



# Le grand show!

Ce bateau est pour ainsi dire le legs de Michael Schmidt. Le nouveau Hanse 415 est en effet le dernier modèle développé et construit sous la direction du fondateur de Hanse. Avant son départ, le chef du chantier naval semble bien avoir donné une fois de plus le meilleur de lui-même.

TEXTE ET PHOTOS: LORI SCHÜPBACH

«Ce nouveau bateau n'est pas simplement un développement du modèle précédent: sa conception a été entièrement revue.» On entend souvent ce genre de déclaration, lors

des tests de bateaux, de la part des managers produits des chantiers navals spécialisés dans la construction en série. Il convient donc de la prendre avec des pincettes. Si l'on compare le Hanse 415 avec le célèbre Hanse 400 (plus de 700 unités vendues ces dernières années),

on remarque cependant au premier coup d'œil des différences importantes. Ainsi, tous deux affichent la même longueur de coque (11,99 m), mais la ligne de flottaison du modèle le plus récent fait 60 cm de plus. Un petit plus qui ne peut avoir que des avantages... Cette ligne de flottaison plus longue a également permis de concevoir un franc-bord plus élevé sans que les proportions esthétiques du bateau n'en souffrent. Bien au contraire, il a été possible de garder une structure de pont plus plate, conférant ainsi au Hanse 415 un look plus élané que celui de son prédécesseur. La position du gréement a elle aussi été modifiée: le mât se trouvant désormais plus

en arrière, le constructeur a pu rallonger considérablement la base du triangle de la trinquette. Grâce à cela, le foc auto-vireur peut être mieux réglé et gagne en efficacité. C'est d'ailleurs pour cette raison que Hanse a renoncé à installer l'enrouleur de la trinquette sous le pont: cette option aurait certes été intéressante au niveau esthétique, mais la base de la trinquette perdrait à nouveau les centimètres gagnés par le déplacement du mât. Le déplacement du mât a également eu des conséquences au niveau du positionnement de la cloison étanche principale: la couchette du propriétaire située à la proue a ainsi gagné quelques centimètres et affiche donc des dimensions

encore plus généreuses. Il est en outre possible de l'aménager selon ses souhaits... Mais nous y reviendrons.

## Le plaisir de la voile

Les conditions météo sont parfaites pour le test. Il ne reste donc plus qu'à larguer sans tarder les amarres. La visite détaillée de l'intérieur du bateau attendra... Nous quittons la Marina Alboran de Palma de Mallorca au moteur et avançons dans une grande baie ouverte. Nous apercevons un peu plus loin à l'est quelques 49 qui profitent des bonnes conditions météo pour s'entraîner en vue des Jeux Olympiques. Au début mars, il fait sensiblement plus chaud au large de Majorque

que dans la région de Weymouth où auront lieu les compétitions olympiques... Comme tous les bouts, écoutes et tendeurs, l'écoute de grand-voile est redirigée sur les bords du cockpit par l'un des deux winches. Une deuxième paire de winches (disponible en option) n'est pas nécessaire ici, mais pourrait être utile si l'on hisse un gennaker. Il n'y a par contre aucun winch sur le toit de la cabine qui comporte un bac de rangement compartimenté avec porte-gobelet, tablette et un nid d'hirondelle protégé. Le vent souffle régulièrement entre 12 et 14 nœuds, des conditions idéales pour naviguer en toute tranquillité à bord du Hanse 415. Au vent, le bateau atteint sans problème une vitesse de





## Point par point Hanse 415

### Propriétés de navigation



Poussé par l'ambitieux navigateur de compétition Michael Schmidt, Hanse a toujours attaché une grande importance aux bonnes propriétés de navigation. Et pas seulement pour les éléments liés à la vitesse, mais aussi ceux concernant la maniabilité. L'équipement standard du Hanse 415 comporte également un foc auto-vireur. Mais il est évident que les voiles Performance (option) et le gennaker contribuent au plaisir de naviguer.

### Equipement



Le grand cockpit et sa table solide sont l'un des grands atouts du Hanse 415. Lors du test, les deux winches de gennaker et les différents winches électriques se sont avérés des options particulièrement intéressantes. Ces derniers sont cependant uniquement disponibles si l'on choisit également un paquet «Batterie» supplémentaire. Sous le pont, le futur propriétaire devra surtout bien réfléchir aux différents aménagements possibles à la poupe.

### HanseYachts AG



Fondé en 1990 par Michael Schmidt, Hanse devient rapidement le chantier naval no 2 en Allemagne. Il y a 5 ans, Schmidt a fait entrer l'entreprise en bourse. La crise de 2008 a cependant laissé des traces et, en juillet 2011, la société d'investissement munichoise Aurelius reprend de Schmidt la participation majoritaire de HanseYachts AG. La tendance de l'entreprise devrait de nouveau être à la hausse avec cette nouvelle direction.

plus de 7 nœuds et affiche un angle de virement de moins de 80°. L'allure devient véritablement intéressante lorsque l'on abat de quelques degrés et que l'on choque un peu plus les voiles: le loch affiche immédiatement une vitesse de 9 nœuds. Le bateau répond toujours parfaitement à son safran, qui offre un feedback absolument parfait au barreur. Mais le Hanse 415 reste malgré tout un cruiser et réagit parfois un peu tard à une rafale ou un changement de direction du vent. Seul bémol pour le barreur derrière ses deux roues: le bateau-test n'était pas équipé d'un repose-pied qui lui aurait permis de barrer debout selon la situation. Mais il est possible de remédier à ce petit bémol selon les besoins du client et sans que cela ne coûte trop cher.

### Fonctionnalité

Nous avons déjà parlé de la structure plate du pont du Hanse 415: celle-ci n'est pas seulement intéressante au niveau esthétique, mais a aussi des conséquences positives sur la liberté de mouvement à bord. Grâce à de larges passavants et des haubans fixés à l'extérieur de la coque, il est très facile de

passer du cockpit au pont de proue. Les hublots intégrés à la coque sont par ailleurs très beaux et fonctionnels.

La ferrure de la proue mérite le détour: Hanse a en effet fait construire un système spécial afin que l'ancre ne tape pas la proue droite du bateau lorsqu'on la monte. Mais cette ferrure a aussi deux autres fonctions: un petit étrier permet de fixer le gennaker en cas de besoin (un mât de beaupré amovible devient donc inutile) et une petite planche en bois fait office de marche très pratique pour quitter le bateau par la proue une fois au port.

Le cockpit bénéficie d'un aménagement très spacieux et la table massive du cockpit repliable des deux côtés est comprise dans l'équipement standard. Il est possible d'installer une glacière (disponible en option). Le concept des deux roues de gouverne permet de disposer d'un accès libre à la poupe. La plateforme de bain peut être abaissée et remontée très simplement à la main. Au lieu de recourir à un système de poulies, Hanse a opté pour un système solide de vérins pneumatiques et a défini le centre de rotation de la plateforme, de sorte que son maniement

soit un véritable jeu d'enfant. A noter ici l'espace de rangement pratique intégré à l'arrière pour le radeau de survie.

Un mot encore au sujet de la qualité de la construction du Hanse 415. Sous la ligne de flottaison, la coque est entièrement stratifiée, alors que le franc-bord et le pont sont construits en sandwich avec âme de balsa. Les parois des cloisons étanches de la proue et la poupe sont assemblées à la coque et au pont en stratifié. La coque intérieure est collée et également assemblée en stratifié. La version standard de ce modèle est équipée d'une quille en T avec un tirant d'eau de 2,10 m et la version à quille courte (1,72 m) affiche un profil en L un peu plus lourd.

### La vie à l'intérieur

L'inévitable visite de l'intérieur du bateau commence avec une bonne surprise: les marches de l'entrée sont beaucoup moins abruptes que celles de la plupart des modèles de cette taille. L'écouille coulissante étant plus grande qu'à l'habitude, l'accès à l'intérieur est particulièrement confortable. Le Hanse 415 peut être aménagé avec deux ou trois cabines ainsi



qu'une ou deux salles d'eau. Dans chaque cas, la cabine de poupe est destinée au propriétaire et dispose de toute la place nécessaire à cet effet. Dans cette cabine, la couchette fait 2,09 x 1,80/0,70 m et la hauteur sous barrots s'élève à 1,92 m. L'espace disponible est particulièrement important à l'avant, surtout si le client choisit une seule salle d'eau.

Avec ses nombreux hublots et fenêtres, le salon semble aussi particulièrement spacieux et réserve quelques surprises. La table peut être repliée des deux côtés et accueillir sans le moindre problème 6 à 8 personnes. Et s'il faut vraiment disposer de plus de places assises, il suffit d'abaisser la table de navigation pour l'utiliser comme banquette.

Le client a également plusieurs possibilités au niveau de la zone arrière: s'il n'utilise qu'une seule cabine de poupe, il peut ainsi agrandir le coin cuisine ou aménager un petit atelier. Peu importe la configuration choisie, l'espace à disposition est ici étonnamment grand. La couchette de la cabine arrière fait 2,07 x 1,62 m et la hauteur sous barrots 1,88 m.

Reste encore la salle d'eau qui comporte une douche séparée des toilettes et affiche des dimensions étonnantes pour un bateau de 40 pieds.



#### HANSE 415

Chantier	HanseYachts AG (GER)
Design	Judel/Vrolijk & Co (GER)
Longueur total	12,40 m
Longueur hors-tout	11,40 m
Largeur	4,17 m
Tirant d'eau	2,10 m (Option 1,72 m)
Poids	8900 kg (9400 kg)
Ballast	2900 kg (3360 kg)
Grand-voile	52,50 m <sup>2</sup>
Foc autovireur	34,50 m <sup>2</sup>
Eau	320 l (Option 520 l)
Diesel	160 l
Catégorie CE	A
Motorisation	Volvo Penta D2-40, 27,9 kW (38 cv), Saildrive
Prix de base	dès € 125 900.- départ chantier, TVA excl.

Bodensee-Yachting AG, 9425 Thal  
Tél. 071 888 11 55, bodensee-yachting.ch

Yachtwerft Portier AG, 8706 Meilen  
Tél. 043 888 30 30, portier-yachts.com

# marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
marina@marina-online.ch  
www.marina-online.ch  
Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56