

Varianta 44

Stesso scafo dell'Hanse 430, questa nuova barca ha dalla sua la semplicità e il rapporto qualità prezzo

di **Nico Caponetto** foto di **Toni Valente**

Quando lo scorso anno Michael Schmidt, storico patron di Hanse, ha pensato al Varianta 44, aveva in mente soprattutto una strategia commerciale per continuare a vendere barche in tempo di crisi. Stesso scafo dell'Hanse 430 (anche se qualche modifica di non poco conto è stata apportata), è stato tolto tutto ciò che non è indispensabile per navigare. Obiettivo: contenere il costo entro i 100 mila euro. ►►

Vuoi vedere il video della prova in mare del Varianta 44? Scopri come fare a pagina 34





EQUILIBRATA IN BOLINA
 Stessa carena dell'Hanse 430, maggiore peso in chiglia, il Varianta 44 si è mostrato equilibrato anche sotto un forte maestrale molto rafficato



Per riuscire sono stati introdotti altri capitoli di risparmio: nessuna pubblicità, nessun dealer, nessun importatore straniero per abbattere investimenti promozionali e margini di ricavo per figure intermedie relegando all'ambito della rete web (www.varianta.info) la possibilità di fare preventivi, aggiungere optional, prenotare e acquistare la barca.

Nella realtà, per farla navigare, la barca sale un po' di prezzo, e anche in Italia, dopo la Francia, un di-

istributore si è insediato a Napoli dove si avrà la possibilità di vedere la barca, prima di procedere all'acquisto (e ci mancherebbe). Ma l'idea di fondo è stata mantenuta tutta, e secondo noi si è spinta oltre la pura strategia di marketing, introducendo concretamente l'idea di poter navigare su una barca dove l'essenzialità regna sovrana, dimostrando quanto poco ci voglia per osservare il precetto "navigare necesse est".

Incuriositi dopo averla vista su un vaso a Parigi, abbiamo

voluti anche provarla per scoprire come si comporta in mare e che sensazioni si ricavano dal rapporto con una barca dai tratti così spartani. E per farlo abbiamo raggiunto Marsiglia in un giorno in cui il mistral sparava buona parte delle sue cartucce.

Progetto e costruzione

Come anticipato, lo scafo del Varianta 44 è quello dell'Hanse 430. Presupposto per affermare che si tratta

quindi di una carena veloce e abbastanza marina. Qualche miglioria è stata in realtà introdotta a vantaggio delle qualità marine. La barca è più leggera di circa 600 chili rispetto all'Hanse 430. In tutto disloca 9.800 chili. Ha mantenuto però inalterata la zavorra di 3.200 chili, maggiormente concentrata in basso grazie all'introduzione del siluro, in modo da abbassare il baricentro e migliorare il momento raddrizzante. Una soluzione che consente di tenere a riva più tela e sfruttare al massimo la po- ▶▶



Nel triangolo di prua troviamo solo il verricello elettrico del salpa ancora con la catena che scompare sotto il ponte. La versione standard non prevede rollafuoco

In pozzetto l'unico gavone si apre alle spalle del timoniere. La panca di dritta serve come accesso dall'esterno alla terza cabina. Nella versione a due cabine qui si realizza un secondo grande gavone

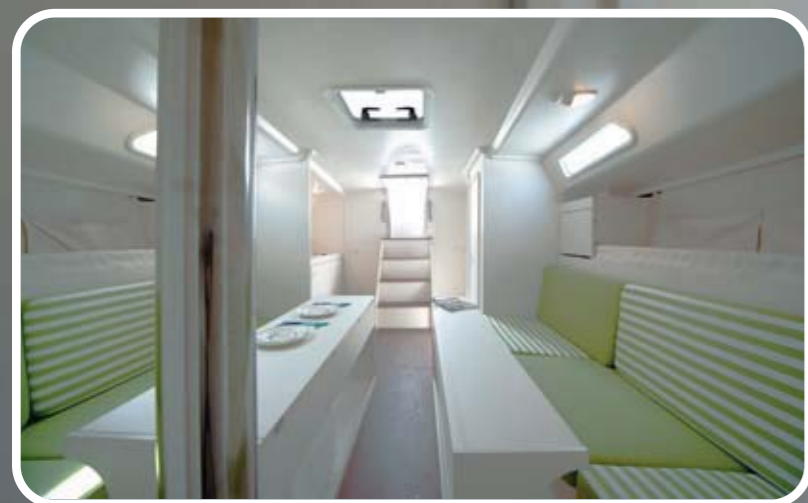


Molto efficace il trasto della scotta di randa. Oltre alla notevole lunghezza il punto di applicazione è sulla varea del boma consentendo un'ampia regolazione dello svergolamento della randa

Bussola e contagiri. Questi gli unici due strumenti presenti in pozzetto nella versione standard. Di fatto si rende obbligatorio l'acquisto di un ecoscandaglio e una stazione del vento



in coperta



tenza dei 105 metri quadrati di superficie velica complessiva.

Altra modifica introdotta rispetto allo scafo gemello è l'ancoraggio delle sartie, spostate dal centro del passavanti alle murate. In questo modo, oltre ad agevolare i passaggi da poppa a prua, si è ridotta la compressione dell'albero sulla coperta.

Coperta e attrezzatura

A parte una differenza sul piano estetico rispetto agli Hanse, con una tuga che degrada più dolcemente a pruvavia dell'albero rispetto alle forme più squadrate dei nuovi modelli, quello che risalta è la totale assenza di strumentazione elettronica e la riduzione al minimo di attrezzature.

Il che non risulta limitante. La grande ruota del timone, 180 centimetri di diametro, ci ha permesso di governare anche da seduti con un buon controllo sulle vele. I puntapiedi ricavati dallo stampo sono forse un po' ravvicinati ma il diamantino è di ottima fattura e la presa, anche in condizioni limite come quelle che abbiamo trovato nel corso della prova, è perfetta. I due winch sul paramare servono la

scotta della randa sdoppiata alla tedesca. In questo modo il timoniere può lavorare alla sua regolazione. Il carrello del trasto è risultato molto efficace grazie alla sua lunghezza e all'applicazione in varea del boma. Sulla tuga, altri due winch servono le scotte del genoa, drizze e borose. Percorrendo i due passavanti larghi 46 centimetri e completamente sgombri, si arriva al triangolo di prua dove ►►



CABINA DI POPPA

A poppa, troviamo due cabine gemelle, piuttosto luminose e dotate dei rari armadietti; sono presenti altrove solo in cucina. Prevista anche la versione a due cabine. Molto buono invece lo spazio per lo stivaggio nei gavoni sotto i letti. A destra, la cabina di prua con i due letti nella zona di ingresso e quello doppio matrimoniale all'estrema prua. In fondo, la botola di ispezione al gavone della catena dell'ancora

spicca l'assenza del gavone dell'ancora con il barbotin in vista e la catena che scompare sotto il ponte per finire in un vano ispezionabile dalla cabina di prua.

Gli unici strumenti disponibili sono il contagiri e la bussole. Una semplicità gradevole ma che a nostro avviso

dovrebbe essere contaminata almeno dalla presenza di un ecoscandaglio che, di fatto, diventa un optional obbligatorio.

Interni

Essenziale, semplice, spartana, luminosa e spaziosa. Questi gli aggettivi con cui si descrive agevolmente il Variante 44 sottocoperta. Quello che manca non si rompe, e questo concetto, effettivamente, induce una gradevole sensazione di leggerezza e libertà. A patto di essere alla ricerca di una vita di bordo molto semplice, motivata da una precisa filosofia e non solo dal desiderio di risparmiare quattrini. Se c'è una motivazione di fondo in questo senso, allora gli interni di questa barca possono essere percepiti nella loro giusta dimensione: quella che ci parla di una crociera all'insegna della semplicità. La mancanza di rifiniture, i mobili impiallicciati in laminato chiaro, la riduzione al minimo di accessori sono infatti un obiettivo preciso del cantiere.

Quello che invece crediamo sia indispensabile correggere è la presenza di troppi spigoli vivi e l'assenza assoluta, fatta eccezione per quelli a ridosso della discesa, di tientibene. Il layout prevede una particolare cabina di prua divisa in due spazi: il primo, a ridosso della dinette, composto da due comodi letti a murata e quello successivo, dopo una mezza paratia, realizzato da un cuccettone matrimoniale.

A poppa troviamo due cabine gemelle con letto matrimoniale e un bagno solo, contrapposto a una cucina a murata dove troviamo gli unici stipetti disponibili; armadi e cassetti sono infatti sostituiti da tasche di tela fissate alle murate. Al centro troviamo un grande tavolo quadrato



CUCINA E BAGNO
 Sopra, la cucina a murata sul lato di dritta. Il frigorifero è sostituito da uno o due frigo portatili alimentati da 12V. È prevista la possibilità di chiedere l'installazione di un frigorifero da 35 litri. A destra, il bagno che scarseggia di stipetti



che, con l'anta di destra chiusa, consente il passaggio verso prua mentre da chiusa genera una superficie molto grande. E se spicca l'assenza del tavolo da carteggio, altrettanto dobbiamo dire per i volumi di stivaggio, davvero notevoli grazie agli ampi gavoni disponibili sotto le cuccette e i divani.

Prova in mare

Alle nove del mattino Meteo France dà una previsione di 25/30 nodi di maestrale in intensificazione nel pomeriggio. Decidiamo quindi di uscire subito, facendo vela all'interno

del grande porto turistico che sorge nel cuore di Marsiglia. Una volta fuori, il vento fresco ha già sollevato, nonostante il breve fetch, un'onda ripida che ci prende subito al traverso. Una mano alla randa e una al fiocco (l'assenza di matafioni e stropetti ci costringe a trascinarci dietro due fastidiosi grembiuli) ci permettono di trovare velocemente un buon equilibrio. Stringiamo subito una bolina per scapolare i bassi fondali sottovento: 45 gradi al vento, la velocità supera allegramente gli 8 nodi per superare i 10 quando poggiamo al traverso. Si poggia ancora per cercare di ridossarci dal mare, in modo da agevolare la

Sotto, due dei numerosi spigoli che crediamo debbano essere eliminati per rendere più sicuri gli spostamenti



A sinistra, le sacche che sono fissate a parete sia nelle cabine che in quadrato, in sostituzione di armadi e stipetti

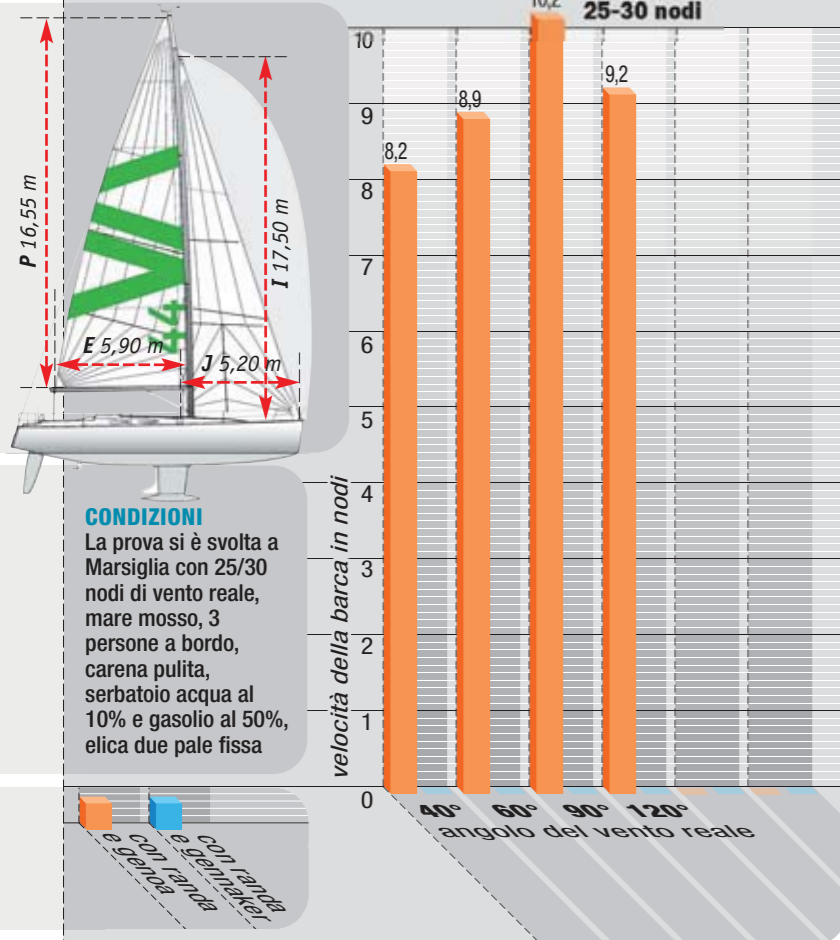
A destra, uno dei tanti capienti gavoni (quello sotto al letto a prua) in cui si possono stivare indumenti, biancheria, vele e attrezzature



Le batterie con i relativi interruttori posizionate di fronte al motore, un Volvo Penta 40 cavalli

sotto coperta

Prestazioni a vela



Prestazioni a motore

Velocità

Giri	Nodi
1.500	4,2
2.000	5,5
2.500	6,8
3.000	8,0



VolvoPenta 40 hp

Pro

- Rapporto qualità prezzo
- Manovrabilità
- Spazio e luminosità

Contro

- Presenza di spigoli
- Gavoni esterni
- Posizione paterazzo

SUL WEB

Il video della prova in mare è disponibile su www.solovela.net



COMPROMESSI ZERO

L'operazione compromessi zero consiste essenzialmente nella consueta realizzazione del test, svolto con la trasparenza e l'obiettività di sempre, con l'aggiunta della presenza a bordo di un nostro lettore. Lo abbiamo definito il 18esimo uomo, come l'ospite nelle regate in Coppa America. La differenza sta nel fatto che il lettore, estratto fra i tanti che ci hanno scritto e che ci scriveranno, ha la possibilità di partecipare alle manovre ed esprimere la sua opinione che pubblichiamo nella pagina accanto. Scrivi a compromessizero@solovela.net e prenotati.

piccola barca a motore che si segue con fotografo e operatore letteralmente flagellati dalle onde che spazzano il loro pozzetto. Nulla di buono sotto Marsiglia, si orza di nuovo e si vira per risalire contro il maestrale che ormai si è stabilizzato sui 30 nodi con raffiche oltre i 35. L'obiettivo è quello di ridossarci fra l'isola di Frioul e l'isola di Chateaux d'If. Qui il mare si spiana anche se le raffiche si incanalano fra le due isole e accelerano. Proviamo più volte tutte le andature. Molto buono l'equilibrio di bolina anche se naturalmente l'uomo al trasto deve lavorare con assiduità; forse più fiocco a prua e una seconda mano alla randa ci potrebbero consentire di navigare meno in filo al vento, per prevenire gli effetti delle forti raffiche. Poggiando si passa dai 10 nodi e mezzo al traverso ai 9 pieni a 120 gradi spinti da vento e mare. Anche alle portanti la manovrabilità è buona con un po' più di lavoro sul timone. Buona la visibilità sulle vele anche da seduti sul paramare; un po' fastidioso il paterazzo se si governa in piedi lateralmente. Molto efficace il trasto così lungo e in varea e davvero brillante l'uscita dalle virate (certo con questo vento non ci si aspetta nulla di diverso) anche con il mascone contro l'onda ripida e corta. Si rientra a Marsiglia con un traverso divertente gustando una birra fresca uscita dai due frigoriferi portatili che non ci fanno sentire la mancanza di un vero frigoboat.



Varianta 44

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. 13,33
Lunghezza al gall.	m. 12,00
Larghezza	m. 4,16
Pescaggio	m. 2,23/1,79
Dislocamento	kg. 9.800
Zavorra	kg. 3.200
Superficie velica (r+g)	mq. 105
Cabine	2/3
Bagni	1
Riserva acqua	l. 280
Riserva carburante	l. 120
Motore	Volvo 40 hp
Categoria CE	A
Progetto	Judel/Vrolijk&Co
Cantiere	Varianta
Prezzo (Iva esclusa)	€ 84.033

CONTATTI

Sail Yachting srl

Via Mergellina, 226
80122 Napoli (NA)
Tel/Fax 081 19576050/6390
www.sailyachting.it - info@sailyachting.it

ACCESSORI EXTRA

		Prezzi in euro, Iva esclusa	
Motore Volvo 55 hp	3.200	Frigo 35 l. con compressore	490
Sprayhood	1.550	Pilota automatico	3.950
Cabina di poppa a destra	2.300	Log + wind + eco + Vhf + Gps	4.000
Serbatoio acqua suppl. 200 lt	650	Immatricolazione italiana	1.500

LEASING

Prezzo dell'imbarcazione €84.033 Iva esclusa

Proposta 1		Proposta 2	
numero canoni	59	numero canoni	83
anticipo 30%	€25.209,90	anticipo 30% Iva incl.	€25.209,90
importo per canone	€1.081	importo per canone	€798
riscatto finale	€840,33	riscatto finale	€840,33
accensione pratica	€500	accensione pratica	€500

Il calcolo si basa sul prezzo standard più servizi di allestimento e messa in acqua

ASSICURAZIONE

Rc	Casco	Franchigia
€ 100	€ 1.450	€ 100



18° uomo l'opinione di un lettore



Ferruccio Cristaudo

Arrivati in banchina nel caratteristico Port Vieux di Marsiglia, il Varianta 44 salta subito all'occhio, ormeggiato di fianco alla "gemella" Hanse 430 da cui si può dire abbia preso solamente lo scafo!

Esternamente pulita ed essenziale, 4 soli osteriggi sulla tuga e nessuno sulle murate, 4 galloce, poche per un 44 piedi, nessuna scaletta, tavolo, doccia. Grande pozzetto privo di qualsiasi elemento superfluo, nessun gavone sotto le panche ed in particolare zero strumentazione elettronica, solo la bussola. Scafo e albero sembrano solidi, i 4 winch sufficienti, i 2 a poppa forse un po' scomodi. Reattiva l'unica grande ruota del timone, valido il circuito alla tedesca della scotta di randa mentre spicca la mancanza del rolafiocco a prua così come del gavone dell'ancora. Internamente a dir poco spartana, legni bianchi con pericolosi spigoli vivi e finiture degli arredi quasi inesistenti,

nessuno stipetto, solo interessanti sacche di stoffa che amplificano la sensazione del grande spazio presente. Una cabina di poppa, una grande cabina di prua con un letto matrimoniale più due singoli nello stesso ambiente, un discreto bagno e una cucina senza frigorifero. Partiamo subito con un forte maestrale rafficato che ci fa navigare un po' al limite, anche per la difficoltà di terzarolare soprattutto il genoa. Un po' scomoda la posizione del timoniere, puntapiedi stretti e paterazzo sulla schiena. La barca si comporta bene, soffre un po' in stabilità di poppa ma di bolina supera brillantemente i 10 nodi. Divertente e sicura a tutte le andature, sviluppa 105 mq di superficie velica con randa steccata bilanciata da un grande bulbo.

Tutto sommato ho avuto una buona impressione tenuto conto dell'elemento principale da cui penso siano partiti i progettisti: il prezzo. Qualche optional e si può salpare tranquillamente.

Un ringraziamento va al team di SoloVela che mi ha dato questa grande opportunità e alla loro professionalità e cordialità.

IL TEAM

Nico Caponetto
vicedirettoreToni Valente
fotografoAlessandro Di Meo
cineoperatore

Il team di SoloVela è vestito da **SLAM**

Italian Style

Quella provata a Marsiglia è la versione standard del Varianta 44. A metà maggio arriverà in Italia il secondo modello disponibile in Mediterraneo e il distributore ha già formulato una serie di modifiche possibili per renderla più appetibile sia sul

piano estetico che funzionale. Oltre agli optional il cui elenco potete trovare anche sul sito www.variantayachts.com, saranno possibili personalizzazioni per quanto riguarda arredi, tessuti (foto a destra), e organizzazione degli spazi.

