

Hanse 400 Tra futuro e tradizione

La tradizionale filosofia del cantiere tedesco, si conferma con questo 12 metri disegnato ancora da Judel e Vrolijk, coniugandosi con decisione allo spirito innovativo

di Nico Caponetto foto di Toni Valente

Barcellona - "Una barca facile, concepita per la crociera tranquilla e per le famiglie". Michael Schmid, anima e testa dell'Hanse, sintetizza così la filosofia cui si ispira il 12 metri del cantiere tedesco uscito ancora una volta dalla matita di Judel/vrolijk.

Confermando quindi le linee guida che hanno ispirato il cantiere tedesco negli ultimi anni, l'Hanse 400 sposa senza riserve una collaudata impostazione: facilità di manovra, buona abitabilità, spazi ampi in coperta, linee d'acqua per una crociera veloce con dritti di prua e specchio di poppa che permettono di sfruttare al massimo la lunghezza al galleggiamento.

Presentata al salone di Genova dello scorso ottobre, è stata dichiarata barca dell'anno 2006. Ne abbiamo provato un esemplare nel mare calmo di fronte all'incantevole Barcellona.

COSTRUZIONE

La robustezza è come sempre una delle caratteristiche distintive del cantiere di Greifswal. L'opera viva è in solidi di vetroresina, scelta che ha permesso di conferire rigidità ad uno scafo che disloca meno di 9 tonnellate. Il cantiere propone anche la versione in resina epossidica, che oltre a dare la massima protezione contro il rischio di osmosi, permette di alleggerire l'insieme di circa 400 chili. L'opera morta e la coperta, stratificati in sandwich con anima di corocell, sono assemblati con resine epossidiche e stuoie di vetroresina. Un ragnolo d'acciaio, resinato sul fondo dello scafo, assorbe le sollecitazioni e attribuisce una notevole rigidità alla barca.

Le paratie sono rese strutturali grazie alle fazzolettature che le uniscono allo scafo e alla coperta: una garanzia di solidità e ulteriore contributo alla rigidità dello scafo. Il controstampo, presente in ogni parte dello scafo, è ben rifinito con gelcoat bianco.

La chiglia, disponibile in due versioni (1,65 e 1,68), realizzata in ghisa con bulbo in piombo e scarpone terminale, è fissata allo scafo con prigionieri in acciaio inox sovradimensionati. Il governo è affidato ad un timone appeso con l'asse servito da cuscinetti autoallineanti; tutto il sistema timoneria è collocato sotto il piano di calpestio del pozzetto alle spalle del timoniere ed è facilmente raggiungibile. ▶▶



Il gavone dell'ancora è molto ampio. La posizione sull'estrema prua dello strallo facilita le operazioni di ancoraggio



In alto, la schiena d'asino ribaltata si trasforma in un ausilio per salire e scendere da poppa. Sotto, la rotaia del fiocco autovirante che semplifica notevolmente le manovre



Il pozzetto è accogliente e protetto. Tutte le manovre sono rinviate alle due batterie di stopper che servono i due winch sulla tuga. I winch a poppa sono a disposizione per l'uso di un genoa o gennaker



COPERTA E ATTREZZATURE

Un disegno elegante, tratteggiato dalla tuga allungata e d'altezza ridotta sul piano di coperta, offre dell'Hanse 400 una visione d'insieme decisamente piacevole. Sul piano tecnico, colpisce la rotaia del fiocco autovirante, posizionato immediatamente a pruvia dell'albero sulla parte terminale della tuga. L'attacco dello strallo di prua è collocato sull'estremità, in corrispondenza del musone dell'ancora. In questo modo il triangolo di prua è libero da qualsiasi impedimento, e il lavoro sull'ampio gavone dell'ancora risulta agevole. Arretrando verso poppa, colpisce positivamente la pulizia della coperta, disponibile anche in teak, occupata in gran parte dalla larga tuga che sacrifica un po' la superficie dei passavanti lungo i quali corrono due robuste falchette in acciaio.

Tutte le manovre passano sotto traccia e sono riportate in pozzetto in corrispondenza di due batterie di stopper che servono due winch self tailing da 40. Sulla tuga, dove cinque oblò per parte e due passauomo garantiscono una buona luminosità al quadrato, è stato montato il carrello del trasto della randa che, a dispetto delle ridotte dimensioni, in navigazione si è dimostrato efficace nella regolazione con poco vento. Una versione che lo vede collocato sul piano di calpestio, è a disposizione per i più esigenti.

Il pozzetto, nonostante la presenza della colonnina che accoglie la strumentazione elettronica, è ben vivibile in manovra e, grazie ad un alto paramare, ri- >>

Il carrello del trasto posizionato sulla tuga che può anche essere montato sul piano del calpestio in pozzetto. A destra, il passavanti un po' sacrificato



Il sistema della timoneria è posizionato sotto il piano del pozzetto. Nell'immagine si vede inserita la barra d'emergenza



in coperta



apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net



sulta protetto. Le sedute, lunghe oltre un metro e sessanta, sono larghe 44 centimetri e accolgono due gavoni, uno per lato, sufficientemente capienti. Ai lati della ruota, sul paramare sono fissati altri due winch self tailing del 46 utilizzati per il gennaker o per le scotte del genoa se lo si volesse montare in alternativa al piccolo fiocco autovirante.

Alle spalle del timoniere, sotto il piano di calpestio, è collocato il sistema timoneria, con l'asse del timone predisposto per l'innesto della barra di emergenza il cui braccio, molto corto, offre una leva eccessivamente ridotta. Al di sopra di questo, la schiena d'asino si ribalta, trasformandosi in una

superficie poco più significativa di un predellino, sufficiente ad agevolare la salita e discesa dalla banchina, ma non tale da sostituire una plancetta di poppa.

ALBERO E PIANO VELICO

L'armo dell'Hanse 400 è frazionato a 9/10. L'albero (19,52 metri), in alluminio anodizzato e con due ordini di crocette, è poggiato sulla coperta ed è dotato di sartame inox ben dimensionato. Il paterazzo è regolabile per mezzo di un paranco in tessile. Il piano velico, che sviluppa una superficie di circa 88 metri quadrati, è costituito da un fiocco autovirante

e da una randa steccata con due mani di terzaroli a recupero veloce. L'imbarcazione è predisposta per essere armata con un genoa 140% e con gennaker murato su un piccolo bompreso retrattile.

INTERNI

Semplicità e innovazione sono le parole d'ordine che i designer hanno dovuto rispettare. Il colpo d'occhio suggerisce immediatamente la volontà di imporre una virata, seppure senza esagerazioni, nella concezione di una barca da crociera. Il risultato, di sicuro effetto, crediamo divida in due il

pubblico, fra tradizionalisti, che sicuramente trarranno una sensazione di freddezza da mobili e superfici squadrate, e amanti delle novità. Classica invece la distribuzione degli spazi, personalizzabile al punto da contare una gamma di oltre 30 soluzioni diverse offerte dal cantiere. Scendendo sotto coperta, la luminosità e il grande respiro del quadrato forniscono una sensazione d'accoglienza anche a dispetto delle resistenze mentali e emotive dei più conservatori. Nella zona poppiera sono state ricavate due cabine che offrono un'altezza di circa due metri e due letti matrimoniali che misurano 1 metro e 97 per 1 metro e 75 nella parte più ampia. Se ►►



La cabina di prua ampia e dotata di molti stipetti con il particolare "taglio" del letto. A destra il bagno con il box doccia separato



plissivamente contengono 300 litri, un boiler alimentato a motore e corrente, un'autoclave elettrica. Il sistema di scarico è composto da una pompa di sentina elettrica e una manuale.

sidua onda lunga da sud. Ne approfittiamo per testate le prestazioni a motore che a 2500 giri spingono lo scafo a 6,3 nodi rilevati al gps in assenza di corrente e con mare morto sulla prua. I livelli di rumorosità sono più che accettabili in quadrato, mentre le cabine di poppa risentono di un isolamento evidentemente non efficace.

PROVA IN MARE

Barcellona si staglia in lontananza, lasciandoci scorgere la sagoma della Sagrada Familia del geniale Gaudì che per qualche istante ci distoglie dal lento scivolare dell'Hanse 400 verso l'imboccatura del porto.

Le condizioni meteomarine sono al limite: poca aria e una re-

Nel frattempo si è alzata una brezza sugli 8/10 nodi da sud che ci permette di fare vela. La rapida manovra di issata è eseguita in pozzetto dove è rinviata la drizza della randa. Aperto il fiocco, si cerca la migliore bolina che in queste condizioni non scende sotto i 46 gradi al vento. Il passo ▶▶

ducendo a 1 metro e 20 la larghezza del materasso nella parte finale.

Il quadrato, come già detto, è luminoso e aerato, e dispone di un divano a C sulla murata di dritta mentre su quella opposta, due poltrone sono disposte ai due lati di un dignitoso tavolo da carteggio largo 70 centimetri e profondo 64. A destra della scaletta, una cucina molto curata nella disposizione di cassetti e stipetti, offre una buona superficie di piani d'appoggio e due lavelli in inox, il più grande dei quali misura 57centimetri per 31, quasi casalingo. Degno di nota è il bagno, ricavato sul lato di sinistra, sufficientemente grande da permettere la realizzazione di un box doccia separato. Il tutto ricavato in un ambiente completamente controstampato che contribuisce, almeno in chi scrive, ad alimentare la sensazione di eccessiva asetticità, oltre che a ridurre le possibilità di ispezione.

MOTORE E IMPIANTI

Sotto la scala d'accesso, e raggiungibile anche da due portelli ricavati nelle cabine di poppa, è stato installato il propulsore dell'Hanse 400, uno Yanmar 29,5 che sviluppa una potenza di 40 cv, con trasmissione sail-drive ed elica a due pale fisse. Il serbatoio contiene 140 litri di gasolio, mentre il quadro motore è installato a destra della ruota e si compone di contaore e contagiri.

L'impianto elettrico, completamente canalizzato, è alimentato da una batteria servizi a 110 Ah e una motore da 80 Ah dotate di un caricabatterie da 20 Ah. Il quadro strumenti si trova sopra la seduta del tavolo da carteggio con gli indicatori dei livelli d'acqua, gli interruttori dei servizi, il volmetro e la presa 12 volt.

L'impianto idraulico può contare su due serbatoi che com-

Il letto matrimoniale di una delle cabine di poppa. Sotto il divano a C del quadrato



queste soffrono un po' sul piano degli spazi ricavati per gli indumenti, di tutt'altro genere è la disponibilità della cabina di prua, dotata di armadi e stipetti in abbondanza. Il layout di quella visitata nel corso della prova in mare, offre una soluzione un po' atipica, con il letto matrimoniale "tagliato" in modo da lasciare molto spazio nella parte dell'ingresso, ma ri-



L'Hanse 400 è dotato di uno Yanmar 40 cv che sviluppa una velocità di 6,5 nodi a 2500 giri. Sopra, l'accesso al motore da una cabina di poppa



Il quadro strumenti ricavato in un elegante stipetto sopra al tavolo da carteggio

sotto coperta

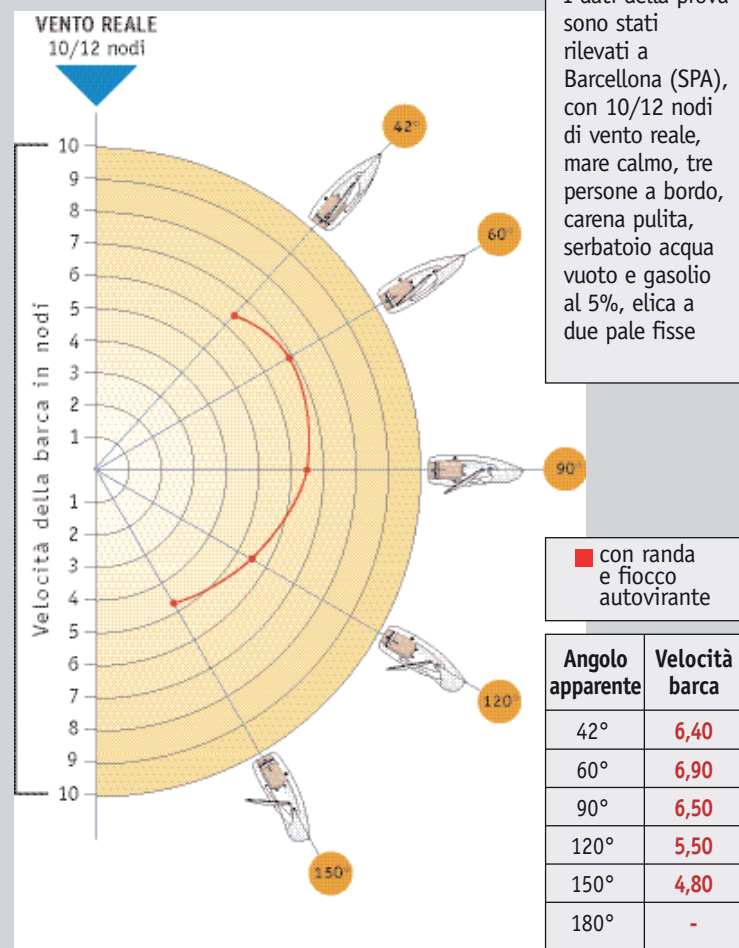
PRO

- Abitabilità
- Prestazioni a vela
- Solidità

CONTRO

- Rumorosità a poppa
- Poca potenza a prua
- Plancetta di poppa

PRESTAZIONI A VELA



è buono, come ci si aspetta contro un'onda lunga per nulla impegnativa. La prima virata mette in luce la facilità della manovra, con il fiocco che passa scorrendo sulla sua rotaia e senza alcun bisogno di uomini alle scotte. Nello stesso tempo, le dimensioni ridotte del fiocco fanno avvertire nettamente la mancanza di potenza a prua, che in condizioni di poco vento, o con un po' di mare, rallentano il passaggio nell'angolo morto.

Il vento rinfresca per qualche istante regalandoci una piacevole sensazione di accelerazione: con 10/12 nodi di reale si riesce a stringere qualche grado e la velocità tocca i 7 nodi. L'azione sulla ruota, certo in condizioni ideali, è leggera ed efficace. Anche in andature portanti, l'Hanse 400 mantiene un buon passo, ed è sufficiente tenersi di poco sopra i 150 gradi per mantenere velocità accettabili pur in assenza di gennaker. Il piccolo fiocco autovirante, avendo il punto di scotta molto interno, soffre un po', mantenendo piuttosto chiusa la bugna anche se molto lascato. Un po' scomodo l'utilizzo dello stesso winch di destra sulla tuga per la scotta della randa e del fiocco. Si può utilizzare per quest'ultima il winch più a poppa; in questo caso la scottina del rollafiocco deve essere tolta dal self tailing di questo winch e legata ad un candelieri.

Il vento si stabilizza nuovamente intorno agli 8 nodi. Sorprendentemente, viste le contenute dimensioni del trasto della scotta randa e il suo punto di applicazione, è sufficiente scarrellare sopra vento e lascare un po' la scotta, per rilevare un immediato, anche se leggero, incremento di velocità. Semplicità di manovra e buone prestazioni sembrano le caratteristiche peculiari che emergono da questa prova in condizioni particolarmente miti. Resta qualche perplessità sull'adozione del fiocco autovirante, che se semplifica la vita a bordo, certo ci impone di rinunciare ad una buona dose di potenza a prua. Un limite che certo non squalifica questa imbarcazione che vede nella robustezza e nelle qualità costruttive il suo principale punto di forza.

PRESTAZIONI A MOTORE

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Cabine Prua	Cabina Poppa
1500	4,20	0	1	1	2
2000	5,30	1	2	1	3
2500	6,30	2	4	3	5
3000	8,20	3	5	4	6

DOTAZIONI DI SERIE

Scafo bianco, albero in alluminio, 4 winch self tailing, fiocco autovirante, sartame inox, randa steccata full batten

ACCESSORI EXTRA

prezzi in Euro, IVA esclusa

Scafo colorato	3.650
Scafo in epossidica	6.900
Ponte in teak	6.550
Elica di prua	8.500
2 winch del 46 self tailing	2.600

Hanse 400

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. 12,10
Lunghezza al gall.	m. 10,80
Larghezza	m. 4,04
Pescaggio	m. 1,98/1,65
Dislocamento	kg. 8.500
Zavorra	kg. 2.915
Superficie velica (r+f)	mq. 88,40
Cabine	3
Bagni	1
Riserva acqua	l. 300
Riserva carburante	l. 140
Motore	Yanmar 3JH4 40 cv
Categoria CE	A
Progetto	Judel/Vroljik & Co.
Cantiere	Hanse
Prezzo (IVA esclusa) ca.	€ 112.900

TABELLA COMPARATIVA

	Hanse 400	Bavaria 39	Delphia 40	Sun Odyssey 40.3
Lunghezza f.t. m.	12,10	12,14	12,30	12,22
Larghezza m.	4,04	3,97	3,94	3,95
Dislocamento kg.	8.500	8.300	8.250	8.100
Cabine	3	3	3	2/3
Bagni	1	2	2	1/2
Prezzo (IVA esclusa)	€ 112.900	€ 102.000	€ 119.000	€ 139.791

CONTATTI

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

Nautilus Marina
 Via Monte Cadria 127 (RM)
 Tel. 06 6581221
 info@nautilusmarine.com

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

