

Hanse 415

di Vanni Galgani

La nuova media del colosso tedesco sostituisce degnamente il glorioso 400 dimostrando di essere un prodotto decisamente più maturo

In periodo di crisi, il cantiere Hanse sta lavorando sulla qualità. Quasi tutti i nuovi prodotti si dimostrano, per molti aspetti, migliori dei modelli che vanno a sostituire. E questo è ancor più evidente nei riguardi di uno dei best seller del cantiere, il mitico 400 che, presentato nel lontano 2005, negli anni ha comunque subito numerosi

upgrade. Anche se forse è un po' più duro dal punto di vista estetico, il nuovo 415 ha tutti i numeri a suo favore: a parità di lunghezza, risulta più sviluppato al galleggiamento (+ 60 cm) e più largo di quasi 15 cm, con volumi decisamente più importanti nella zona di poppa (il baglio massimo arriva quasi inalterato fino allo specchio). Di questo se ne avvantaggiano il pozzetto e, ovviamente, le cabine. Ma non è solo un questione di spazi abi-

tativi: il nuovo 415 risulta un prodotto più maturo e studiato nei dettagli, con varie soluzioni inedite che ne migliorano l'utilizzo sia a vela, sia all'ormeggio. Intanto la distribuzione della superficie velica: anche se i metriquadri sono praticamente invariati (anzi, un po' diminuiti), risultano meglio distribuiti tra randa e fiocco, con aumento della J di 6 cm. Nel complesso sono stati rivisti gli equilibri per aumentare la base e diminuire

l'altezza del piano velico, privilegiando al contempo la potenza del triangolo di prua; il tutto per rendere la barca più facile da portare. Sono però le linee d'acqua l'elemento dove si notano le maggiori differenze: sempre su progetto del prestigioso studio Judel/Vrolijk, si avvantaggiano dei più recenti studi fatti sui numerosi racer di successo, e risultano ora più potenti e allungate, consentendo una velocità critica superiore. Ne paga-

no le conseguenze forse le prestazioni con poco vento, oltre che l'estetica: però i vantaggi sono evidenti, a tutti i livelli. Poche invece le variazioni per le appendici, dove il bulbo offerto di serie è sempre con schema a T e opzione per un disegno a scarpone nella versione a immersione ridotta. Rimane anche il family feeling per il disegno delle sovrastrutture, con tuga spigolosa e finestrate allungate dal disegno caratteristico.

In breve

progetto	Judel/Vrolijk
cantiere	Hanse Yachts
lunghezza	11,99 m
larghezza	4,17 m
prezzo	125.900 €

Secondo noi: buono sviluppo di un modello di grande successo, con un prodotto che dimostra soluzioni migliori in molti aspetti.



L'incremento della larghezza ha consentito di ottenere un pozzetto da primato senza che questo limiti gli spazi interni. Le manovre sono tutte rinviate davanti al timoniere, mentre i winch più avanzati, necessari se si vuole montare un genoa 106%, sono opzionali

Sono tante le evoluzioni che, negli anni, hanno coinvolto gli schemi in coperta, ma tutte partono da un'idea iniziale forte e precisa che, all'epoca, costituì una vera rivoluzione: l'easy sailing. Nessuna barca di grande serie ne incarna il manifesto come lo fanno gli Hanse. Ancor di più nelle ultime "release", di cui il 415 fa parte. Ovviamente non possiamo negare che, a questo concetto, si sposa bene anche una tendenza al risparmio, specie sulle attrezzature (due

Sono tutte scelte che, a fronte di alcune rinunce in termini di prestazioni, consentono davvero di portare la barca da soli

soli winch di serie sono veramente pochi); ma di fatto, a modo suo, funziona. Infatti, con l'organizzazione della scotta di randa alla tedesca rinviate sui winch davanti alle timonerie, dove arrivano anche tutte le altre manovre (compresi i terzaroli e le



Mantenere le sedute dietro non ha limitato la dimensione della plancetta, anche se avremmo preferito la poppa completamente aperta. Da notare il vano per la zattera



Oltre le dimensioni, sono tanti gli accorgimenti che rendono il pozzetto più funzionale, dalla ghigliottina a scomparsa ai vari piccoli vani di stivaggio



Lo sprayhood protegge bene tutta la parte anteriore del pozzetto. Da notare l'assenza del trasto sostituito da due punti fissi che, di fatto, sotto tela impediscono di portare il boma in centro



I notevoli volumi dello scafo consentono di ottenere una tuga importante senza che questa appaia sproporzionata. Bella la falchetta larga, su cui sono montati candelieri e bitte



In opzione si possono montare le rotaie del genoa 106% sulla tuga, soluzione obbligatoria per chi volesse fare regate. Tra i numerosi osteriggi, tutti a filo, da lodare quelli a contrasto in quadrato



Il grande portello nasconde un pozzo per la catena nella norma, seppur profondo; il resto dello spazio è dedicato a un vano dove poggiare attrezzatura che però non ha un bordo di contenimento



Il nuovo tavolo, da 109x75 cm, assume dimensioni ragguardevoli e, anche se un po' ingombrante, si sposa bene con le dimensioni del pozzetto. Il plotter, però, risulta troppo esposto e privo di protezione.



I grandi oblò sulla tuga si aprono verso l'esterno: se da una parte ci si può urtare camminando in coperta (ma in quel punto i passavanti sono larghi), dall'altra possono essere aperti anche quando piove

drizze), semplifica molto la vita, specie se abbinata al fiocco autovirante e all'assenza del trasto. Sono tutte scelte che, a fronte di alcune rinunce in termini di prestazioni, consentono davvero di portare la barca da soli. L'incremento del baglio ha consentito anche di ingigantire il pozzetto senza che questo influisca sugli interni (cioè senza allungarlo). Unitelo a soluzioni come la grande plancetta di poppa apribile e le varie zone prendisole, ed ecco che la perfetta macchina per l'easy cruising è servita.



Per non soffocare le cabine di poppa, i gavoni sotto le panche, adatti ad attrezzatura corrente, sono poco profondi e dotati di portelli ridotti



Finita la saga dei musoni ribaltabili, un vero incubo, tornano sugli Hanse quelli fissi, arricchiti di gradino in legno e punto di mura per il gennaker

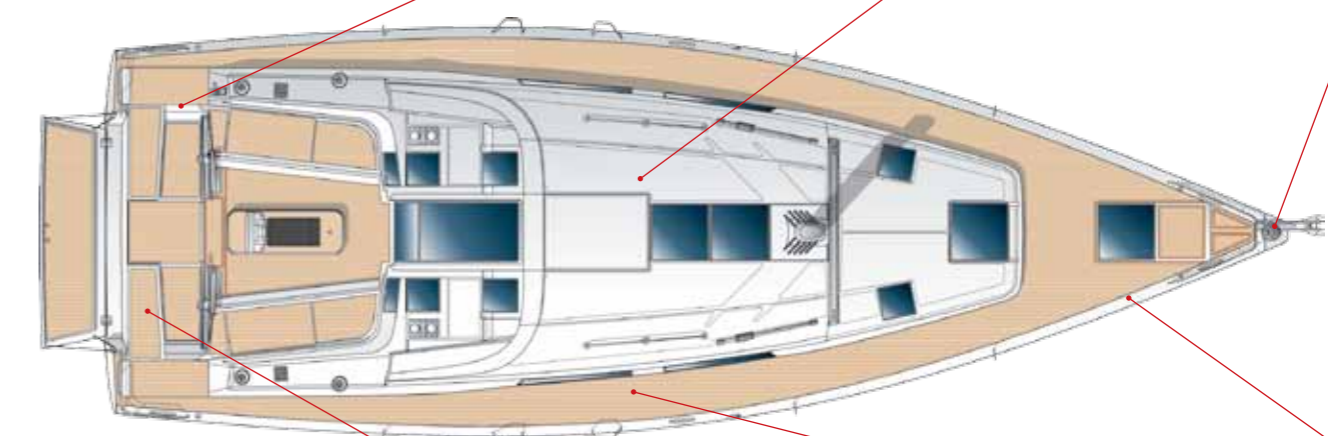


Data l'abbondanza di cime rinviate a poppa, sono stati ricavati due vani per raccogliere le varie code, evitando l'effetto spaghetti in pozzetto

Le sedute a poppa risultano comode sia sopra, sia sottovento. Mancano però completamente i puntapiedi

Il tetto della tuga, piatto, con osteriggi a filo e libero da impedimenti, offre una buona superficie per cuscini prendisole

Per aumentare la misura della J si è scelto di lasciare esterno il tamburo dell'avvolgifiocco



Per una maggior protezione, sono state mantenute le sedute a poppa, che però non sono sfruttabili come gavoni

I passavanti, un po' stretti appena usciti dal pozzetto, si allargano progressivamente verso prua

La falchetta piatta, stile maxi, accoglie numerose attrezzature lasciando liberi i passavanti



La disposizione dei mobili che assecondano le curve dello scafo rendono il quadrato, un ambiente lungo quasi 4 metri, ancora più arioso

Non è solo l'incremento dei volumi a dare un maggior senso di spazio interno, ma anche la rinnovata disposizione degli arredi in quadrato: finalmente qualcuno in casa Hanse ha capito che le barche non sono case, che non ci sono pareti rette, e che, per ottenere il massimo sfruttamento, i mobili devono assecondare le forme curve dello scafo. Ecco che il quadrato, lungo nel complesso quasi 4 metri, assume proporzioni da barca più grande, dando un senso di ariosità non comune. Tutti gli ambienti trovano i loro corretti spazi e, anche in versione 3 cabine e 2 bagni, non si avvertono costrizioni o rinun-

ce. Tornando al quadrato, l'unica pecca è costituita dal tavolo ad ante abbattibili: è enorme, e le grandi ante, oltre a risultare complicate da richiudere, limitano un po' i movimenti. Di serie il cantiere propone un layout con 2 cabine e 1 bagno ma, come sempre per Hanse, sono infinite le possibili varianti: dalla differente organizzazione delle tre zone - prua, centro e poppa - alla scelta di materiali con upgrade a ciliegio e teak per i legni. In ogni caso, date le generose dimensioni della cabina, vi consigliamo certamente di adottare il secondo bagno a prua, mentre, per gli amanti della cucina, la versione standard offre una dimensione di quest'ultima davvero impressionante.



La zona carteggio è polivalente, con possibilità di abbassare il piano trasformandosi in un divano lungo 233 cm



Oltre alle dimensioni, è anche la buona dotazione di punti luce e le varie superfici chiare a rendere il quadrato molto luminoso. Il legno dell'esemplare in prova è il ciliegio opzionale



La cucina ha dimensioni corrette e una disposizione che ne agevola l'utilizzo a più di una persona contemporaneamente. La sensazione di spazio è aumentata dall'oblò a murata



Con una lunghezza di 333 cm, l'armatoriale di prua avrebbe spazio per spostare il letto più a poppa, ma questo è lasciato libero per accogliere il secondo bagno opzionale. In versione standard è ricca di armadi



Il nuovo disegno del bagno aumenta sensibilmente gli spazi ed è organizzato in modo più funzionale. Curioso l'oblò nascosto dietro lo specchio scorrevole

Le cabine di poppa sono veramente comode, con ampie superfici calpestabili libere anche dall'ingombro del pozzetto



Il tavolo è fin troppo grande: aperto, limita i movimenti e risulta complesso da chiudere



In cucina sono ben organizzati i volumi di stivaggio, con presenza di numerosi cassetti



Non montando il bagno, in opzione a prua si può avere un curioso lavandino a ribalta



Grande il box doccia, ma manca la soglia sul pavimento e la porta è alta da terra



Ignota la funzione di questo marchingegno che solleva la parte del materasso a poppa

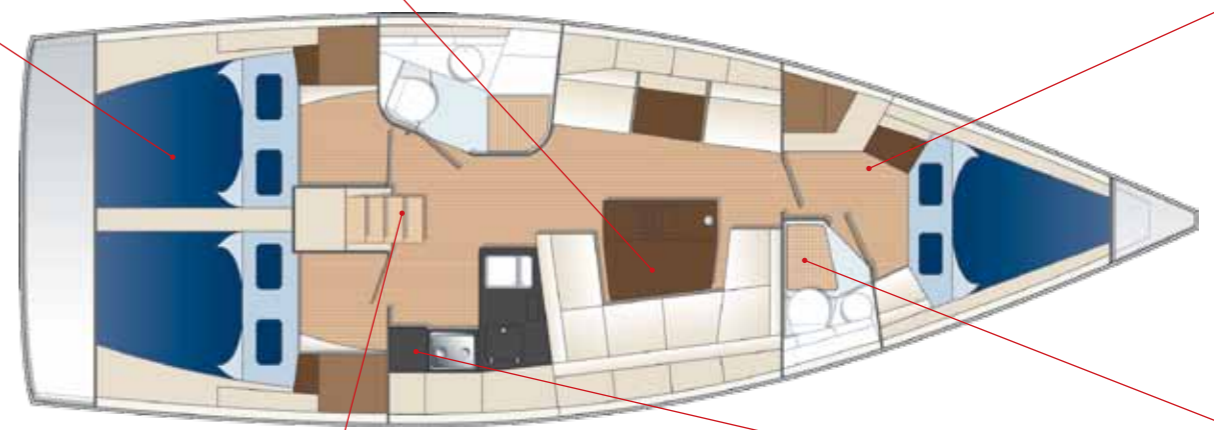


Il vano motore, illuminato, non sarebbe male ma la scaletta si solleva poco

Decisamente ampie le cabine di poppa, con letti larghi e ottimi volumi dove potersi spogliare senza contorsionismi

L'assetto migliore per il tavolo: anta aperta a dritta, per accesso alle sedute, e chiusa a sinistra per non ingombrare il passaggio

In cabina di prua, sono ben quattro gli osteriggi apribili più due oblò a murata, per una luminosità davvero ottima



Seguendo le ultime tendenze, la scala di accesso è abbastanza inclinata per consentire di scendere guardando avanti

Nella versione di serie, la cucina si allunga fino a poppa nella zona dove la tuga consente una corretta altezza

Il secondo bagno a prua è un optional che, date le buone dimensioni della cabina, ci sentiamo di consigliare



A Palma, nella giornata di prova, abbiamo incontrato tanto vento e poca onda, forse le condizioni ideali per questo performante cruiser da famiglia. Ideali perché mettono in evidenza le ottime doti della carena, senza soffrire delle limitazioni di potenza con poco vento dovute all'autovirante, e perché consentono di apprezzare ancora di più i vantaggi dell'easy sailing. Siamo scesi come missili a vele bianche, con velocità sempre sopra ai 9 nodi, per poi risalire con una mano di terzaroli alla randa (il vento, raramente sotto i 20 nodi, ha raggiunto punte superiori ai 25) e il fiocco ben cazzato. Alle portanti, l'efficiente disegno della pala consente di giocare bene sulle onde per sfruttare ogni possibile tendenza alla planata, fornendo un soddisfacente sollazzo al timoniere, mentre di bolina si apprezza il controllo totale delle manovre davanti alle timonerie. In questa andatura, però, si avverte fortemente la mancanza dei puntapiedi, costringendo chi sta al timone a rimanere aggrappato alle ruote o, in alternativa, a sedersi sui bordi appoggiando un piede sulla colonnina. I notevoli volumi di poppa e il raddrizzamento, affidato più alla forma che alla zavorra, possono causare, sotto le raffiche più violente, qualche

perdita di efficienza della pala con relativa tendenza all'orza; ma sono sempre reazioni morbide e comunicate con largo preavviso, per consentire al timoniere di mollare la scotta di randa. Comunque, in assetto normale i volumi bilanciati consentono un buon equilibrio senza mai la sensazione di affondare la prua; con il piano velico efficiente e il punto di scotta interno, gli angoli sono decisamente interessanti e si può giocare sulle raffiche tenendo la prua sul filo. Nonostante le finalità turistiche della barca, infatti, si sente sempre la mano del grande studio, e stare al timone risulta di grande soddisfazione. Possiamo solo immaginare il gusto di planare con un gennaker (purtroppo non presente sulla barca in prova) armato sull'aggettante musone di prua, mentre invece abbiamo toccato con mano la soddisfazione nel risalire un vento nervoso, virando con due dita e tenendo medie prossime ai 7 nodi. Armata con un genoa 106%, crediamo possa riservare anche qualche soddisfazione nelle tanto apprezzate regate di club.

Scheda tecnica

progetto	Judel/Vroljik
lunghezza ft	11,99 m
lunghezza gall.	11,40 m
larghezza	4,17 m
immersione	1,72/2,10 m
dislocamento	8.900 kg
zavorra	2.900 kg
sup. vel. (autovirante)	87,00 mq
motore Volvo	38 hp
riserva nafta	160 l
riserva acqua	320 l

Dotazioni standard

Albero poggiato in coperta in alluminio Sparcraft, armo 9/10, 2 crocette acquareate; sartie in spirale; avvolgifiocco Furler 300 S; winch Lewmar, 2x45ST; stopper (10) Spinlock XTS; vang rigido; paterazzo sdoppiato con regolazione a paranco 32:1; tavolo pozzetto in teak; attrezzatura di coperta Lewmar; ruote timone in acciaio Ø 100 cm; panche rivestite in legno; osteriggi (8) e oblò (6) Lewmar; batterie 12 v 1x90 Ah + 1x165 Ah; impianto 220 v con caricabatterie 30 Ah; log/eco Simrad IS20; randa full batten e fiocco autovirante in dacron North Sails; elica 2 pale fisse

Prezzo 125.900

Optional

motore Volvo 55 Hp	3.450
interni in ciliegio	3.800
passavanti in teak	7.080
sprayhood	1.450
bimini	2.190
winch aggiuntivi 45 ST	1.960
salpancore Lewmar	1.350
rotaie per genoa 106%	890
bow thruster	5.800
riscald. Eberspächer 4D	3.350
serbatoio acqua 200 l	1.900
bagno a prua (A2)	2.300
seconda cabina poppa	1.200

Prezzi in euro, Iva esclusa, f.co cantiere

La costruzione

Scafo e coperta: solidi di vtr (sopra il galleggiamento e coperta, sandwich di vetro e balsa), resina poliesteri, vinilesteri per lo strato esterno. Laminazione tradizionale.
Strutture: ragno strutturale laminato a piè d'opera su stampo femmina; paratie laminate a scafo.
Bulbo e timone: bulbo con lama e siluro finale in ghisa, asse timone in alluminio rastremato.
Nota: non più prevista la laminazione in epossidica con struttura in acciaio proposta sui modelli passati; in compenso, maggior cura nella realizzazione degli arredi interni e nella dotazione di vani organizzati per lo stivaggio.

Il piano velico si è steso e abbassato, con allungamento proporzionale della J, per una maggior facilità di conduzione

Le forme dello scafo hanno subito un potenziamento, con notevole lunghezza al galleggiamento

Due diverse versioni per la chiglia, con basso pescaggio che arriva a soli 172 cm

L'estetica si è ulteriormente indurita, con forme tese e slanci inesistenti



panche pozzetto	173x48 cm	letto prua	208x100÷190÷64 cm
spazio tra panche	116÷152 cm	letti poppa	199x160÷121 cm
passavanti	28÷46÷38 cm	altezza quadrato	192÷189 cm
tavolo dinette	107x141÷162 cm	altezza cab prua	195÷186 cm
carteggio	70x60 cm	altezza cab poppa	188 cm

QR CODE



Su farevela.net il video dell'Hanse 415. Nel sommario le istruzioni per leggere il QR Code <http://youtu.be/myIw2bj10QY>

I concorrenti

modello	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Oceanis 41	11,97	4,20	8.450	83,80	139.200
Dufour 40E	12,35	3,89	7.950	91,00	145.229
Bavaria Cruiser 40	11,99	3,96	8.680	82,00	107.900

Cini & Webster	Nautilus Marina	Schmidt & Partner
Tirreno nord	Tirreno sud	Adriatico
Tel. 0185 321521	Tel. 06 6581221	Tel. 0431 53711
www.ciniwebster.it	www.nautilusmarina.com	www.schmidtpartner.it

Linea estetica. Forme "maschie", con insellatura retta e totale assenza di slanci.

Scafo e appendici. Volumi abbondanti ma bilanciati, notevole lunghezza al galleggiamento.

Piano velico. Frazionato a 9/10 con fiocco autovirante di serie, J allungata rispetto al passato.

Coperta. Dominata dalla grande tuga, offre buoni spazi liberi per stendersi al sole.

Pozzetto. Generoso in larghezza, ha panche comode e accesso al mare con la grande plancia.

Gavoni. Presente un vano dedicato alla zattera ma scarseggia i volumi di stivaggio.

Quadrato. Grande, luminoso, disegnato seguendo le forme curve dello scafo.

Cucina. A "L", molto allungata verso poppa nel layout di serie, ricca di cassetti.

Carteggio. Può essere abbassato per formare un grande divano, poco spazio per l'elettronica.

Cabine. Tutte comode, a prua può accogliere un bagno, a poppa grande area calpestabile.

Bagni. Di serie a poppa con doccia separata, opzionale il secondo a prua più piccolo.

Impianti. Essenziali e di qualità basilica, possono essere arricchiti pescando tra gli optional.

Stivaggio. Abbastanza completo in generale, con elementi di pregio come i cassetti in cucina.

Costruzione. Nello standard Hanse, dimostra una sufficiente rigidità sotto tela.

Finiture. Meglio che in passato, risultano ora più calde e curate; tanta scelta per i materiali.

Dotazioni std. C'è il necessario ma bisogna attingere tra gli optional per completarla.

Prezzo. Sempre tra i migliori, anche se un po' più alto rispetto al modello che sostituisce.

A vela. Più potente e facile che in passato, risulta divertente e di soddisfazione.

A motore. Velocità buone, manovra bene in porto grazie alla pala efficiente.