



superprova

di Leonardo Zuccaro

pregi

- Facilità di manovra
- Abitabilità interna
- Costruzione in epossidica (opzionale)

difetti

- Passavanti stretti
- Estetica massiccia
- Serbatoio dell'acqua a prua

Il nuovo Hanse 370 in bolina con 12 nodi di vento reale. Il progetto è opera dello studio Judel/Vrolijk.

HANSE 370

Il fiocco autovirante e la straordinaria abitabilità garantiscono crociere facili e confortevoli. Ma all'occorrenza, l'11 metri progettato da Judel/Vrolijk si trasforma in un divertente cruiser-racer



Tra i cantieri europei, Hanse Yachts spicca per rapidità di espansione e dinamismo. Caratteristiche che trovano riscontro nel forte incremento di vendite e fatturato e nella capacità di rinnovamento della gamma, arricchitasi negli ultimi tre anni di ben otto nuovi modelli, includendo i tre che saranno varati nel corso del 2006 (il 340, il 430 e l'ammiraglia di 63 piedi). Quello del cantiere tedesco era d'altronde un successo prevedibile, basato com'è su una formula già sperimentata ma sempre vincente. Primo ingrediente è la firma progettuale di Judel&Vrolijk, garanzia di prestazioni ed equilibrio sotto vela. Il secondo è l'ottimo rapporto qualità-prezzo, frutto di una efficiente organizzazione creata dal proprietario Michael Schmidt che ha voluto accanto a sé persone esperte come Karl Dehler dell'omonimo cantiere, ora in forza alla Hanse, nonché di contributi statali (il cantiere si trova nella ex Germania dell'Est, considerata tuttora zona depressa). Il terzo è la personalizzazione degli interni di ciascun modello, con svariate combinazioni a scelta dell'armatore. E il quarto è la versatilità dei piani velici, pensati per trasformare delle facili e confortevoli barche da crociera pura in divertenti cruiser-racer con cui cimentarsi in regate di circolo.

Progetto 7/10

Barca "double face", l'Hanse 370 contrappone all'opera morta imponente, caratterizzata da bordi liberi alti e da una elevata larghezza al baglio massimo, una carena poco immersa con sezioni piatte ed entrate a U. Chiara dunque l'intenzione dello studio Judel/Vrolijk, che al pari degli altri modelli ne ha firmato il progetto, di ottenere buoni volumi abitabili senza penalizzare le prestazioni. Se l'estetica risulta un po' forzata (anche per via della tuga molto pronunciata nella parte frontale), uno sguardo alla barca in secco mostra la pulizia delle linee d'acqua, del tutto simili a quelle dei racer dell'ultima generazione. Altrettanto vale per le appendici, composte da un bulbo con lama stretta e profonda che termina con un corposo scarpone dove si concentra buona parte dei 2280 kg di zavorra, e da un timone anch'esso ad alto aspect ratio in posizione arretrata. Oltre a questa configurazione standard, con immersione di 1,95 m, esi-

ste quella opzionale a pescaggio ridotto (1,60 m), che tuttavia si addice poco al carattere sportivo del 370. Pur con un dritto di prua verticale, la lunghezza al galleggiamento è di oltre un metro inferiore al fuoritutto denotando un discreto slancio della poppa, con specchio alto sull'acqua per limitare il trascinarsi.

Costruzione 8/10

Scafo e coperta sono in sandwich con anima differenziata (schiuma di Pvc e balsa) e vasta area in laminato pieno sotto la linea di galleggiamento. In questo modo si scongiurano quei fenomeni di delaminazione nelle zone più soggette a stress. Nella versione standard la resina è del tipo poliestere, ma con un sovrapprezzo di circa 5 mila euro è possibile richiedere la stratifica con epossidica che, oltre a un sensibile risparmio di peso (circa un 10%), garantisce una più alta protezione dall'osmosi. Una sorta di trattamento preventivo che mantiene il laminato al riparo dall'acqua per lungo tempo. L'ossatura di rinforzo è in parte in vetroresina e in parte in acciaio galvanizzato, su quest'ultima si agganciano le lande e poggia l'albero. Diversamente dai modelli di grande serie, le paratie sono fazzolettate oltre che allo scafo anche alla coperta, legando in un corpo unico l'intera struttura. Il bulbo è realizzato in due parti, un'ala in ghisa e uno scarpone in piombo, mentre l'asse del timone è in pieno di alluminio, rigido e leggero, e ruota su boccole autoallineanti.

Piano velico 9/10

L'indirizzo scelto da Hanse per facilitare le manovre è il contrario di quello abitualmente seguito sulle barche da crociera: anziché contenere il piano velico in altezza, si è ridotto il triangolo di prua. Col risultato di poter contare su un forte sviluppo verticale delle superfici (e quindi su una migliore efficienza con vento leggero), adottando un fiocco autovirante di 28,6 mq in abbinamento a una randa steccata di 42,5 mq dotata di terzaroli a circuito chiuso e lazy bag. Per regatare è previsto un genoa al 140% di circa 45 mq, con relative rotaie fornite di serie insieme con il vang rigido. Buona nel complesso la qualità del rigging, a iniziare dall'albero Sparcraft Performance rastremato in testa e provvisto di due ordini di crocette acquistierate.



Daniele Oberrauch/Sea&See

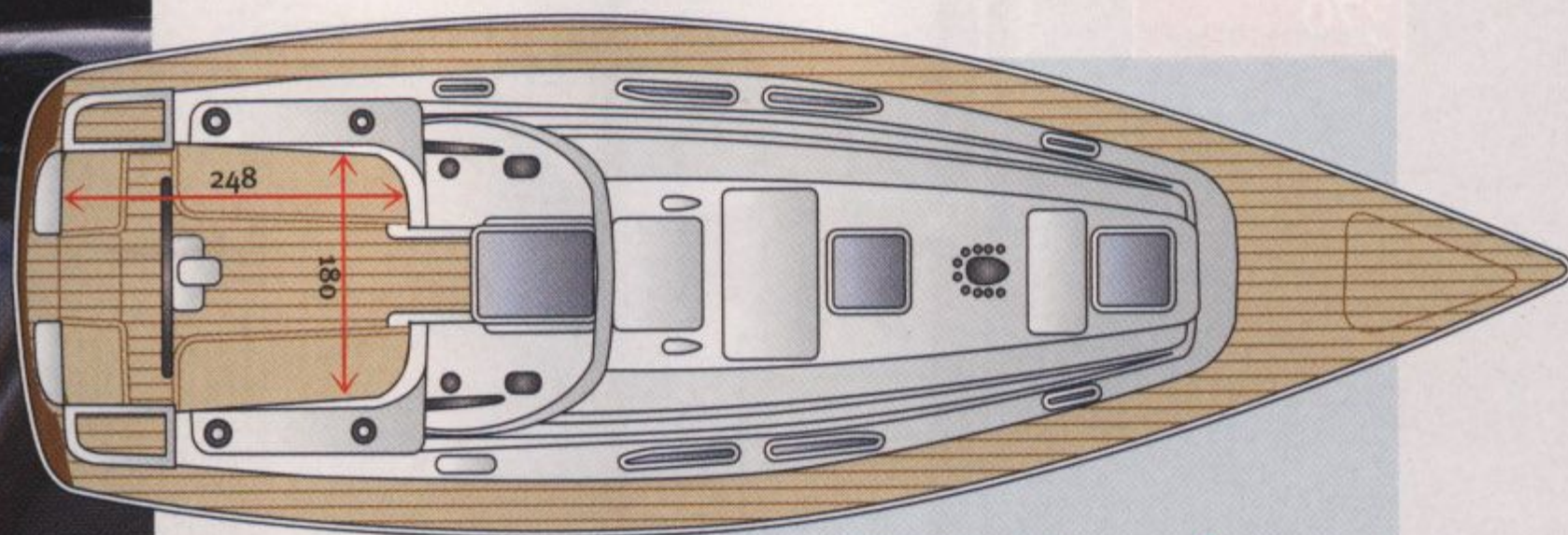
Sotto, la tuga con la rotaia del fiocco autovirante. Oltre a questa, vengono fornite di serie le due rotaie per il genoa.



Sotto, la zona d'ingresso ben protetta dal dodger in tela, con i due winch per le drizze (quello di destra elettrificabile).



SEGUE A PAG. 112 >>



COPERTA 7/10

A sinistra, l'ampio pozzetto offre tre sedute comode per lato. Previsto un tavolo richiudibile in plastica, da incernierare sul tientibene della colonnina. Di serie il teak sulle panche e sul calpestio.

Allo spazioso pozzetto, con panche lunghe e molto profonde per sei comode sedute, si contrappongono passavanti piuttosto stretti. La tuga occupa infatti gran parte della coperta e questo, insieme alla sua notevole altezza, va a scapito della circolazione. È il solito prezzo da pagare per fruire di altezze interne abbondanti, specie con carene sportive (e quindi poco immerse) come questa. In compenso la calandra copridrizze, che andrebbe irrobustita in corrispondenza degli ingressi delle cime, consente di sfruttare la porzione di tuga a poppavia dell'albero come prendisole. La disposizione delle manovre punta sulla duttilità d'uso: chi regata può optare per il trasto randa davanti alla ruota anziché a prua del tambuccio, e per i due winch supplementari a metà del pozzetto su cui rinviare le scotte del genoa al 140%. In crociera, grazie al fiocco autovirante, si possono invece utilizzare solo i due winch sulla tuga (uno dei quali elettrificabile) sia per le scotte che per le drizze; oppure rinviare ai due winch posti a lato della colonnina (forniti di serie) le scotte della randa e del fiocco, in modo da consentire al timoniere di regolare entrambe le vele in totale autonomia. Le soluzioni sono in sostanza molteplici e tutte funzionali. Per murare il gennaker c'è un bompressino in acciaio da infilare sul puntale. Eccellente, infine, il volume di stivaggio: ai due gavoni laterali (sulla versione a due cabine uno è a tutta altezza) se ne somma un terzo a poppa e il vano per la bombola del gas. Molto capiente anche il pozzo della catena.

Sopra, il capiente pozzo della catena può accogliere anche i parabordi. A sinistra, i due gavoni sotto le panche, uno dei quali a tutta altezza.

Sotto, la colonnina strutturale con ruota da 140 cm di diametro. Non ottimale la posizione degli strumenti. A destra, i passavanti sono piuttosto stretti, buona in compenso la tenuta dell'antisdrucchiolo.



ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: ...2 Harken 40 ST2 v
Winch drizze:2 Harken 40 ST 2 v
Rotaie e trasto randa:Pfeiffer/Harken
Stopper:10 Spinlock Xts
Albero e boma:Sparcraft Perf.
Oblò e boccaporti:Lewmar
Bussola:Plastimo
Avvolgifiocco:Facnor
Vele:r+f Dacron North Sails



Sopra, il quadrato è lungo complessivamente ben 370 cm e dispone di un corridoio di passaggio libero da prua a poppa. Il tavolo della dinette è infatti privo di anta ribaltabile, il che limita a cinque i posti per mangiare.



Sopra e a destra, due immagini che evidenziano l'ampiezza della cabina di prua. La tuga molto lunga e pronunciata offre un'altezza interna di ben 188 cm e i due armadi contrapposti garantiscono un abbondante stivaggio.



Sotto, un'immagine da prua del quadrato mette in evidenza l'inusuale sviluppo della cucina a L, che si allunga ben oltre la paratia di poppa con il piano di lavoro rivestito in marmo sintetico. Visibile la porta che dà accesso dall'interno al grande gavone a tutta altezza.



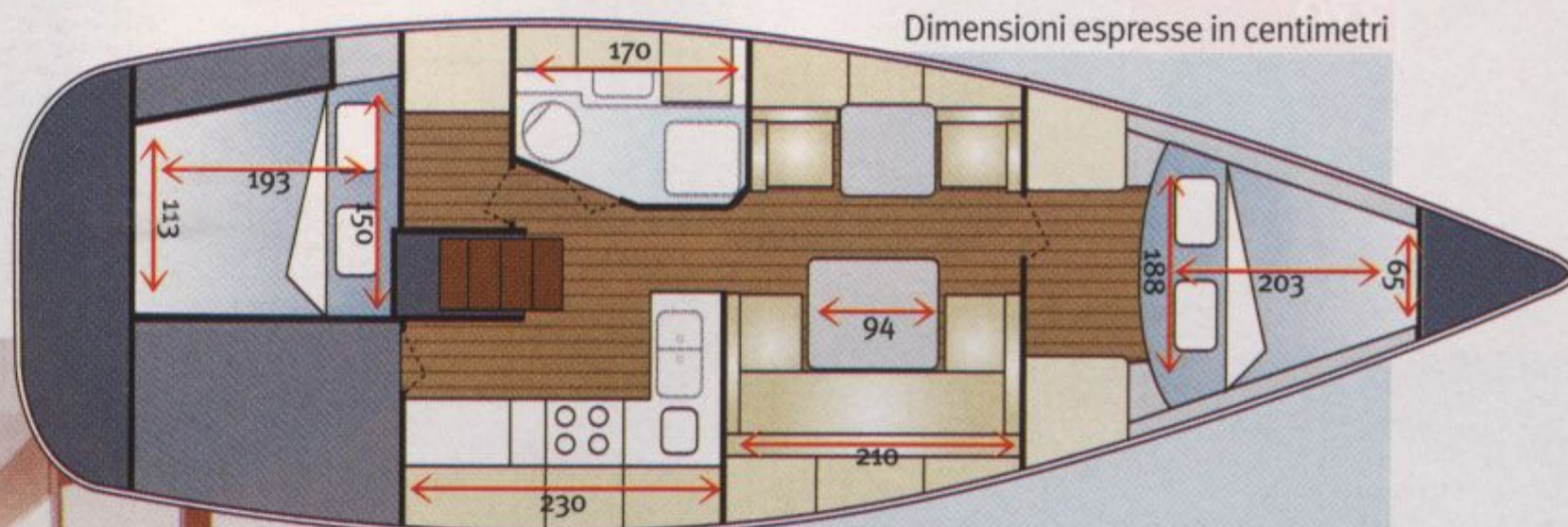
A destra, la zona carteggio si compone di due poltroncine con tavolo nel mezzo di 70x65 cm e libreria a murata. Sotto il sedile di prua è ricavato un gavone. In alternativa è previsto un divano singolo trasformabile in cuccetta, più corta della norma.



Sopra, la cabina di poppa della versione a due cabine dispone di una cuccetta molto confortevole. È dotata di un armadio a doppia anta e aerata da un boccaporto e un oblò.



A sinistra, l'accesso frontale al vano motore. Per interventi più impegnativi è possibile smontare il pannello in basso. Sotto, l'enorme toilette con zona doccia separata da una porta in plexiglas satinato.



INTERNI 9/10

Lo stile Hanse con mobili a coppale lucida e paratie in laminato bianco, adottato fin dai primi modelli, non fa che esaltare la sensazione di ampiezza che si prova scendendo la scala d'ingresso. Ma al di là del colpo d'occhio, questo 11 metri ha una abitabilità davvero sorprendente. Dalle altezze in cabina alle dimensioni delle cuccette, dai piani di calpestio allo stivaggio, sembra di essere più su un 40 piedi che su un 37. Vero è che la versione in prova era dotata di una sola cabina di poppa, e questo ha permesso di incrementare lo sviluppo della cucina e la larghezza della cuccetta, oltre a offrire un grande gavone accessibile anche dall'interno. In particolare colpisce la dimensione della cucina, che dispone di un frigo da 130 litri con apertura a doppio portello (a pozzetto e verticale), piani di lavoro molto ampi e stipetti a iosa. Fatta eccezione per queste zone, la versione a tre cabine è identica a quella a due. E anch'essa presenta la soluzione del carteggio con due poltroncine contrapposte, solitamente adottata sulle barche più grandi e molto utile come secondo living quando si è in tanti a bordo. Con le sue cinque sedute la dinette è comunque spaziosa e, ribassando il tavolo dotato di piedi telescopici (ma privo di sponde di contenimento), offre una cuccetta a una piazza e mezzo. Comune alle due versioni anche la toilette, ben più grande di quella delle concorrenti, che dispone di una zona doccia separata da una porta in plexiglas satinato ed è provvista di serbatoio delle acque nere. Non da meno la cabina di poppa, con un metro quadrato di disimpegno ai lati del quale si trovano due armadi a doppia anta. Gli oblò, tutti apribili, garantiscono una efficace aerazione.

ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 190
Toilette	cm 185
Cucina	cm 189
Dinette	cm 192
Cabina di prua	cm 188



Armato con randa steccata e fiocco autovirante, l'esemplare in prova ha dimostrato un ottimo comportamento già con 10 nodi di vento reale.

<< SEGUE DA PAG. 108

Impianti e dotazioni 7/10

Fatta eccezione per la mancanza dell'amperometro e della seconda batteria servizi, l'impianto elettrico ci è sembrato completo e ben realizzato. C'è spazio anche per una terza batteria, indispensabile nel caso si opti per il winch elettrico come nel caso dell'esemplare in prova. Riguardo all'idrico, discutibile come sempre la posizione del serbatoio dell'acqua (in acciaio inox) sotto la cuccetta di prua. Prese a mare, pompe e componenti sono facilmente raggiungibili, il serbatoio acque nere (prima o poi obbligatorio anche in Italia) è standard. Adeguata l'autonomia di carburante (140 lt), più ricche del solito le dotazioni di serie che includono, oltre alle due vele North, anche il log e l'ecoscaNdaglio, il caricabatterie e il compressore elettrico del frigo.

A vela 8/10

Pur armato con il fiocco autovirante, l'Hanse 370 ci ha permesso di bolinare a 6 nodi già con 10 nodi di vento reale. E, grazie al punto di scotta molto interno, di spuntare un angolo tra i due bordi di circa 80 gradi. Con 2 nodi d'aria in più, la velocità è subito aumentata di oltre mezzo nodo e la ripartenza dalle virate si è fatta molto più rapida. In rapporto alla poca tela di questa configurazione e a un peso superiore a quello della versione in epossidica, l'esemplare in prova ha dimostrato dunque una ottima agilità. Ma il vero "plus" è la facilità di manovra, assicurata non solo dal poter bordeggiare senza toccare una cima, ma anche dalla geniale disposizione delle attrezzature che consentono, volendo, di rinviare la scotta randa e quella del fiocco, una per parte, ai due winch a lato della ruota. Ogni re-

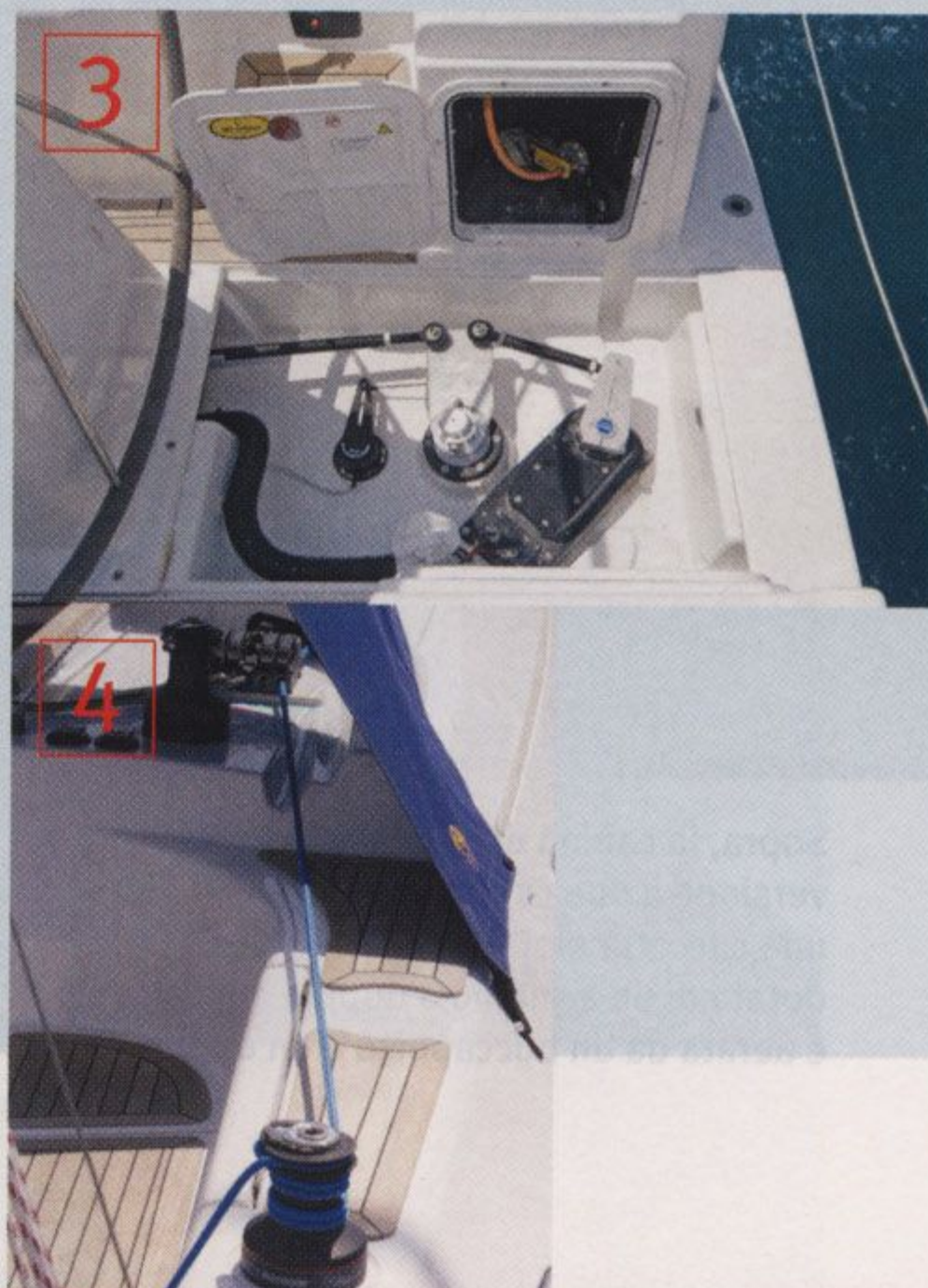
golazione può quindi essere gestita dal timoniere. Molto utile anche il winch elettrico opzionale sulla dritta della tuga, che oltre alla drizza randa può provvedere alla relativa scotta. Apprezzabili infine la morbidezza della ruota, equipaggiata di biella, e l'ergonomia delle sedute laterali.

A motore 9/10

Con lo Yanmar da 40 cv opzionale (di serie il 30 cv) dotato di S-Drive ed elica a due pale fisse, l'esemplare in prova ha sfiorato i 7,5 nodi a regime di crociera e raggiunto gli 8 al massimo. Potenza, dunque, non ne manca. L'accesso al vano è abbastanza agevole, nella norma la rumorosità. Sensibile, invece, l'effetto evolutivo dell'elica sia in marcia avanti che in retro: difetto che dovrebbe attenuarsi con un'elica a pale orientabili.

DETTAGLI AZZECCATI

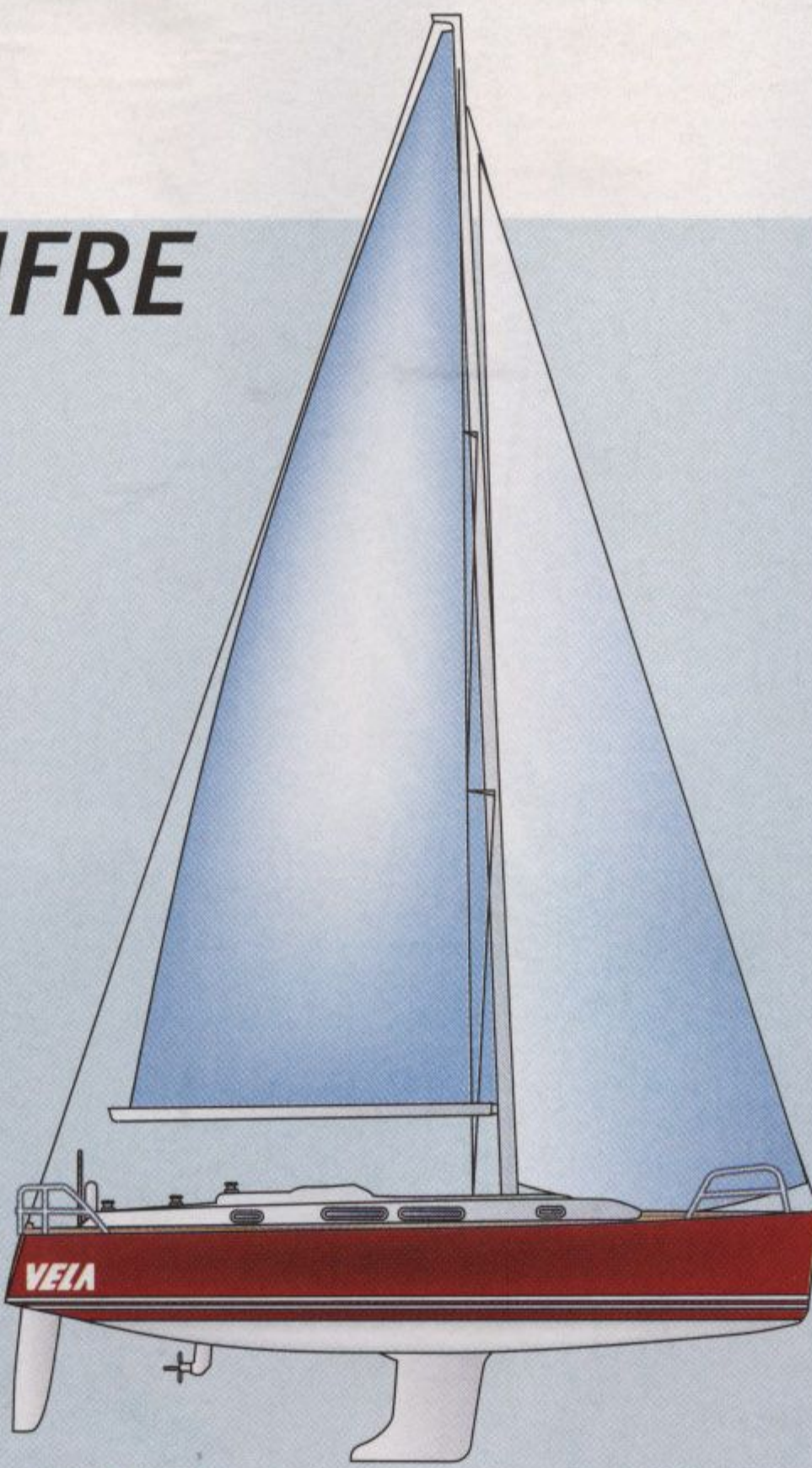
1 Oltre all'accesso dall'alto, il frigo è provvisto di un'apertura verticale che consente di raggiungere con più facilità le cose stivate in basso. Un "plus" utilissimo, visti gli abbondanti volumi della cella (130 lt) e la sua forma profonda. **2** L'impianto elettrico prevede un ampio alloggiamento sopraelevato per le 3 batterie servizi (due delle quali opzionali) e per quella del motore, un vano tecnico per i componenti e le derivazioni e un quadro generale riparato dall'acqua con due sportellini in plexiglas. **3** Facilmente ispezionabili dalla coperta la trasmissione a biella della ruota e il motore rotativo del pilota, entrambi nascosti sotto una calandra. **4** Scotta randa e del fiocco autovirante possono essere rinviati e ai due winch (di serie) a lato della ruota, così da offrire al timoniere la totale autonomia di manovra.



LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 11,35
 Lunghezza scafo m 11,25
 Lunghezza al gall.: m 10,05
 Larghezza al b. max: m 3,75
 Pescaggio standard: m 1,95
 Pescaggio alternativo: m 1,60
 Dislocamento: kg 6800
 Zavorra: kg 2280
 Superficie velica: mq 87,40
 Superficie randa: mq 42,50
 Superficie fiocco autovirante: mq 28,60
 Superficie genoa 140%: mq 44,90
 Superficie gennaker: mq 100,00
 I: m 15,00
 J: m 4,15
 P: m 14,15
 E: m 5,15
 Numero cuccette: 4/6+2
 Motore: Yanmar cv 30/40
 Capacità serbatoi acqua: lt 300
 Capacità serbatoio gasolio: lt 140
 Omologazione CE: Cat. A 8 persone
 Disegnata da: Judel/Vrolijk
 Costruita da: Hanse Yachts
 Importata da: Rete Importatori Hanse
 www.hanseyachts.com



PREZZI

Versione 2 cabine € 94.800,00
 f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Timoneria a ruota rivestita in pelle, sedute e fondo pozzetto in teak, autoclave, boiler, doccia esterna, frigo elettrico 130 lt, serbatoio acque nere, batteria servizi 1x110 Ah, batteria motore 1x80 Ah, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, scaletta bagno, vang rigido, motore Yanmar 29 cv con elica a 2 pale fisse su S-Drive, avvolgifiocco Facnor, randa steccata con lazy bag e lazy jack e due mani di terzaroli rapidi, fiocco autovirante, log ed ecoscandaglio.

Optional

Pack batterie (2 batterie aggiuntive 110 Ah cad, caricabatterie 50 Ah) € 4.712
 Suppl. seconda cabina di poppa € 890
 Suppl. motore Yanmar 40 cv € 1.900
 Suppl. scafo in epossidica € 5.900
 Passavanti rivestiti in teak € 5.440
 Salpancora elettrico € 1.680
 Capottina paraspruzzi ecru € 1.390
 Carrelli per randa full batten € 1.650
 Regolaz. carrelli genoa dal pozz. € 990
 Riscaldamento Webasto A.T. 5000 ... € 2.704
 Winch elettrico multiuso € 2.454
 Stazione del vento Simrad € 690
 Pilota autom. Simrad € 3.800
 Vhf Shipmate con antenna e cavi € 1.477
 Gps Plotter Simrad int. con rip. est. ... € 1.350
 Elica tre pale abbattibili € 1.200

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 10/13 nodi
 Stato del mare: poco mosso
 Equipaggio imbarcato: 5 persone
 Serbatoi: 1/2 acqua, 1/4 carburante
 Pulizia carena: buona

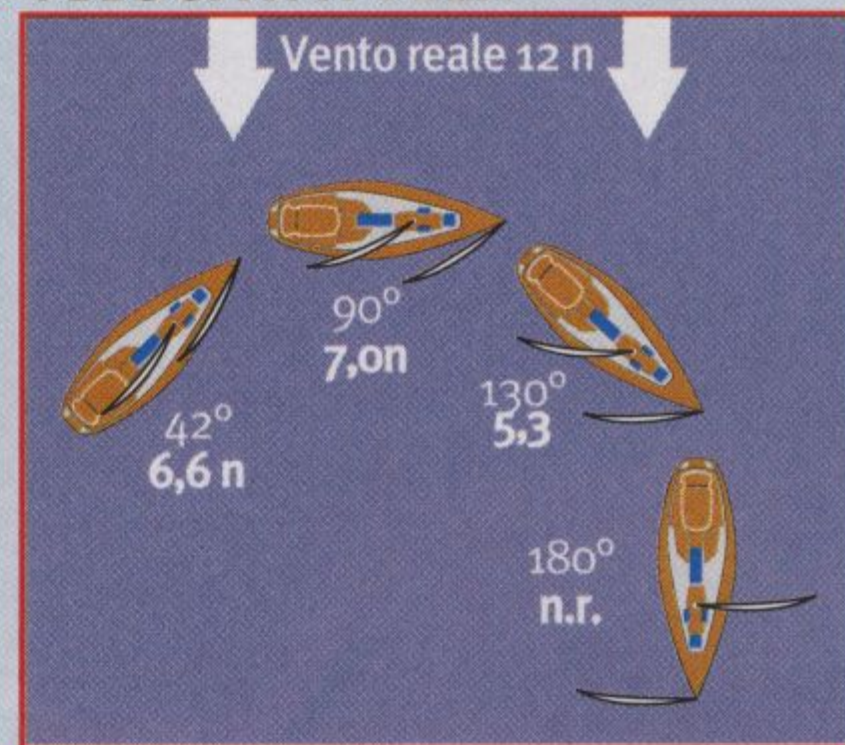
Vele usate

Randa steccata- Genoa avvolgibile autovirante

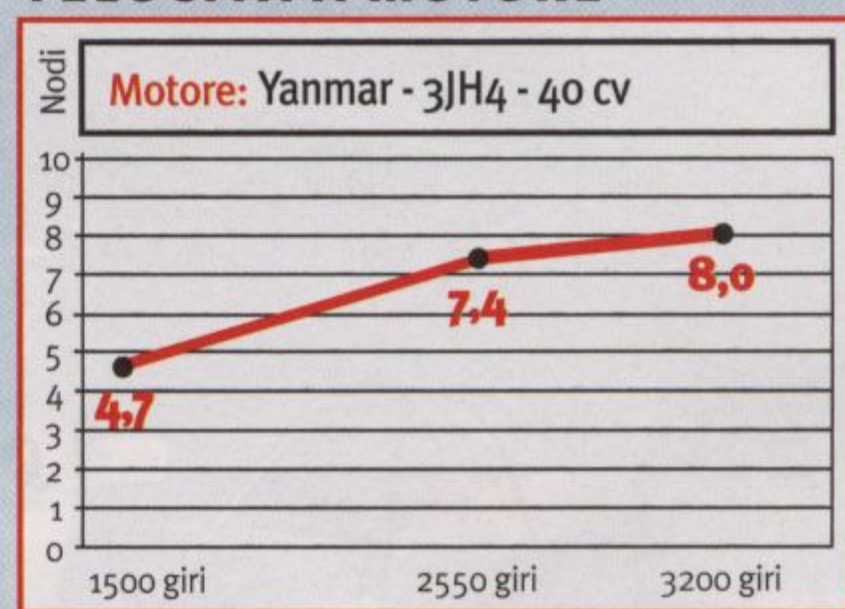
Strumentazioni utilizzate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento Simrad

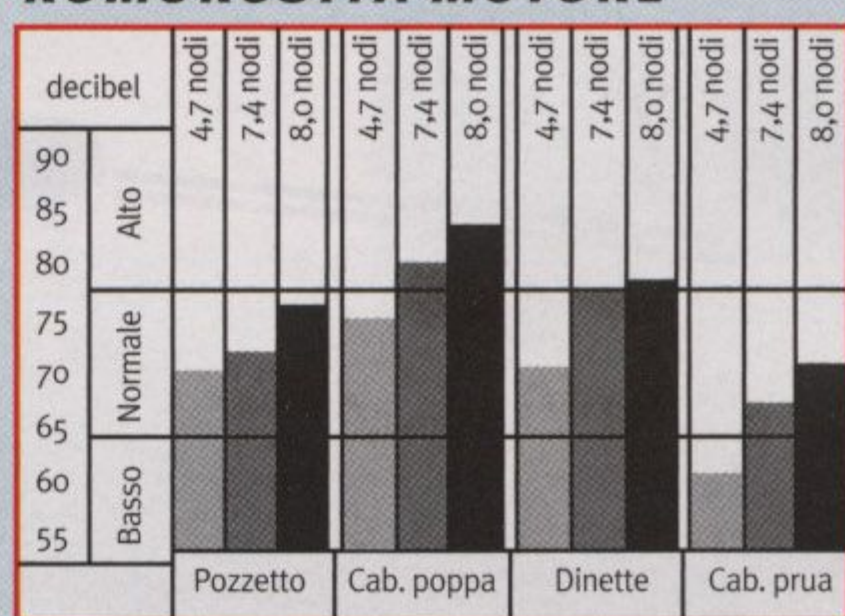
VELOCITÀ A VELA



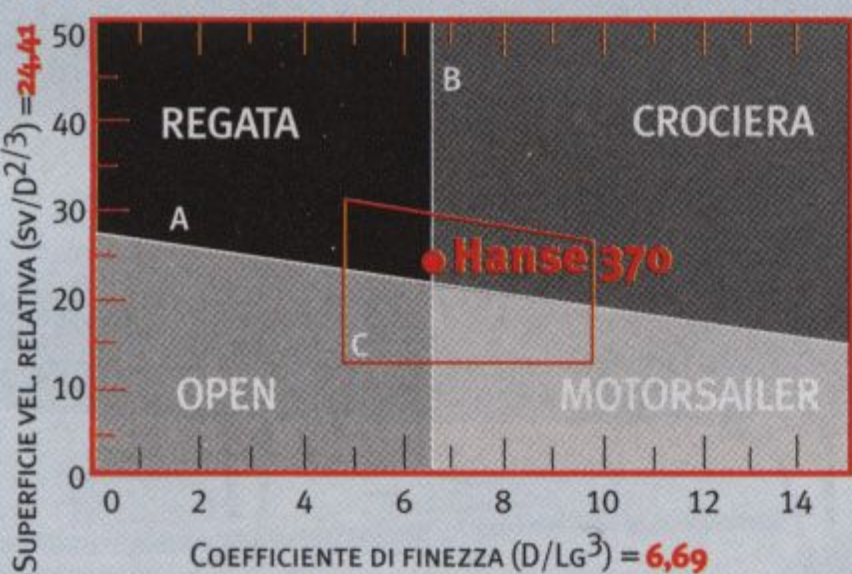
VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



TIPOLOGIA DI PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x V_{lwl}): nodi 7,70
 Lunghezza scafo/baglio max: 3,00
 (< 2,90 = barca molto larga)
 (> 3,50 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/dislocamento: 33,5 %

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Hanse 370	Dehler 36 SQ	Comet 36	Elan 37	Grand Soleil 37 New	J-109	Salona 37
LFT (m)	11,35	10,95	10,90	11,33	11,60	10,85	11,29
LARG. (m)	3,75	3,59	3,57	3,65	3,68	3,51	3,60
DISLOC. (kg)	6800	6200	5500	6600	6200	4950	5900
S.V. (mq)	87,40	83,00	78,00	81,47	84,00	61,00	81,24
IMMERS. (m)	1,95/1,60	1,95/1,65	1,75/1,95	2,05/2,30	2,10/2,40	2,10	1,98/2,28
CUCLETTE	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4+2	4/6+2
PROGETTISTA	Judel/Vrolijk	Judel&Vrolijk	Lupoli	Humphreys	Botin& Carkeek	Johnstone	J&J
CANTIERE	Hanse Yachts	Dehler	Comar	Elan M.	C.del Pardo	J-Boats	AD Boats
PREZZO	€ 94.800	€ 121.540	€ 114.900	€ 100.900	€ 144.000	€ 136.150	€ 115.625

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".