatoriale uno dei due disimpegni può essere destinato al secondo bagno. Varianti possibili anche per il quadrato, che presenta in tutte le versioni la dinette a ferro di cavallo sulla dritta, ma con diverse profondità, contrapposta a una zona living con due poltroncine girevoli e piano del carteggio nel mezzo. Il totale delle sedute è per 7/8 ospiti, anche se due devono mangiare separati. Verso poppa si sviluppa la cucina a L, con ampie superfici di lavoro: oltre ai due lavelli circolari e al fornello a tre fuochi c'è un vano frigo da 150 litri; ben organizzato anche lo stivaggio, che può contare su due lunghi stipetti a murata, cinque cassette e un grande vano sotto i lavelli. Sull'altro lato la toilette, che è di dimensioni abbondanti ma con poco spazio per gli effetti personali. Infine le due cabine di poppa speculari che differiscono nello sviluppo del disimpegno, più corto in quella di dritta a causa del prolungamento (eccessivo) della cucina. Nel complesso, interni forse da equilibrare meglio (restringendo magari la cucina) ma con volumi adeguati alle tre cabine e due toilette, altezze sopra alla media e letti confortevoli. Unici difetti rilevati, la scala d'ingresso scomoda e l'assenza di un vano per le cerate.

Fabio Brailanti



Sotto, la toilette di poppa interamente controstampata. Le dimensioni sono abbondanti, ma lo spazio per gli effetti personali è limitato.



Sopra, la cucina a L dispone di numerosi stipetti tanto a murata che sotto il mobile e di un frigo elettrico da 150 litri. Il piano di appoggio, non visibile nella foto, si prolunga di oltre un metro verso poppa.

ALTEZZE IN CABINA

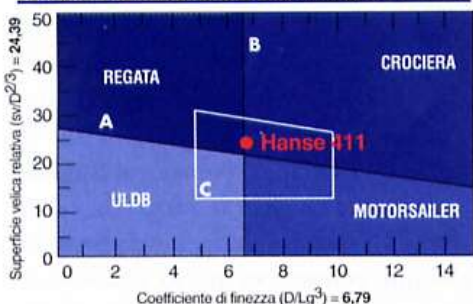
Cabine di poppa	cm 195
Toilette di poppa	cm 198
Cucina	cm 199
Dinette	cm 202
Cabina di prua	cm 191

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 12,35
Lunghezza al galli:	m 10,90
Larghezza al b.max:	m 4,05
Pescaggio standard:	m 1,98
Pescaggio alternativo:	m 1,69
Dislocamento a vuoto:	kg 8800
Zavorra:	kg 3250
Superficie velica r+g 125%:	mq 104,00
Superficie randa:	mq 49,00
Superficie genoa 125%:	mq 55,00
Superficie fiocco autovirante:	mq 43,00
Superficie spi:	mq 125,00
I:	m 17,35
J:	m 4,75
P:	m 16,00
E:	m 5,65
Numero cuccette:	4/6/8+1
Motore:	Volvo Penta 40 cv
Capacità serbatoio acqua:	lt 220
Capacità serbatoio gasolio:	lt 100
Omologazione CE:	Cat. A 8 persone
Disegnata da:	Judel/Vrolijk & Co
Costruita da:	Yachtzentrum Greifswald
Importata da:	Schmidt & Partner
Piazzetta dell'Imbarcadere 11, 33050 Aprilia Mar.	
(UD) tel 0431 53711, fax 0431 53276,	
E-mail: hanseitalia@libero.it,	
web site: www.hanse-yachts.it	

TIPOLOGIA DEL PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invettata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 8,02
Lunghezza scafo/baglio max:	2,98
(< 2,90 = barca molto larga)	
(> 3,40 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento:	36,9 % versione bulbo lungo



PREZZI

Versione 2 cabine - 1 toilette: € 119.440
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Panche e fondo pozzetto in teak, serbatoio acque nere, caricabatterie 27 Ah con linea 220 V, frigo elettrico, lazy bag, vang rigido, bulbo 1/2 ghisa-1/2 piombo, scaletta bagno inox, elica bipala fissa su piede Sail Drive, log ed eco.

Optional

- Suppl. seconda cab. poppa:	€ 2.755
- Suppl. seconda toilette prua:	€ 3.835
- Genoa 125%:	€ 1.918
- Doccia pozzetto (calda/fredda):	€ 392
- Boiler scambiatore/220 V:	€ 1.065
- Salpincora elettrico 1000 W:	€ 2.118
- Pilota aut. Robertson AP 22:	€ 4.399
- Strumenti vento Simrad IS 15:	€ 1.074
- Capottina paraspruzzi:	€ 1.540
- Trasto randa in pozzetto:	€ 647
- Batteria suppl. servizi 100 Ah:	€ 260

PAGELLA

Progetto	★★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★★
A vela	★★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★★
Impianti e dotazioni	★★★

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	12/14 nodi
Stato del mare:	mosso
Equipaggio imbarcato:	3 persone
Serbatoi:	1/2 acqua, 1/2 carburante
Pulizia carena:	buona

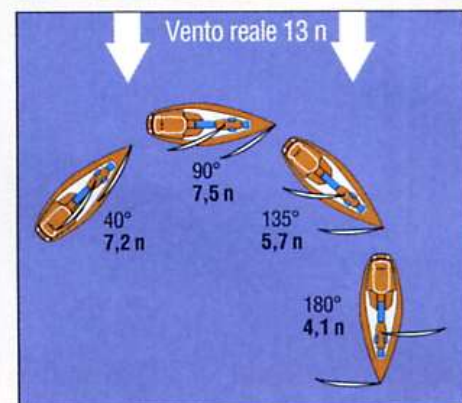
Vele usate

Randa full batten - Genoa medio 125%

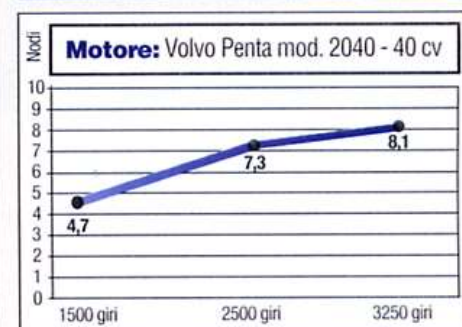
Strumentazioni usate

Gps Magellan - Fonometro Delta - Staz. vento Simrad

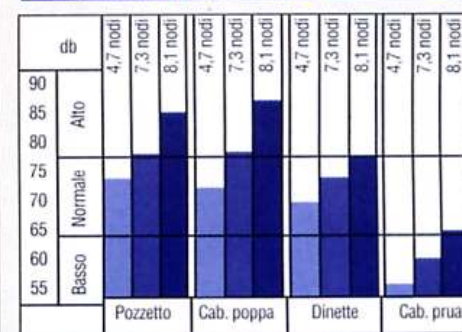
VELOCITÀ A VELA



VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE



GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Hanse 411	Sun Fast 40	Elan 40	Oceanis 411	X-412	Bavaria 40	Dufour CI.41
LFT (m)	12,35	12,20	12,20	12,71	12,50	12,48	12,30
LARG. (m)	4,05	3,95	3,83	3,95	3,90	3,99	3,98
DISLOC. (kg)	8800	7300	7500	8500	7400	7900	7500
S.V. (mq)	104	83,1	90	83	95	77,7	82
IMMERS. (m)	1,98/1,69	1,95/2,40	2,05	1,70	2,20	1,95/1,65	2,00
CUCLETTE	4/6/8+1	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2
PROGETTISTA	Judel/Vrolijk	Andrieu	Humphreys	Finot	Jeppesen	J&J	J&J
CANTIERE	Yachtzentrum	Jeanneau	Elan	Beneteau	X-Yachts	Bavaria	Dufour
PREZZO	€ 119.440	€ 126.914	€ 122.199	€ 133.988	€ 185.573	€ 105.874	€ 136.068

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".



Il larghissimo specchio di poppa dell'Hanse 411, privo dello spoiler ma aperto al centro.

(segue da pag. 90)

noa al 125% che porta la tela a 104 mq. Alternativa prevista anche per il trasto della randa: di serie è davanti al tambuccio, ma è possibile spostarlo in pozzetto a pruvia della ruota. Standard il tendipaterazzo sulla patta d'oca, il vang rigido, la randa steccata con lazy bag e il fiocco autovirante avvolgibile.

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★

L'impiantistica è nel complesso ben realizzata: i componenti sono accessibili, le tubazioni di qualità adeguata all'uso (tubi armati alimentari per l'idrico e certificati per l'impianto motore e il carburante), le canalette per l'impianto elettrico sovradimensionate in modo da poter passare agevolmente i cavi delle utenze che si montano successivamente. Non altrettanto soddisfacenti le autonomie: 220 litri di acqua e 100 di gasolio sono insuffi-

cienti per una barca di queste dimensioni, come scarsa è la riserva di energia della sola batteria servita da 100 Ah fornita dal cantiere. Carenze superabili vista la quantità di spazio a disposizione per serbatoi e accumulatori aggiuntivi. Le dotazioni di serie sono nella media della categoria, se manca qualche voce rispetto ai concorrenti ce ne sono viceversa altre, come l'impianto casse nere, il log e l'ecoscandaglio e il caricabatterie, generalmente opzionali e qui standard.

A VELA ★★

La prova si è svolta con vento reale tra 12 e 14 nodi e onda formata. Invelato con randa full batten e genoa al 125%, il 411 ha dimostrato eccellenti doti boliniere, con un angolo tra i due bordi di circa 80° e un passo superiore a 7 nodi. Sono target usuali per le barche da regata, a conferma della validità della firma proget-

tuale. Lo sbandamento non ha mai superato i 15° e questo ci porta a consigliare francamente il genoa al posto del fiocco autovirante, adatto per mari più ventosi dei nostri. La ruota è morbida e sensibile ma anche piuttosto neutra, un vero piacere per i velisti più esperti ma forse non altrettanto per quei crocieristi abituati a un timone più ardente. Sull'onda si apprezza il dislocamento pesante, garanzia di movimenti dolci e di un'inerzia che permette virate lente e perdona qualche disattenzione ai filetti. Peso che, al contrario, penalizza le andature portanti, dove senza un gennaker lo scafo tende a sedersi. Necessari i carrelli per la randa steccata, troppo grande per i garrocci tradizionali.

A MOTORE ★★

Secondo il rapporto peso-potenza il 40 cv Volvo è sottodimensionato rispetto agli 8800 kg di dislocamento, peraltro a vuoto. Fatto sta che i dati rilevati con il Gps sono in linea con la velocità teorica di carena: al massimo si naviga infatti a 8 nodi, che scendono a 7,3 a regime di crociera. Merito delle linee d'acqua, ma anche del corretto dimensionamento dell'elica a due pale fisse e del piede S-Drive, che col suo angolo di inclinazione di 90° ottimizza la spinta. Da migliorare l'accesso laterale al vano motore, sacrificato da botole piccole, e l'insonorizzazione che non smorza a sufficienza la rumorosità né in cabina di poppa né in pozzetto. Consigliata, infine, un'elica a pale orientabili per ridurre l'effetto evolutivo in retromarcia. (L.Z.)

DETTAGLI AZZECCATI



1 Contrariamente ai modelli da crociera, l'Hanse 411 ha un piano velico a forte allungamento e questo garantisce una maggiore efficienza con vento leggero, anche senza bisogno di montare un genoa al 150%. **2** La costruzione è indubbiamente uno dei punti di forza del 12 metri tedesco: in particolare per il laminato a sandwich dei fianchi, che offre una migliore rigidità e coibentazione, oltre a un baricentro più basso; e per la robustezza dell'ossatura che, come si può vedere nella foto, è composta da un poderoso reticolo di madieri e longheroni resinati alla scocca. **3** A bordo del 411 si può anche abbondare con il vestitorio: nella foto uno dei due armadi della zona di prua, a cui se ne aggiungono altri due analoghi a poppa.