



Dopo modelli più tradizionali, il cantiere tedesco ha operato una piccola rivoluzione nello stile e nei contenuti

di VANNI GALGANI

Quando si entra per la prima volta in uno dei grandi Hanse (il 531 e questo 46) realizzati con il nuovo stile di interni, si resta interdetti. Non si sa se apprezzare o rifiutare. Durante i saloni nautici in cui l'Hanse 461 era esposto, abbiamo anche provato a fare piccole interviste alla gente che lo visitava, e i commenti sono stati discordi: i più smaliziati nei confronti del design si illuminano di un grande sorriso e gridano al miracolo, i tradizionalisti incalliti storcono il naso affermando mai e poi mai. In effetti Hanse ha avuto il coraggio di introdurre nella grande serie un design moderno e dirimpente, finora appannaggio solo di costosi e iperpersonalizzati custom. Almeno questo è ciò che risulta immediatamente evidente: in realtà, dietro ai nuovi Hanse c'è ben altro, tanto che, nel complesso, si può parlare di piccola rivoluzione. Gli interni, ad esempio, non sono innovativi solo per l'aspetto, ma introducono il concetto della modularità, dove i singoli ambienti, già offerti in numerose versioni, possono essere mischiati a formare infiniti layout. Anche esternamente ci sono grandi e piccole idee che rendono questi Hanse innovativi; e non dobbiamo dimenticare la costruzione in epossidica. Anche se non tutto quello che viene sbandierato dal Cantiere risulta effettivamente innovativo, è comunque la prima volta che si vede un cambiamento così radicale in prodotti di grande serie offerti a prezzi accessibili: quindi, ancor prima di valutare i risultati, dobbiamo complimentarci con Hanse per aver avuto il coraggio di aprire una nuova strada destinata, probabilmente, a essere imitata.

Il piano velico molto allungato rende questo quattordici metri performante anche con il fiocco autovirante



Il cantiere Hanse produce imbarcazioni da crociera veloce dai 31 ai 53 piedi. Michael Schmidt, ideatore e direttore di questa grande realtà tedesca (il cui vero nome è Yachtzentrum Greifswald), è un grande conoscitore di barche e tecniche costruttive. Le sue esperienze vantano la realizzazione di tecnologici Admiral's Cupper, ma il suo cuore è legato al sapore delle barche americane dell'East Coast. Quindi lo stile adottato prevede mogani lucidi e ante con paglia di Vienna in scafi moderni e performanti. Questo fino ad ora, perché il grande entusiasmo per nuovo design, insieme alla voglia di uscire dal coro, sta portando Michael a rivedere tutti i modelli in questa nuova chiave. Una mossa derivante dalla passione per la ricerca ma anche stu-

diata a tavolino per trovare una collocazione ben precisa in un mercato complesso e variegato. Le linee d'acqua del 461, come per tutti gli Hanse, si devono allo studio Judel/Vrolijk, uno dei più attivi del momento in tutti i campi della progettazione. Alla base c'è la volontà di proporre una barca veloce e divertente ma comoda e facile da portare. La carena è ottimizzata per rimanere efficiente in ogni condizione di carico e di utilizzo, variazioni tipiche per un cruiser a dislocamento medio-pesante. Le linee sono moderne, con bordi liberi molto alti, estremità con slanci ridotti al minimo, sheer line quasi rettilinea. La tuga, squadrata e molto larga, specie verso poppa, è troncata all'altezza dell'albero per lasciare la zona di prua completa-

mente piatta. Lo specchio di poppa, nonostante sia alleggerito dal passaggio diretto in pozzetto e da una piccola plancetta apribile, data la superficie e la scarsa angolazione, risulta comunque piuttosto massiccio. Il risultato finale ha un aspetto attuale e aggressivo ma anche imponente e voluminoso, esteticamente forse meno riuscito del precedente 531. Le appendici prevedono un timone appeso, lungo ed efficiente, e ben tre immersioni per il bulbo, di cui il più profondo (2,60 m) è quello di serie, a sottolineare la tendenza a privilegiare le prestazioni. Molto allungato lo sviluppo del piano velico, con un frazionamento piuttosto spinto che predilige la superficie della randa (67,50 mq) rispetto al piccolo fiocco autovirante (48,30 mq); previ-

1 La grande distesa di prua, ideale per stendersi al sole (peccato che gli osteriggi non siano a filo), e il volume squadrato della tuga, priva di tientibene. Le sartie basse a murata rendono poco agevole il passaggio; **2** Il grande e vivibile pozzetto con, in evidenza, i winch sui paraonde. Le timonerie hanno le ruote piuttosto basse e, sul pavimento, non vi sono puntapiedi. Sui lati del pozzetto vi sono altri due winch per il genoa grande (105%) o per l'avvolgifiocco. Ampie e molto riparate le panche, ma gli imponenti paraonde risultano faticosi da scavalcare; **3** La rotaia dell'autovirante è realizzata con cura e ha la giusta curvatura e angolazione. Da notare anche la bocca di ingresso delle manovre nel volume della tuga. Verso poppa si vedono le due rotaie per il genoa 105%

4 La grande panca a "C" offre numerose sedute. Dalla foto si può valutare la posizione dei winch e degli stopper; **5** A prua si apre il grande gavone dell'ancora che accoglie il musone ripiegabile elettricamente (opzionale). Il pulpito aperto ha un aspetto aggressivo ma rende necessario andare a prua per tirare dentro il fiocco; **6** Il passaggio lungo tutto il pozzetto risulta decisamente comodo; per scendere sulla plancetta, però, bisogna superare un dislivello di ben 62 cm senza gradini. Le bitte, posizionate sulla grande falchetta piatta, sono tutte scomparse; **7** La scotta di randa, senza carrello, è fissata a "triangolo" con due bozzelli laterali, obbligati dal passaggio del tambuccio: impossibile, in navigazione, portare il boma in centro

sti gennaker in testa e frazionati. Il piano di coperta è un tentativo, non sempre riuscito ma di sicura buona volontà, di rendere la navigazione comoda e poco faticosa. Tutte le manovre, comprese scotte randa e fiocco autovirante, corrono sotto il cielo della tuga e sono rinviate su due grandi winch posti sui paraonde. L'idea sarebbe quella di far manovrare tutto al timoniere che, in questo modo, dovrebbe poter condurre la barca da solo. Nella realtà, però, i winch sono in posizione piuttosto avanzata rispetto alle timonerie e, soprattutto, tutte le manovre sono fermate con degli stopper assolutamente irraggiungibili dal timone. Si rende quindi necessario l'intervento di un'altra persona che, per manovrare, dovrà disturbare chi occupa

le panche. Inoltre, sull'esemplare in prova entrambe le scotte erano rinviate su un solo winch. Il pozzetto ha dimensioni ragguardevoli e le panche, comode e ben riparate, girano sulla parte davanti consentendo a molti occupanti di sedersi intorno al tavolo (opzionale). Lo scotto da pagare è il gradino da scavalcare quando si entra. Verso poppa vi sono le due timonerie con relative panche, il passaggio e la plancetta apribile dotata di scaletta. Per andare a prua bisogna scavalcare i paraonde (circa 75 cm di larghezza) e scapolare la sartia bassa che taglia in diagonale il passaggio; passata la rotaia dell'autovirante, però, la situazione è ottimale, con una grande spianata di teak (di serie) completamente piatta e libera da attrezzature.

A Il comodo passaggio verso poppa è aperto e non prevede parti amovibili. Va invece previsto almeno un gradino per scendere sulla plancetta; **B** Questo portello dà accesso a un grande vano largo quanto tutta la poppa, che può contenere anche un tender piegato. Non vi sono, invece, gavoni utili per l'autogonfiabile, che va per forza piazzata sulla tuga; **C** Tra le tante soluzioni studiate vi è questo vano sotto la parte finale della panca per raccogliere con ordine tutte le cime provenienti dagli stopper; **D** I voluminosi paraonde garantiscono una corretta abitabilità della zona di poppa ma rendono poco agevole uscire dal pozzetto e restringono molto i passanti

Zoom



Tra le tante novità proposte sui recenti Hanse vi è l'utilizzo di resina epossidica per la laminazione dello scafo. A monte di questa scelta c'è la forte volontà di rendere questi nuovi Hanse performanti e agili nei movimenti.

Dati i volumi e la imponente dotazione di arredi, completi di un incredibile numero di portelli, i primi esemplari di 53, realizzati con resine tradizionali, sono risultati troppo pesanti per essere anche piacevoli a vela. Quindi è stata fatta una scelta radicale, novità assoluta per la produzione di serie, che ha assunto anche una forte valenza per il marketing.

Lo scafo dell'Hanse 461, dunque, è realizzato in sandwich di vetro e pvc espanso, utilizzando tessuti preimpregnati (realizzati in cantie-

re) e resina epossidica, con applicazione del sacco a vuoto. Questo consente di risparmiare, a detta del Cantiere, circa il 40% di peso sullo stratificato rispetto a uno scafo in poliestere, peso che può essere sfruttato per dotare la barca di tutta l'impiantistica necessaria al massimo comfort senza per questo mortificare le prestazioni.

La coperta è sempre in sandwich ma è realizzata con resina vinilestere. Infine, la struttura è garantita da una griglia di longheroni e madieri in acciaio resinata sul fondo dello scafo. Ma veniamo al pezzo forte di questa descrizione: è inutile girarci intorno, la parte che ha fatto più parlare di sé è sicuramente l'interno. Due gli aspetti innovativi: le disposizioni e lo stile. Quest'ultimo, subito evidente, si avvale del con-

tributo di un designer esterno, Birgit Schnaase, che è riuscita a dare un aspetto moderno e razionale pur utilizzando materiali tipicamente tradizionali, come il mogano caricato mediante verniciatura lucida. Tutto, sia in pianta che in prospettiva, è all'insegna dell'angolo retto. Il risultato ha degli effetti sorprendenti: intanto, nonostante il design minimalista, la barca risulta accogliente e calda; semmai le forme regolari contribuiscono a percepirla ordinata e razionale. Poi, complici anche i notevoli volumi dello scafo, i mobili squadri aiutano a rendere ben sfruttabili gli spazi per lo stivaggio: in questo senso l'Hanse 461 è sicuramente una delle barche più dotate del mercato, con volumi abbondanti dalle molteplici forme. Abbiamo contato la

1 Tra le numerose scelte anche il ciliegio in alternativa al mogano; 2 La barca in prova adottava per la dinette il divano a "L", comodo e di forma regolare. Di fronte si trova il carteggio a flipper, con poltrone amovibili (piuttosto pesanti). La superficie per carteggiare è scarsa, ma vi è tanto spazio per l'elettronica e un capiente vano con apertura a compasso per le carte. Notate la grande quantità di stipetti; 3 Nella conformazione armatoriale, la cabina di prua è completa di questo grande mobile che comprende armadi, cassetti e un tavolo utile anche per usare il computer; 4 La cucina ha una forma raccolta ma è dotata di abbondanti aree di lavoro, compreso un piccolo piano abbattibile, e di notevoli spazi di stivaggio. Di scarsa qualità il rivestimento del piano

5 Nonostante il design lineare, il mogano dà una sensazione di tradizione. La scala di accesso è servita da due colonne in acciaio che fungono da tiranti per i bozzelli della scotta randa. Il tambuccio, però, risulta troppo corto e si rischia di urtare lo spigolo anteriore con la schiena; 6 Il bagno di prua è grande ma non ha il vano doccia separato. Come tutte le parti controstampate, la vetroresina a vista risulta poco curata; 7 A poppa si possono avere due cabine o, come in questo caso, una grande armatoriale, con lettone regolare dove, però, risulta soffocante la parte sotto il pozzetto (solo 47 cm); 8 Anche a prua potete scegliere tra due cabine separate con letti a castello o una seconda armatoriale, con letto a murata di buone dimensioni

bellezza di 69 portelli apribili, senza tener conto dei vani sotto le sedute e le cuccette, elementi che accrescono il valore intrinseco di una barca. Gradevole anche la soluzione per il pavimento, realizzato con moduli quadrati rivestiti in acero. Venendo alle disposizioni, il design lineare ha consentito di sviluppare in modo completo il concetto della modularità. Data una suddivisione degli ambienti fissa, delimitata dalle paratie strutturali, vengono proposte più soluzioni per ogni zona mischiabili tra loro. Come potete vedere dai disegni, nel 46 sono individuate tre zone: prua, quadrato e poppa. Per ognuna sono previste 4/5 soluzioni diverse abbinabili senza alcun vincolo. Certo, talvolta le differenze sono

dettagli: ma quello che conta e che, alla fine, avrete veramente la sensazione di esservi disegnati la vostra barca senza il pericolo di fare scelte sbagliate. E, come se non bastasse, sono previste anche due essenze per i legni, mogano lucido di serie e ciliegio satinato a pagamento. Le finiture sono buone per quello che si vede (anche se alcuni materiali risultano di qualità scadente), un po' meno per le parti nascoste, dove si incontrano componenti a vista non trattati, giunture non perfette ed elementi dell'impiantistica disordinati e poco curati. Per la descrizione degli ambienti vi rimandiamo alle foto: dobbiamo aggiungere che risulta notevole anche la luminosità, merito degli oblò sulla fiancata e delle numerose parti chiare.

A I moduli bagno a poppa possono essere due ambienti distinti e completi o un grande bagno con vano doccia separato. Notate la forma rettangolare dei lavelli di stampata; B La forma lineare del divano richiama gli elementi presenti nelle case di recente tendenza. Azzardata la scelta del bianco per i rivestimenti; C Per dimostrare l'incredibile quantità di volumi per lo stivaggio, abbiamo scelto di mostrarvi uno dei mobili della cabina a poppa; D Non sempre quello che non si vede (specie l'impiantistica) è realizzato con la necessaria cura. Nella foto, le batterie poggiano direttamente sul fondo della sentina e non sono protette dall'acqua in alcun modo



Benvenuti a bordo

Il lavoro di alleggerimento fatto sullo scafo ha dato parzialmente i suoi frutti. Diciamo parzialmente perché se le prestazioni sono state più che onorevoli, con punte oltre gli 8 nodi senza usare vele da lasco, l'Hanse 461 dimostra ancora una certa inerzia nei movimenti, una sensazione di tranquillità più che di brio, dovuta probabilmente non tanto al peso quanto alla conformazione stessa della barca. Intendiamo dire che le reazioni non sono immediate ma gradualmente prevedibili: fattore che, comunque, data la finalità della barca consideriamo un pregio. La nostra prova ha beneficiato di condizioni molto variabili, con vento di terra rafficato la cui intensità è oscillata tra i 12 e i 20 nodi di reale. Di bolina abbiamo navigato tra i 6,5 e i 7,2 nodi; appena abbiamo allargato l'andatura abbiamo accelerato con decisione fino a sfondare il tetto degli 8 nodi. Parte del divertimento è rovinata dalla posizione non ideale del timoniere: le ruote sono troppo basse e mancano i puntapiedi, col risultato che, da sopravento, si hanno serie difficoltà. Inoltre, risulta piuttosto duro il circuito delle timonerie con relativa difficoltà a sentire le reazioni della pala in condizioni limite. Una volta che le vele sono a segno, però, portare l'Hanse 461 è un gioco da ragazzi: le virate sono rapide con scarsa perdita di velocità, le strambate agili e non preoccupanti, specie se, come sull'esemplare in prova, si adotta almeno un winch

elettrico. Già, i winch: le scotte di randa e di genoa sono singole, quindi rinviate da una sola parte. Questo può risultare poco piacevole, specie quando la barca è molto sbandata e "la parte" risulta sottovento. Il pozzetto, molto comodo per il turismo a barca ferma, risulta un po' meno pratico in navigazione, sia per i già citati problemi nella gestione delle manovre, praticamente impossibile dalle timonerie, sia per la notevole larghezza tra le panche che, di fatto, impedisce la possibilità di stare seduti sopravvento con le gambe stese. In compenso gli schienali sono alti e comodi, quindi si può stare benissimo sottovento. La navigazione è comunque confortevole: le vele, data la scarsa dimensione del fiocco, necessitano di scarse regolazioni, lo sbandamento è contenuto e graduale, merito sia del notevole pescaggio che della ottima stabilità di forma. Quindi, in definitiva lo scopo è raggiunto: l'Hanse 461 è una barca veloce e performante ma sicura e facile da portare. Gli sforzi, specie con i winch elettrici, sono ridotti all'osso e la navigazione risulta rilassata per gli ospiti e divertente, pur con i limiti suddetti, per chi governa. Buone anche le prestazioni a motore, con punte massime intorno agli 8 nodi, mentre risulta insufficiente l'insonorizzazione, specie nella cabina di poppa. Apprezzabile la manovrabilità, dovuta alla buona efficienza della pala; consigliabile l'adozione del motore da 75 hp.

Scheda tecnica

Panche pozzetto	196x49 cm
Spazio tra panche	97÷91 cm
Passavanti	30÷50÷25 cm
Tavolo dinette	120x80 cm
Tavolo carteggio	67x52 cm
Letto prua	197x138÷110 cm
Tavolo cab. prua	84÷72x57 cm
Letto pp matr	198x157÷125 cm
Larghezza porte	47,5 cm



Dedicato a...

Lo sforzo del cantiere Hanse per distinguersi e uscire dal mare magnum della produzione in grande serie sta dando buoni frutti. I nuovi modelli di 53 e 46 piedi hanno riscosso un notevole apprezzamento di critica e pubblico e, complice il prezzo competitivo, anche in relazione alle dotazioni piuttosto ricche (il 461 ha di serie, tra le altre cose, il ponte in teak, le vele, l'avvolgifiocco e un'impiantistica completa), si stanno comportando bene sul mercato. Tanto che il cantiere sta studiando se allineare anche altri modelli (per ora il 37 e il 40) sia per lo stile che per la tecnologia costruttiva. A nostro avviso, il 461 può risultare un po' voluminoso (dà il meglio di sé con lo scafo scuro) e ha dei limiti su alcune finiture; ma rappresenta una delle rare barche che dicono qualcosa di veramente nuovo, senza per questo stravolgere il comportamento in mare e la praticità in crociera. Un raro esempio di come un design di rottura possa convivere con soluzioni funzionali, creando un oggetto di grande interesse.



i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Dufour 455 GL	Dufour	13,76	4,30	11.000	100,40	182.000
Bavaria 46 Cruiser	Bavaria	14,20	4,35	11.000	117,80	145.086
Oceanis 473	Beneteau	14,30	4,31	11.500	108,00	198.170
Ocean Star 48.1	Ocean Yachts	14,60	4,38	11.900	102,00	239.000

Progetto	Judel/Vroljik - B. Schnaase
Lunghezza scafo	14,20 m
Lunghezza gall.	12,60 m
Larghezza	4,47 m
Immersione	1,95/2,30/2,60 m
Dislocamento	11.900 kg
Zavorra (29,4%)	3.500 kg
Sup. vel. (randa + fiocco autovirante)	115,80 mq
Motore Yanmar 4JH4	54 hp
Serbatoio nafta	400 l
Serbatoio acqua	250 l

Attrezzatura

- albero Sparcraft Performance tre crocette acquaretate, sartie spiriodale
- avvolgifiocco manuale Harken
- paterazzo idraulico Sailtec
- vang rigido Sparcraft Ocean
- winch Harken 2x53 ST + 2x46 ST
- stopper Spinlock (8) XTS + (2) XX0812
- timonerie Lewmar, ruote ø 100 cm
- attrezzatura di coperta Harken/Lewmar

Costruzione

- scafo: sandwich di vetro e pvc espanso, resina epossidica, tecnica del sacco a vuoto
- coperta: sandwich di vetro, resina vinilestere
- struttura: griglia di longheroni e madieri in acciaio resinata allo scafo; paratie resinata a scafo e coperta

Dotazioni

- coperta e pozzetto in teak
- randa e fiocco autovirante avvolgibile in dacron
- log ed ecoscandaglio
- osteriggi (6) e oblò (10) Lewmar
- boiler acqua calda 22 l
- frigorifero elettrico
- batterie 240 Ah + 80 Ah 12 v e caricabatt. 30 Ah
- prese 220 v in quadrato/cucina/carteggio/bagni
- serbatoi acque nere (2)

Meteo della prova

- Vento da 12 a 20 nodi reali con raffiche
- Mare calmo

Prezzo

Hanse 461 € 218.000

Optional

Motore Yanmar 75 hp (suppl.)	1.900
Winch elettrici (cad.)	2.900
Bulbo piombo pescaggio ridotto 1,95	3.500
Elica di prua Maxpower + 2 batterie 80 Ah	10.900
Sprayhood	2.280
Tavolo in pozzetto	2.000
Musone prua elettrico + salpancore + ancora	5.800
Interni in ciliegio satinato	9.800
Versione 2 cabine a poppa	2.900
Versione 2 cabine a prua	4.200
Riscaldamento Webasto 5000 w	4.250

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

informazioni Nautilus Marina

Via Monte Cadria, 127 - 00054 Fiumicino (Roma)
Tel. 06 6581221 - Fax 06 6582285
www.hanseyachts.com - info@nautilusmarina.com