

da 12 a 14 metri



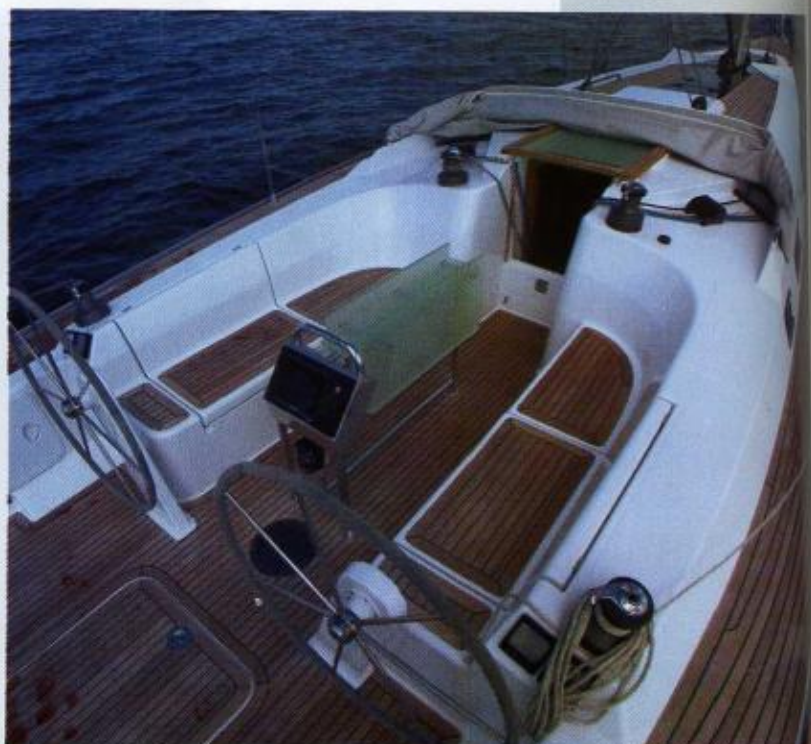
Con il piccolo fiocco autovirante,
l'andatura in cui il cruiser tedesco
si esprime meglio è la bolina



Hanse 430

Ottimo cruiser per la famiglia, il nuovo tredici metri teutonico unisce facilità di conduzione con un funzionale layout interno

Il cantiere Hanse è in continuo fermento. Non sono ancora spenti i riflettori sui rinnovati modelli di fascia alta, e soprattutto sull'incredibile ammiraglia di 63 piedi, che già possiamo navigare sulla nuovissima media, il 430. Tutto questo sarebbe già indice di iperattività, ma c'è dell'altro. I nuovi modelli sono nati su una moderna linea appena rinnovata in grado di produrre oltre 800 barche l'anno (che supereranno le 1.000 in un futuro prossimo). Linea che consente al Cantiere di produrre, contemporaneamente, non solo ogni tipo di Hanse, ma anche modelli di brand diversi, persino barche a motore. Già perché, se non bastasse quanto sopra citato, Hanse sta acquistando cantieri esistenti per ampliare l'offerta senza perdere la propria identità. Così, per produrre motoscafi si è assicurato il marchio scandinavo Fjord, mentre per realizzare i deck saloon, sempre più richiesti sul mercato dei cruiser, è stato appena acquisito il prestigioso cantiere inglese Moody. Padre di questo incredibile sviluppo è il fondatore e capo dell'azienda, Michael Schmidt. Uomo dalle energie inesauribili, Schmidt vanta anni di esperienza nella costruzione di barche che comprendono numerosi racer di successo. La sua visione del mondo delle barche è piena di idee innovative e concetti radicali da cui nascono prodotti molto diversi da quanto presente sul mercato, oggetti che spesso lasciano il segno, come dimostrano i numerosi tentativi di imitazione.



L'attuale linea Hanse spazia dai 31 ai 63 piedi, con programma di ulteriori ampliamenti della gamma sia in alto (intorno ai 70 piedi) che in basso. Il 430 appena varato colma il gap tra il 400 e il 470, andando a confrontarsi in un affollato segmento dove praticamente tutti i cantieri di larga diffusione offrono la propria soluzione. La ricetta di Hanse è semplice: proporre qualcosa di diverso. Quindi non piacere necessariamente a tutti ma, nel proprio campo, non lasciare alternative. La vincente formula si sviluppa su due temi fondamentali: facilità di conduzione e design dirompente. Questo senza perdere le doti su cui tutti si scontrano: abitabilità e prezzo. La parte migliore del 430 risiede proprio nel progetto.

Schmidt, amico di Rolf Vrolijk da tempo, si è garantito la sua collaborazione per tutta la gamma. Le linee sono quindi di impronta sportiva, con dritto di prua verticale, sezioni sotto il galleggiamento piuttosto magre (ma abbastanza panciute sopra per garantire una corretta abitabilità), pianta a cuneo con baglio massimo arretrato, poppa potente e aperta, come previsto dalle ultime tendenze nei cruiser di impostazione sportiveggiante. La tuga è ben delineata, con forma a scatola e angoli vivi, caratterizzata dalla finestratura centrale incassata, sul 430 dotata di oblò apribili. Il tutto ha un aspetto moderno e aggressivo, anche se talvolta un po' massiccio e poco aggraziato. Le appendici, progettate con

attenzione alle prestazioni, prevedono di serie un bulbo con lama in ghisa e scarponi finali in piombo, e timone a spada completamente appeso, il tutto con un'immersione totale di 2,20 m; in alternativa si può scegliere una versione con entrambe le appendici accorciate che porta il pescaggio a 1,80 m. Con una I di 18 metri, il piano velico del nuovo Hanse è uno dei più allungati della categoria. Questo è necessario per poter garantire buone prestazioni usando il fiocco autovirante (ca 90%) fornito di serie. In effetti tutto il piano velico è progettato per adattarsi a questa conformazione: la randa è molto grande, con boma di quasi 6 metri, e l'albero è spostato avanti e sensibilmente frazionato.

1 La forma della tuga lascia spazio libero a prua per sdraiarsi. Da notare le lande strette e le rotaie per genoa; **2** Le panche in pozzetto ruotano comode per sedersi, ben protette dai paraonde, un po' meno sdraiarsi dato l'ampio raggio di curvatura verso prua. I winch a poppa servono per il gennaker e per l'eventuale genoa, mentre non possono essere utilizzati per rinviare le scotte di randa e fiocco; **3** A poppa vi è un'ampio spazio libero da 230x94 cm. Mancano pochi centimetri per il timoniere; **4** La griglia di sprayhood protegge bene la parte anteriore del pozzetto ma non le parti apribili né un alloggio del timoniere; **5** La scotta di randa è organizzata senza trasto su due punti di ancoraggio, impedendo di mettere la boma in centro. In opzione si può avere un trasto in pozzetto



In pozzetto, il telaio del tavolo offre un comodo puntapiedi, ma risulta un po' debole nell'attacco a terra verso prua; **7** Il tamburo dell'avvolgifiocco è recesso nel pozzo cate- in modo da aumentare la superficie del fiocco; **8** La particolare angolazione degli organizer e degli stopper non consente di rinviare le scotte verso i winch di poppa. Risulta però molto agevole la posizione di lavoro davanti ai winch; **9** L'autovirante è montato su un supporto di stampata un po' ingombrante che però assicura la corretta angolazione di lavoro. Da notare la striscia di luce centrale, fatta di osteriggi a filo Lewmar e di parti trasparenti fisse (un po' leggere), che garantisce un'ottima luminosità interna; **10** Le timonerie offrono comode sedute sui lati ma non hanno puntapiedi sul pavimento

I vantaggi nelle manovre sono notevoli, ma questa velatura soffre la scarsa potenza di prua e la mancanza di canale tra randa e genoa, con influenze nelle prestazioni in condizioni leggere e alle andature larghe. In opzione, le lande strette consentono l'adozione di genoa fino al 140% della J. Lo schema in coperta riprende l'impostazione delle sorelle minori, con qualche inattesa limitazione. Infatti, se l'autovirante consente strambate e virate senza necessità di muovere le scotte, queste ultime, data l'angolazione degli stopper, possono essere gestite solo dai winch in tuga, negando la possibilità di controllo da parte del timoniere (sul 400, ad esempio, possono essere rinviate sui winch a poppa). Per il resto il

pozzetto è comodo e ben organizzato. Le panche, sufficientemente lunghe, offrono comode sedute intorno al tavolo in plexiglass che serve anche da punta- piedi, il tutto protetto dall'ampio sprayhood (opz.). Andando verso prua, i passavanti risultano sempre comodi con piccola strettoia in corrispondenza delle lande. Ottime le aree prendisole: a poppa delle timonerie vi è uno spazio libero dove sdraiarsi con accesso diretto al mare, sulla tuga tra i tientibene si possono far realizzare cuscini sagomati (gli osteriggi sono a filo) e a prua vi è uno spazio libero lungo ben 220 cm. Qualche difetto qua e là, come i carter sulla tuga troppo leggeri o l'attrito di alcune manovre su bordi in vetroresina.

Zoom



A L'avvolgifiocco recesso non consente l'adozione del musone basculante e quello fisso di serie risulta decisamente troppo angolato; **B** Le fine-structure rientrate danno un'aria aggressiva. I carter di copertura delle cime che ne delimitano il bordo superiore, però, risultano troppo leggeri e privi di sufficienti supporti; **C** I gavoni sotto le panche sono ampi anche se poco profondi; **D** Il tavolo in pozzetto ha un aspetto moderno e poco ingombrante. Sul lato di poppa ha un alloggio per accogliere un grande plotter; **E** Il gavone sfrutta tutta la larghezza della poppa consentendo di stivare un tender arrotolato



La costruzione standard degli Hanse di misura fino al 430 prevede un sandwich con anima in pvc espanso e resina poliestere. Con l'aggiunta di 9.400 euro si può ottenere una laminazione più raffinata (unico esempio nella produzione in grande serie), progettata in collaborazione con la SP Systems. In questo caso le fibre, sempre di vetro, sono preimpregnate con resina epossidica (la poliestere rimane solo sui primissimi strati a contatto col gelcoat); il laminato viene compresso con la tecnica del vuoto e postcurato. Scelto da oltre l'80% dei clienti, questo procedimento, affermano i tecnici del cantiere, oltre a una maggior protezione contro l'osmosi consente anche una riduzione del peso di circa il 20%. La

struttura prevede paratie resinare a scafo e coperta, e un ragno strutturale incollato sul fondo dello scafo. Per collegare le varie parti delle sentine, i madieri sono bucati ma senza l'applicazione del tradizionale mezzo tubo; siccome internamente sono vuoti, se ci penetra del liquido diventa molto difficile levarlo. Problematica anche l'organizzazione dei paioli: tagliati in grandi pezzi interamente avvitati, con alcune parti che finiscono sotto elementi di arredo, consentono l'ispezione della sentina solo attraverso rare e piccole botole. Lo stile degli interni è una delle caratteristiche che ha reso famosi gli Hanse. Moderni, minimalisti, dominati dall'angolo retto, cromaticamente giocati sull'alternanza di legno e superfici bianche, rappre-

sentano una piccola rivoluzione nell'interior design applicato alla grande serie. È uno stile asciutto, sobrio, lontano dalla tradizione navale ma di sicuro effetto, uno di quegli aspetti estremi e coraggiosi che caratterizzano queste barche. Non si può rimanere indifferenti: o lo si ama, o lo si odia; ma se è questo ciò che cercate, non avete alternative. Gli interni Hanse sono rivoluzionari non solo per lo stile: anche qui primi fra tutti, hanno introdotto il concetto di modularità. Questo significa non solo proporre diversi lay-out, ma suddividere la barca in sezioni - nel caso del 430 prua, quadrato, poppa - offrendo per ognuna di esse varie soluzioni mischiabili tra loro. Ultimo aspetto, la scelta dei colori: così come per lo scafo (ben otto pro-

1 La dinette risulta un ambiente ampio e vivibile separato dalla cucina, che si trova di fronte al volume del bagno. Da notare il contrasto cromatico tra le paratie bianche e i mobili in mogano scuro; 2 Il carteggio è in realtà un tavolino poco pratico per carteggiare, ma sfruttabile anche per l'intrattenimento. Il quadro elettrico e gli elementi dell'elettronica sono nascosti dietro le ante in plexiglass; 3 La cucina è, come sempre per gli Hanse, pratica e ben studiata. Per lavorare si apre l'ulteriore piano di fianco al lavaggio: il frigo è grande e dotato di doppia apertura e vi sono numerosi scomparti per lo stivaggio, compresi quattro cassetti; 4 Il divano è sufficiente per ospitare due persone ma si possono organizzare due sedute sul lato sinistro del tavolo. Risulta un po' vuoto lo spazio intorno all'obolo sulla murata



5



6



7



8



A



B



C



D



E

La lunghezza totale del quadrato supera i 350 cm. La luce e l'aria sono garantite da due soteriggi e ben cinque grandi oblò; **6** In questa versione della cabina armatoriale si predilige la dimensione del calpestio (lungo ben 188 cm) rispetto al letto. In questo modo trovano spazio due grandi armadi e una piccola scrivania completa di seduta. Un po' incerte nelle finiture alcune parti;

Il bagno di prua, ampio e ben vivibile, è completo di impianto doccia e senza vano separato (si può facilmente organizzare una tenda). Un po' limitata l'altezza; **8** La paratia di poppa è spostata verso destra: quindi la cabina su questo lato (opzionale) ha il letto leggermente più piccolo ma di forma più regolare. Di serie questo ambiente è un gavone-ufficio attrezzabile come si vuole

poste diverse), gli interni si possono avere con due tipi di legni, mogano (standard) e tinto ciliegio (opt.) più la bellezza di quindici differenti soluzioni per le tappezzerie. Il risultato è una effettiva possibilità di personalizzazione, molto più spinta di quanto offerto dalla maggior parte dei concorrenti diretti.

Nonostante le forme dello scafo piuttosto snelle (almeno in apparenza), i volumi interni del 430 si dimostrano al passo con la migliore concorrenza "cruising oriented". Il lay-out di base è tradizionale con qualche eccezione. La prima evidente differenza sta nel quadrato: da sempre Schmidt avverso le cucine in linea, giudicandole poco marine; invece, ama inglobare il carteggio nella dinette,

rendendolo parte integrante di questo ambiente e dandogli un effettivo doppio uso (considerando che si carteggia quasi esclusivamente col plotter esterno). Quindi cucina a "L", usabile anche in navigazione, posta di fronte al bagno e dinette a tutta larghezza completamente separata. A prua l'appartamento armatoriale, completo di bagno dedicato, offre due versioni per il letto più una soluzione con ulteriore cabina a castello. A poppa di serie è proposta una cabina e un grande gavone accessibile dall'interno (con paratia più spostata sulla dritta); opzionale la seconda cabina. In tutti gli ambienti si nota una grande cura dei volumi per lo stivaggio, con abbondanza di stipetti, armadi capienti e numerosi comodi cassetti. ▲

A Nella cabina di prua l'abbondante calpestio consente arredi completi, compreso questo piccolo piano utilizzabile anche per un computer; **B** Sia sotto il letto di prua, sia sotto il divano si aprono comodi e capienti cassetti;

C Il volume sotto il pozzetto della cabina di poppa a sinistra viene sfruttato con questo strano mobile: forse, per usare completamente lo spazio e dare una forma più regolare al materasso, avremmo preferito la chiusura totale del tunnel;

D La scala è solidale con il coperchio del vano motore, che così si apre in una sola mossa. Buona l'ampiezza del vano completo di luce.

E Il bagno di poppa, lo stesso modulo del 370 e del 400, è completo di box doccia separato



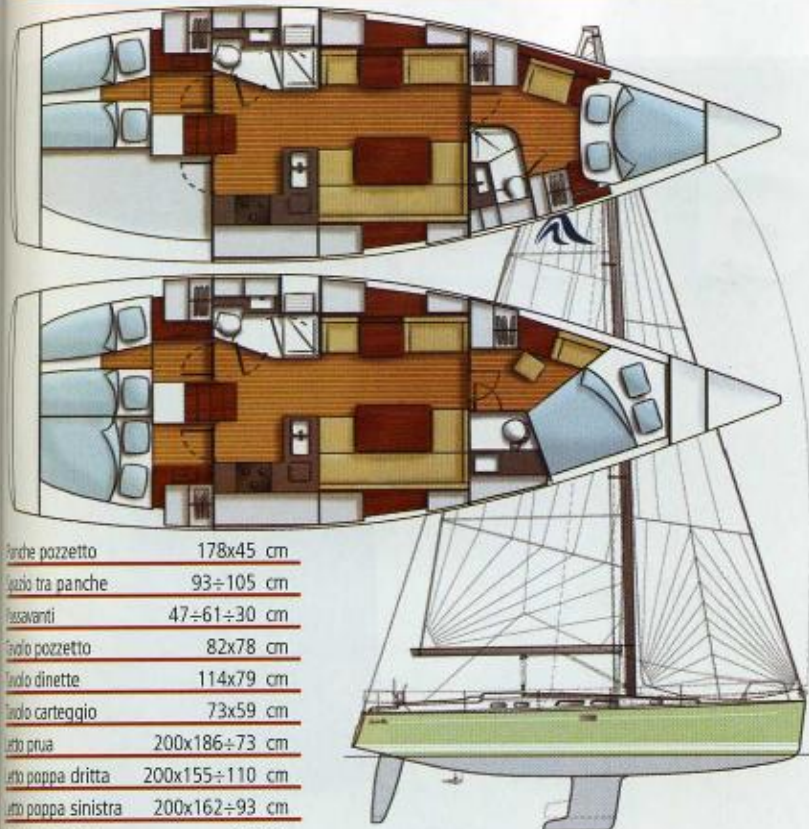
Benvenuti a bordo

Navigare con una barca dotata di fiocco autovirante è una vera pacchia. Si prova una fantastica sensazione di libertà: potete avvicinarvi quanto volete alla costa, zig-zagare tra le barche all'ancora, entrare a fondo in una rada per poi virare (o strambare) e riuscire senza toccare una cima, semplicemente girando una ruota. Chi vi accompagna non deve far altro che godersi il panorama e le evoluzioni, perché non avete bisogno di alcun aiuto. Ma qual'è il prezzo per tanta comodità? Sicuramente si paga in prestazioni. Il fiocco, che raggiunge appena il 90% della J, va bene in bolina con vento sopra i 10-12 nodi reali e mare calmo. Se il vento è più debole, se c'è mare in prua o anche quando allargate l'andatura, la mancanza di potenza a prua si avverte, in alcune situazioni anche abbastanza chiaramente. Ma Hanse, e soprattutto lo studio Judel/Vrolijk, conoscono bene questi limiti: se la configurazione standard soddisfa in pieno i requisiti di progetto, pensato per semplificare al massimo la vita, per chi ama le prestazioni è previsto un normale genoa la cui dimensione, fino al 140%, può essere decisa in base alle esigenze e alle condizioni medie previste. Con questa opzione, l'Hanse 430 diventa la barca più invelata della categoria. Se però non siete maniaci della vela a tutti i costi, anche col fiocco se la cava benissimo. Abbiamo bolinato tra i 6,4 e i 6,8 nodi di velocità con un vento medio di 12

nodi, registrando un angolo di virata poco superiore ai 90°. Il comportamento al timone è da sport cruiser: la pala si dimostra efficiente - è difficile anche sotto raffica perdere il controllo - regalando una buona sensibilità; in più la leggerezza a prua favorisce l'agilità. Se a questo unite le virate senza preavviso, ecco che condurre l'Hanse 430 (col giusto vento) può diventare davvero divertente. Lascando le vele la velocità cambia poco dato che rimane sempre la randa il vero motore della barca: se non avete il genoa, con queste andature sono consigliabili vele appropriate, come un moderno Code 0 o il gennaker. La posizione al timone è comoda specie da seduti: in piedi soprattutto mancano i puntapiedi, e comunque si fatica a vedere i filetti del genoa data la posizione avanzata dell'albero.

Un consiglio: fatevi fare una semplice modifica per gestire le scotte, una per parte, dai winch di poppa e vi sentirete padroni del mondo. A motore la laminazione in epossidica, più rigida, si paga con una avvertibile propagazione della rumorosità. Per le prestazioni, col 40 hp di serie e la bipala abbattibile abbiamo toccato una punta massima di 8 nodi con velocità di crociera intorno ai 7,5; nella media, ma ci sentiamo di consigliarvi il 55 hp con la tripala. Nessun problema in manovra, con solo un po' di ritardo nella risposta in retromarcia (probabilmente dovuto all'elica).

scheda tecnica



Dedicato a...

Sono molti gli aspetti interessanti di questo cruiser tedesco: intanto la garanzia di un ottimo progetto dovuto a una delle migliori firme a livello mondiale (non per niente progettisti anche di Alinghi); poi la versatilità del piano velico, adatto a soddisfare chi vuol navigare in totale relax come anche gli amanti delle prestazioni; quindi l'organizzazione degli interni, vivibili e insospettabilmente capienti; infine l'ampia possibilità di personalizzazione, dagli aspetti più importanti ai tanti dettagli estetici. Solo un piccolo rammarico per quanto riguarda la costruzione: il rapido sviluppo, con enormi sforzi manageriali dedicati all'efficienza della produzione, comporta, a nostro avviso, qualche distrazione nei riguardi di alcune soluzioni: ci è capitato di notare elementi che appaiono pensati e realizzati con poco amore. Ma, nel mondo della cantieristica di prezzo conveniente, Hanse rappresenta una valida alternativa per chi cerca una barca dal carattere forte, dotata di un aspetto moderno e sportivo, appagante dal punto di vista delle prestazioni e soprattutto diversa da quanto siete abituati a vedere.



I concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Sun Odyssey 42i	Jeanneau	12,85	4,13	8.410	81,50	125.500
Oceanis 43	Bénéteau	13,13	4,12	9.140	88,60	134.900
Dufour 425 GL	Dufour	12,90	4,16	8.500	84,00	143.900
Bavaria 42 Cruiser	Bavaria	12,99	3,99	9.200	92,90	122.840

Progetto	Judel/Vrolijk - Hanse Design
Lunghezza scafo	13,15 m
Lunghezza gall.	12,00 m
Larghezza	4,18 m
Immersione	1,80/2,20 m
Dislocamento	10.400 kg
Zavorra (31%)	3.200 kg
Sup. vel. (randa + fiocco autov. 90%)	102,00 mq
Motore Yanmar 3JH4 sail drive	40 hp
Serbatoio nafta	220 l
Serbatoio acqua	320 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Sparcraft 2 crocette acquistate, sartie in dyform
- avvolgifiocco manuale
- tendipaterazzo manuale Bamar
- vang rigido Sparcraft
- winch Lewmar 4x46
- timonerie Jefa ruote ø 100 cm
- stopper Spinlock XTS (10)
- attrezzatura di coperta Lewmar
- rotaia per fiocco autovirante

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich vetro e pvc espanso, resina poliesteri
- struttura: ragno di madieri e longheroni contro-stampato e incollato allo scafo, paratie resinare a scafo e coperta

Dotazioni

- randa full batten con lazybag + fiocco in dacron
- fondo pozzetto, sedute e centrotuga in teak
- osteriggi (3) a filo e oblò (12) Lewmar
- batterie 12v 1x80 Ah + 1x110 Ah
- impianto 220v + caricabatterie 20 Ah
- boiler acqua calda
- frigo elettrico 130 l con doppia apertura
- casse acque nere in entrambi i bagni

Meteo della prova

- vento da 8 a 16 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

139.500 euro

Optional

Costruzione in epossidica e Corecell	9.400
Tavolo in pozzetto	1.900
Teak sui passavanti	6.900
Salpancore Lewmar	1.280
Trasto in pozzetto (non poss. con tavolo)	1.100
Batterie 2x110 Ah + caricabatt. 50 Ah	585
Seconda cabina a poppa	850
Sprayhood	1.400
Genoa 140% North + rotaie con carrelli	4.960

(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. 0431 53711