



# Un espace incroyable

En matière d'espace habitable, le nouveau Hanse 495 bat tous les records de la classe des 50 pieds. Aucun de ses concurrents n'est plus haut ni plus large. Et son comportement sur l'eau est top...

TEXTE ET PHOTOS: CLAUD REISSIG

On peut partir du principe qu'un Hanse affichera de bonnes propriétés de navigation. Et le nouveau 495 ne fait pas exception à la règle. Son mât culmine à 22 mètres au-dessus de la surface de l'eau et le bateau peut compter sur une surface de voile de 130 m<sup>2</sup> avec un génois à 105%. On sent ici tout de suite que Schmidt, le fondateur du chantier, est un véritable régatier. Rolf Vrolijk, le designer attitré de Hanse, a notamment travaillé pour Alinghi. Malgré ses réservoirs quasiment pleins, le 495 file à près de quatre nœuds au près sous un

vent de quatre nœuds, alors que nous ne naviguons que sous petit foc autovireur. Son grand safran et ses deux roues de gouverne en carbone répondent au moindre tourbillon d'eau. Une moins grande sensibilité serait peut-être préférable pour de plus grands trajets. Les places disponibles aux barres à roue ne présentent par contre pas le moindre défaut, même s'il manque peut-être ici un petit support pour les pieds. En revanche, les sièges situés derrière les barres peuvent être pliés, ce qui n'est pas forcément nécessaire. Le vent forcé au large de Canet en Roussillon où se trouve le centre de service de Hanse

pour la mer Méditerranée: 13 nœuds. Nous ne sommes pas loin de prendre le premier ris. Nous filons maintenant à 7,5 nœuds au près (une vitesse normale dans de telles conditions). Si l'angle de virement de ce modèle ne descend pas en dessous de 90°, c'est avant tout à cause de sa coque extrêmement volumineuse. Mis à part cela, le bateau est facile à manœuvrer: le foc autovireur fait partie de son équipement standard, tout comme la grand-voile autovireuse dont l'écoute est renvoyée sans rail à proximité de l'accès à l'intérieur. C'est un détail typique de la marque: l'important pour Hanse est de



naviguer sans problème. Quatre winches facilitent le travail des équipiers et le gréement peut être bien réglé, même si les filins trop fins de ce premier numéro de série glissent parfois à travers les coinçeurs. Mais pour un bateau de plaisance, ce modèle Hanse propose une navigation axée sur le plaisir.

Au mouillage, la partie arrière de la poupe peut être repliée grâce à un taquet et un amortisseur (comme dans un coffre de voiture). Ce système fonctionne tellement bien que l'installation électrique facilitant ce rangement fait partie des options auxquelles il est possible de renoncer. Il en va par contre tout autrement du «Hanse Smart Mooring System»: avec ses propulseurs de poupe et de proue, ce bateau peut être dirigé très facilement avec une grande précision: un excellent jouet pour les grands enfants.

Comme à son habitude, Hanse a renoncé à poser des joints sur presque tous les clapets de ses compartiments moteurs, ce qui double presque le volume du moteur dans le salon lorsqu'il passe de 1500 à 2500 tours/minute. Mais grâce au diesel peu bruyant de Volvo Pentamaster, ce volume n'est jamais dérangeant.

#### Un habitat de toute beauté

Les propriétés de navigation de ce modèle sont donc bonnes. Mais les vrais atouts du Hanse 495 se trouvent sous le pont. Ses constructeurs souhaitaient avant tout créer un espace habitable et c'est réussi: cet espace

## Point par Point

## Hanse 495

### Propriétés de navigation



En un mot: bon. Alors que les espaces de rêve n'étaient pendant longtemps disponibles que si l'on faisait des concessions en matière de propriétés de navigation, le Hanse 495 prouve désormais le contraire. Sa belle surface de voile assure une excellente propulsion même par vent faible. Selon la philosophie de l'entreprise, les modèles Hanse doivent être faciles à manœuvrer. Et c'est le cas du 495: son équipement standard comporte un foc et une GV autovireurs et toutes les écoutes sont renvoyées suffisamment à l'arrière, à portée de main du barreur. Ses quatre winches sont bien positionnés. Le bateau réagit très bien aux commandes et le safran répond parfaitement. Il faudra bien sûr s'habituer à sa sensibilité extrême.

### Design



Avec ce bateau de plaisance comportant une partie sous-marine en stratifié et une partie supérieure en sandwich de balsa, Rolf Vrolijk, ancien architecte très apprécié d'Alinghi, a réussi ici à proposer un bateau dont les lignes affichent une élégance très moderne malgré un franc-bord pour le moins élevé. Sous le pont, ce modèle pose également de nouveaux jalons en matière d'espace et de design, et ce pas uniquement au sein des produits Hanse: une largeur aérée, une répartition réussie des espaces, un luxueux coin cuisine, une grande table à cartes, deux salles d'eau (hauteur sous barrots: au moins 2 mètres), un système d'éclairage très bien pensé et tout ce qu'il faut pour le rangement et de confort. En bref: un intérieur des plus séduisants.

### Équipement/prix



L'équipement de base est déjà considérable. Il comporte entre autre un guindeau électrique, trois batteries, un chargeur et une prise de terre ainsi que tout le nécessaire sur le pont et le gréement (tendeur de pataras, taquets d'amarrage, hâte-bas de bôme et bien d'autres). La version de base coûte tout juste EUR 210 000.-, un prix incroyablement compétitif. Cependant, de nombreuses options intéressantes (pilote automatique, p.ex.) font monter son prix à près de EUR 270 000.-. Comparé à des modèles de la concurrence de conception identique et légèrement moins longs (Sun Odyssey 49, Bavaria 50 ou Bénéteau Océanis 50), ce nouveau Hanse 495 ne fera sûrement pas pâle figure.



est impressionnant. Les personnes qui n'aimaient pas naviguer parce qu'il n'y avait pas assez de place sur un bateau seront sans doute amadouées par le nouveau modèle de Hanse. A bâbord se trouve un coin cuisine tout en longueur qui va de la salle d'eau arrière à la cloison principale. Sur la coque, deux fenêtres offrent une magnifique vue sur l'extérieur. Les options suivantes sont ici disponibles contre un supplément: deux réfrigérateurs, une armoire à vin, un four à micro-ondes, un cuiseur vapeur, un lave-vaisselle et surtout, une cave intégrée au plancher avec porte transparente.

Les personnes qui recherchent une résidence secondaire spacieuses seront sans aucun doute servies avec ce bateau de 14 tonnes. Que ce soit dans un port ou au mouillage, il est important de se sentir bien à bord d'un Hanse. C'est depuis toujours l'une des devises de l'entreprise.

Le bateau est ainsi plus large: les modèles de 60 pieds font généralement 4,75 mètres de largeur. En matière de hauteur de coque, ce modèle allemand de 15 mètres de long cherche toujours son pareil: son énorme

franc-bord permet d'obtenir d'importants volumes. Hauteur sous barrots dans le salon: près de 2 mètres. A la proue: 2,17 mètres. Mais sa structure reste plutôt plate.

Toute la partie tribord du salon est occupée par un canapé en L de près de 3 mètres de long. La table peut être repliée d'un côté lorsque l'on boit un thé et elle comporte en son milieu un rangement supplémentaire pour des snacks et autres. Les cabines? Elles sont énormes! Deux salles d'eau ont été installées à bâbord: ceci permet de faire passer les conduites d'eau à travers le bateau et de créer de la place à tribord pour une table à cartes. Etant donné l'espace disponible sur ce bateau, cette table affiche désormais de belles dimensions. Les vrais navigateurs sauront apprécier ce détail.

#### L'impression d'un loft aquatique

La qualité de l'aménagement intérieur fait plus penser à du mobilier qu'à une construction navale. Cela dit, les meubles, les cloisons et le plancher grincent sous l'effet du vent. Autant dire que cela pourrait être amélioré. Sur les marchés principaux de Hanse en mer

Méditerranée, les bateaux restent souvent toute l'année à l'eau et font donc aussi bien office de résidences de vacances que de moyens de se déplacer. Le rapport prestation-prix constitue souvent un critère d'achat décisif. Les revêtements de cuirs disponibles en option dans le salon donnent presque l'impression de se trouver dans une voiture de luxe. Mais outre les détails cités ci-dessus, on sera peut-être déçu par l'irrégularité des joints du pont en teck disponible en option ou encore par l'écouille de proue qui n'a pas été affleurée.

Mais alors, l'objectif a-t-il été atteint dans cette classe? Assurément en ce qui concerne l'espace habitable. Il y a par contre çà et là quelques petits défauts qui viennent perturber la bonne impression générale que laisse ce modèle. Le chantier naval promet des améliorations pour la production en série. En construisant ce premier modèle, le chantier avait pour objectif d'être présent aux salons d'hiver. Il était exclu de laisser le bateau dans les halles de production. Et au vu de cette première rencontre avec le Hanse 495, c'est parfaitement compréhensible.

#### HANSE 495

Chantier naval	HanseYachts AG (ALL)
Design	Judel/Vroljik & Co
Intérieur	Watervision & Schnaase Interior Design
Longueur tot.	15,40 m
Ligne de flottaison	13,54 m
Largeur	4,75 m
Tirant d'eau	2,38 m (option: 1,98 m)
Lest	4000 kg
Poids	14 t
Voilure	115 m <sup>2</sup>
Eau potable	650 l
Diesel	300 l
Motorisation	Volvo Penta Diesel
Puissance	53 kW (72 ch)
Catégorie CE	A
Prix de base	dès EUR 206 500.-

Yachtwerft Portier AG  
8706 Meilen, tél. 043 888 30 30,  
www.portier-yachts.com  
Bodensee-Yachting AG  
9422 Staad-Buriet, tél. 071 888 11 55,  
www.bodensee-yachting.ch

