



**HANSE 415** | CONSTRUCTEUR: HANSE YACHTS | LONGUEUR: 12,40 M

# PLUS RAPIDE, MAIS TOUJOURS EN FAMILLE

Le 415 n'est pas une resucée du modèle précédent, le Hanse 400. Carène, plan de pont, emménagements ; tout a été repensé sur ce croiseur familial. En prime, un design proche des plus grands modèles du chantier... et un foc autovireur toujours à poste.

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH

**U**n rouf racé – il n'est pas plus haut qu'une simple marche – et un équipement haut de gamme, le Hanse 415 joue dans la cour des grands. Une somme de petits détails qui singularisent le nouveau venu – présenté pour la première fois en France aux dernières Nauticales de La Ciotat – de son petit frère, le 385, assurément moins ambitieux. Le tableau arrière et l'étrave, parfaitement verticaux, sont associés à un franc-bord sensiblement remonté par rapport au 400. Une ligne élégante sous tous les angles, à l'exception du plein travers, où la silhouette paraît un peu trapue. Là, on préférerait le 400 ancienne mouture, celle de 2006 avec les petits hublots...

• **Carène.** Même longueur de coque que le 400 – 11,99 m –, mais la longueur à la flottaison augmente de 6 % et la largeur gagne 13 cm. Les formes en U avec des flancs très verticaux sont dans l'air du temps, le bouchain arrière en moins.

• **Appendices.** Deux lests sont proposés. Le plus profond est doté d'un bulbe. Le lest court, associé à une pelle de safran légèrement raccourcie, compense son centre de gravité plus haut par 460 kg de fonte en plus.

• **Gréement.** Le mât gagne 8 cm par rapport au 400; la surface de voile est légèrement revue à la baisse. Le pied de mât est plus reculé que celui du 400, afin de rester performant dans les petits airs – plus de surface pour le triangle avant. Le plan de voilure est donc optimisé pour le foc autovireur.





| POIDS: 8 900 KG | TIRANT D'EAU: 1,72 OU 2,10 M | PRIX: À PARTIR DE 150576 €

#### PERFORMANCES

- **Au près.** 10 nœuds de vent suffisent à nous propulser à 6,3 nœuds à 45° du vent environ – on relève un angle de 90° d'un bord sur l'autre.
- **Au débridé.** Le bateau accélère jusqu'à 7 nœuds, mais le haut du foc déverse un peu: il est temps d'envoyer le spi asy! Possibilité d'opter pour un génois à faible recouvrement.
- **Au portant.** En serrant un peu, on monte à 8,3 nœuds. Et on se maintient à 6 nœuds proche du vent arrière. Bien coupé, le spi bascule son amure au vent: le 415 descend pratiquement jusqu'à 160°.
- **Passage dans la mer.** Pas de clapot, la mer au large de La Ciotat et l'île Verte est absolument plate. Mais quelques sillages de gros bateaux à moteur sont négociés en souplesse.
- **Motorisation.** En série, le chantier livre un 40 ch. On peut opter pour un 55 ch en option.

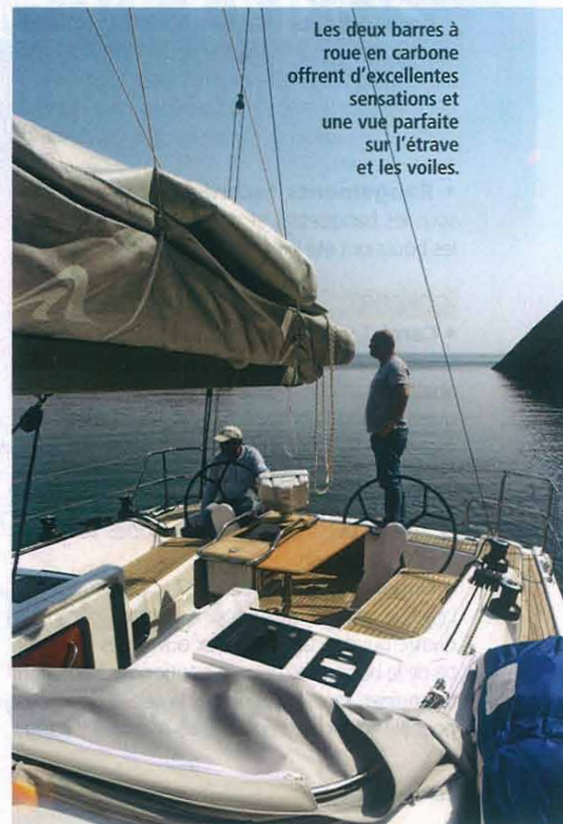
#### AGRÈMENT DE NAVIGATION

- **A la barre.** Nous avons fait ce test: fermer les yeux, il est impossible de deviner que la transmission entraîne deux barres à roue – elles sont ici en carbone, une option – tant le toucher de barre est plaisant.

#### SA PLACE DANS LE PAYSAGE NAUTIQUE

Parmi les unités de 12 mètres, le Hanse 415 doit faire sa place au sein des deux poids lourds français, l'Océanis 41 et le Sun Odyssey 409. Sans oublier le local de l'étape, le Bavaria 40, dont la version Performance vient de se classer septième en IRC2 au Spi Ouest France... Bref, des concurrents sérieux contre lesquels le nouveau Hanse peut jouer la carte de la navigation facile avec son foc autovireur – une option également proposée à bord du Jeanneau. Il peut également afficher un prix de base contenu – 10 % moins cher que les deux croiseurs français. Gare aux options et aux packs: notre modèle d'essai coûte 190 000 euros.

- **Ergonomie du cockpit.** On revient ici à un cockpit fermé, un souhait qui a été exprimé par la clientèle. L'angle des hiloires et le pan incliné côté rouf assurent un vrai confort lorsque l'on est en position assise. La table est imposante: avec ses deux abattants, on peut s'y installer confortablement à six. Massive, elle gêne cependant légèrement l'accès vers l'arrière, entre les deux barres à roue. ●●●



Les deux barres à roue en carbone offrent d'excellentes sensations et une vue parfaite sur l'étrave et les voiles.





1,90 m de hauteur sous barrots, une table généreuse pour sept ou huit équipiers mais circulation compliquée quand l'abattant bâbord est en place.

... **Manceuvres.** Avec le foc autovireur et le circuit d'écoute de grand-voile à l'allemande – retour par les passavants –, on peut réellement manœuvrer le bateau seul. On vire de bord sans rien toucher, c'est tout de suite plus facile !

• **Circulation.** Les passavants, ici recouverts de teck, sont larges... sauf quand les hublots de rouf sont ouverts. Les cale-pieds sont parties intégrantes du pont. Les avantages : c'est plus esthétique, il n'y a pas d'entrée d'eau, et le vieillissement sera meilleur.

• **Accès à l'intérieur.** Le panneau de descente est escamotable : télescopique, il disparaît dans une goulotte. Briquet perdu ? Il faudra dévisser les deux butées. Un seuil et les quatre marches de la descente peu pentue mènent aux emménagements.



Une partie de la banquette peut se relever offrant une meilleure position pour la lecture.

### À L'ESCALE

• **Mouillage et amarrage.** Les six taquets en aluminium sont bien placés sur le livet de pont. Le robuste davier en inox permet de conserver l'ancre à poste.

• **Accès à l'eau.** Grâce à son vérin, la plate-forme s'utilise sans efforts. Elle se révèle plus agréable et plus vaste que les anciennes jupes arrière déclinées sur le 400. Une échelle de secours est à poste et le radeau de survie est aisé à extraire de son logement.

• **Rangements techniques.** Deux coffres sous les banquettes et deux grands coffres pour les bouts ont été prévus par le chantier.

### CONFORT

• **Carré.** 1,93 m de hauteur sous barrots pour un volume maximal ! La table dépliée avec ses deux abattants affiche 1,53 x 1,16 m, mais pas de fargues. Quand l'abattant bâbord est déplié, il faut escamoter la table à cartes pour passer. Sous les planchers, quelques rangements supplémentaires. Côté tribord, on peut aménager une couchette double de dépannage. Table et portes sont réalisées en sandwich.

• **Couchages.** Avec ses 2,07 x 1,60 m au plus large, la cabine arrière donne le ton. On compte quatre ouvertures dont deux ouvrantes. Une partie de la banquette peut se positionner à 45° pour bouquiner, jouer ou regarder la télé. Et oui, c'est possible ! Le chantier a pensé à articuler l'angle

supérieur de la penderie pour accueillir un écran multifonctions. Mais le morceau de choix est à l'avant : 2,10 x 1,70 m à la tête, la cabine est immense, pratiquement 1 m de plus que les standards. On comprend ici tout l'intérêt du cockpit reculé grâce à l'adoption de la plate-forme arrière. Un lavabo se cache dans le meuble central. Avec six ouvertures (quatre ouvrantes) cette cabine de propriétaire est bien éclairée et ventilée.

• **Table à cartes.** 59 x 66 cm avec double assise. Le panneau s'abaisse pour constituer une couchette, les dossiers se transforment en portions de couchettes grâce à des coussins très astucieux. Fargues au rendez-vous.

• **Cuisine.** En Corian noir, elle a belle allure, les panneaux qui recouvrent les deux éviers se cachent sous le four. Le drôle de tiroir qui en cache un autre permet tout simplement d'accéder aux fonds... Et donc aux vannes.

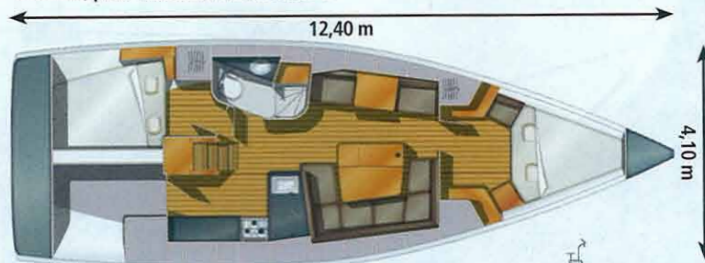
• **Finitions...** mahony, américain cherry, teck, trois planchers au choix. Certains chants de pièce sont à vernir. Tous les éclairages sont à leds, y compris la très élégante rampe lumineuse intégrée aux mains courantes.

### CONSTRUCTION

Renforts à l'avant, pont en sandwich balsa, toutes les pièces d'accastillage sont fixées sur des plaques d'aluminium de 11 mm. Toutes les cloisons sont stratifiées à la coque. 6 couleurs de gelcoat, mais tous clairs pour un bonne tenue de la couleur. ■

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	HANSE 415	Océanis 41	SUN ODYSSEY 409
Longueur hors-tout	12,40 m	12,38 m	12,34 m
Longueur de la coque	11,99 m	11,97 m	11,98 m
Longueur de flottaison	11,40 m	11,54 m	11 m
Maître-bau	4,17 m	4,20 m	4 m
Tirant d'eau	1,7 ou 2,1 m	1,55 ou 2,05 m	1,55 ou 2,1 m
Poids	8 900 kg	8 450 kg	7 450 kg
Lest	2 900 kg	2 300 kg	2 260 kg
Voilure au près	87 m <sup>2</sup>	83,8 m <sup>2</sup>	77 m <sup>2</sup>
Grand-voile	52,5 m <sup>2</sup>	41,7 m <sup>2</sup>	42 m <sup>2</sup>
Génois	34,5 m <sup>2</sup>	42,1 m <sup>2</sup>	35 m <sup>2</sup>
Spi	120 m <sup>2</sup>	130 m <sup>2</sup>	118 m <sup>2</sup>
Nombre de cabines	2 ou 3	2 ou 3	2 ou 3
Motorisation	18 40 ch	18 40 ch diesel	18 40 ch diesel
Eau douce	320 l	570 l	530 l
Carburant	160 l	200 l	200 l
Architecte	Judel/Vrolijk	Finot/Conq	Philippe Briand
Matériau	sandwich verre/mousse	polyester	polyester
Constructeur	Hanse Yachts	Bénéteau	Jeanneau
Année de lancement	2012	2011	2010
Prix	150 576 €	166 483 €	164 809 €
<b>ESSAI DANS BATEAUX</b>		<b>649</b>	<b>632</b>

Prix de base : 150 576 €. Options : pack Navigation : 8 252 € ; pack Croisière : 8 611 € ; pack Performance : 10 632 €.



### LE BILAN

Pas évident de remplacer le Hanse 400, un best-seller diffusé à 700 exemplaires. Mais le chantier a de l'ambition : devenir numéro un en Allemagne – détrôner Bavaria – et s'imposer dans la foulée face à Bénéteau. Ce 415 est un croiseur convaincant. Sa polyvalence est remarquable : on l'imagine en grande croisière avec une famille à bord, affûté pour la régata avec son génois à recouvrement, ou encore proposé à la location en version trois cabines. Performant, très confortable, bien fini, ce 12 m affiche de solides arguments.