



Hanse 630e

Le plus grand sloop du chantier allemand, dessiné par Friedrich Judel et Rolf Vrolijk, possède, en plus de son prix, de sérieux atouts : modularité, simplicité, solidité, performance et facilité de manœuvre. Par Vincent Bourdin

Quelques semaines seulement après sa mise à l'eau, *Gaga* enchaîne les sorties de démonstration et les salons internationaux. C'est lors d'une escale à Cannes, entre les salons de Gênes et de Barcelone, que nous mettons notre sac à bord pour un essai en mer.

Ce jour-là, un soleil généreux et un vent discret accueillent l'équipage, composé du skipper professionnel, Hendrick Sheel, et d'un couple d'acrobates potentiels, venus spécialement d'Allemagne pour un essai.

La première observation du bateau, depuis le quai, laisse quelque peu perplexe. La ligne du voilier, héritière par le tandem du cabinet allemand Rolf Vrolijk

et Friedrich Judel, est belle, épurée et moderne. Le roof dépasse à peine du pont et la sensation d'espace, de pureté et de simplicité prime. Mais on ne peut toutefois s'empêcher de regretter l'impressionnante hauteur de franc bord qui, associée à une bôme placée très haut sur le mât, ternit un peu l'esthétique et laisse présager un fardage important et un bateau potentiellement gâtard.

Cette sensation s'estompe très vite une fois à bord, d'autant que les essais vont démontrer que le lest de 8,9 tonnes est très efficace, abaissant un centre de gravité qu'on aurait pu supposer trop haut.

Hendrick démarre le Volvo D3 de 160 ch monté en ligne d'arbre. Sur le pont, aucun bruit ne se fait

entendre et le bateau s'extrait de son appontement propulsé par sa nouvelle hélice Gory tripale repliable à pas variable de 24°. Cette sortie sera également pour Hendrick l'occasion de la tester, en remplacement d'une plus grosse démontée la veille. En attendant que le ponton de gasoil se libère pour faire le plein, nous faisons quelques essais au moteur devant le port. A 2 000 tr/min, le bateau marche à 8 nœuds. L'ordinateur intégré au tableau de bord Volvo permet de connaître la consommation instantanée, entre autres informations, et nous indique ici 7,1 l/h. Le bruit à l'extérieur est tout juste perceptible, mais s'avère assez présent à l'intérieur, dans les cabines arrière, situées de part et d'autre du compartiment



La ligne de ce sloop est belle, épurée et moderne avec un plan de pont conçu pour la facilité de manœuvre, à l'exemple du foc solent autovireur.

moteur. Dans la cabine propriétaire, à l'avant, le bruit ne passe pas si on ferme la porte. Nous poussons la poignée de commande, bien située à droite de la colonne de barre tribord, pour atteindre les 3 000 tr/min, le régime maximal du moteur. Le voilier atteint alors les 9 nœuds, mais le bruit et les vibrations rappellent que ce régime n'est à utiliser qu'en cas d'extrême nécessité. Le chantier propose en standard un moteur plus faible, 110 ch, ce qui peut s'avérer un peu léger pour les 23,7 tonnes de déplacement. A la barre, le bateau se manœuvre facilement, mais on sent quelques petits à-coups dans la transmission par drosses, conséquence probable d'une compensation trop importante du safran.



Après avoir fait le plein des deux réservoirs de 300 litres chacun, soit une autonomie de 84 heures environ et donc de plus de 670 milles à 8 nœuds, nous mettons le cap cette fois-ci vers le large.

Dès lors, tout n'est que simplicité. La grand-voile de 118 m² entièrement lattée est hissée sans effort le long du rail Harken au moyen d'un des deux winchs électriques Lewmar 65 AEST. Le bateau ne compte que quatre winchs en tout, dont deux électriques, qui, savamment disposés à l'arrière du cockpit, permettent de gérer le plan de voilure. En effet, toutes les manœuvres sans exception circulent sous le pont jusqu'à l'arrière des bancs de cockpit, ce qui permet de tout contrôler depuis l'une des deux barres à roue

en carbone. Au niveau du pied de mât, 12 poulies Lewmar renvoient les drisses et ris, qui passent sous un capot en plastique ayant tendance à ployer sous le poids d'un homme. Hendrick nous assure que le défaut a déjà été pris en compte pour les prochaines unités. Dans le même registre, on regrettera également que le teck du pont et du fond de cockpit n'ait pas reçu le même soin de finition que le reste du bateau, la qualité du bois et du collage n'étant, par endroit, pas parfaite.

L'ensemble des cordages est bloqué par une batterie de Spinlock sérieusement dimensionnés et retombe dans les judicieuses bannes à bouts en toile disposées de part et d'autre du cockpit, ne laissant



ainsi rien traîner sur le pont. Circuler sur ce pont épuré est d'ailleurs un bonheur, malgré l'absence notoire de main courante sur le roof. La volonté évidente des architectes de concevoir un bateau facile à manœuvrer en famille prend toute sa mesure lorsqu'on déroule le foc autovireur, dont la bordure est à ras du pont, le tambour se trouvant sous le pont. Une écoute unique, sur un rail circulaire, passe par le mât, entre les deux premiers étages de barres de flèche avant de rejoindre le reste des manœuvres à

l'arrière du cockpit. Le déroulage s'effectue donc au moyen de deux boutons depuis la barre bâbord : un pour actionner l'enrouleur électrique, l'autre pour border l'écoute sur le winch. Le grément de chez Marechal est fractionné au 9/10^e. Le mât en aluminium laqué de 25,74 m traversant est tenu par un haubanage en Rod, sur trois étages de barre de flèches poussantes. Un étai largable et une paire de bastaques sont prévus pour l'avenir, mais n'ont pas encore été installés sur *Gaga*, ce qui ne semble pas



inquiéter le skipper : « Nous avons déjà affronté 35 nœuds de vent et le bateau n'a pas bronché, sous deux ris et foc enroulé ». Notre essai, qui se déroule dans des conditions beaucoup plus clémentes, ne nous permettra pas de le vérifier. Il est à noter que la grand-voile, une NorthSail en Kevlar, comme le foc, n'a reçu que deux bandes de ris à prise automatique, depuis le cockpit. Le hale-bas rigide et le pataras en patte d'oie sont les seuls à bénéficier d'un contrôle hydraulique avec une pompe manuelle Navtec.

Sitôt le foc déroulé, le bateau accélère, poussé par une petite brise ne dépassant pas les 5 nœuds réels. Travers au vent, nous dépassons régulièrement la vitesse du vent et le coque semble glisser sur l'eau sans laisser un sillage perturbé. La barre est très douce, même si l'on ressent toujours les petits à-coups ressentis au moteur, sans que cela n'entame le plaisir de barrer. Lorsqu'on lâche la barre, le voilier lofe doucement, probablement déséquilibré par une grand-voile ne disposant pas de chariot d'écoute et dont on ne peut donc régler l'incidence et la puissance. Nous décidons de nous rapprocher du vent qui fraîchit doucement pour atteindre les 8,5 nœuds. Le bateau ne gîte pas suffisamment pour mettre en place les cales sous les pieds du barreur, qui ne sont malheureusement pas réglables. *Gaga* glisse silencieusement, sans taper dans le petit clapot qui s'est formé au large des îles de Lérins. Nous sommes à 7 nœuds à 60° du vent et tentons de serrer encore. A 35° du vent, qui ne souffle plus qu'à 6 nœuds, le bateau navigue encore à 6 nœuds ! Autant dire que les performances au près dans le petit temps réjouiront tous les amoureux de la voile pure qui attendront le dernier moment pour démarrer le moteur.

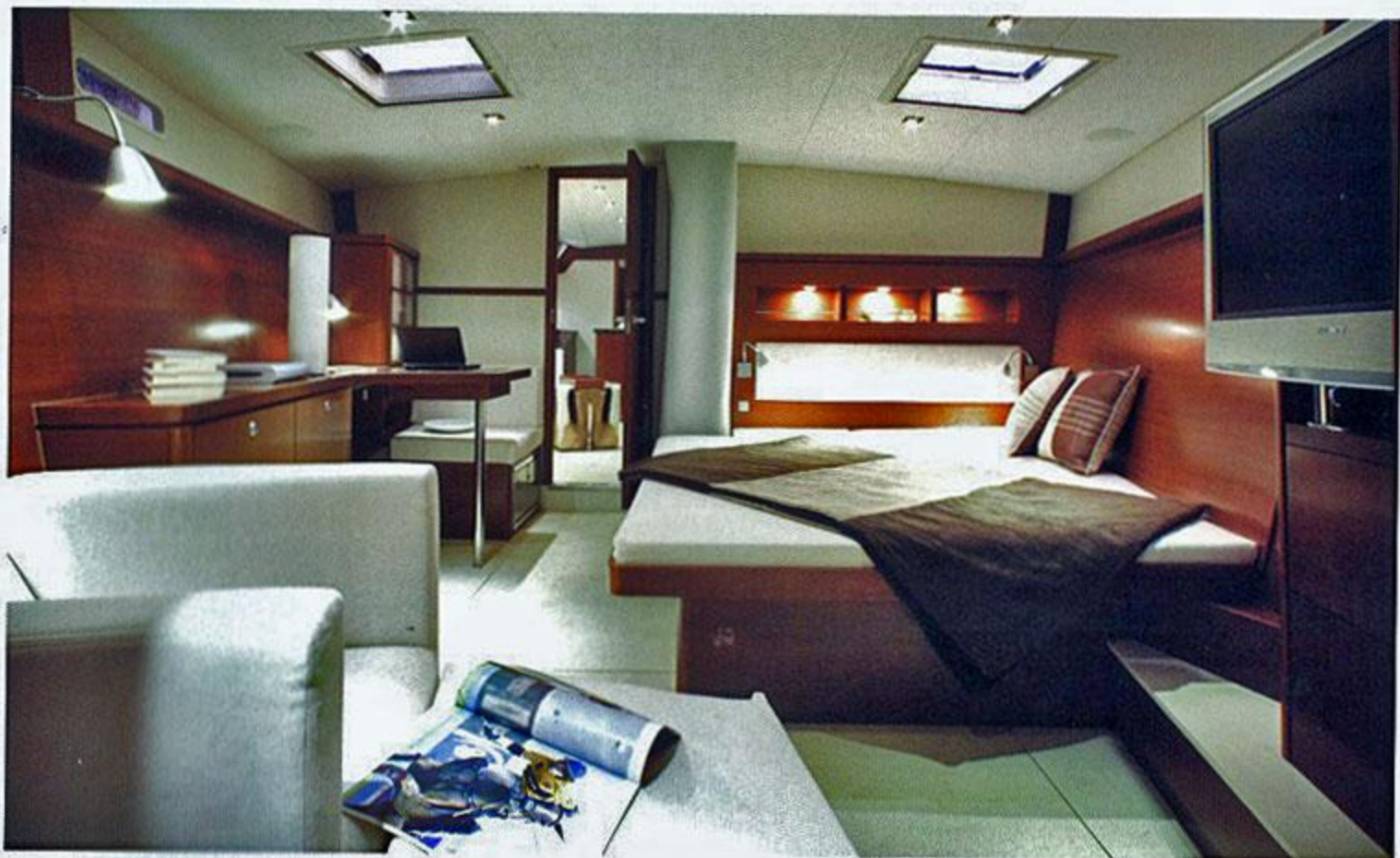
Côté construction, l'utilisation d'une résine époxy (d'où l'appellation 630e) appliquée sous vide sur une âme en Corecell a permis d'obtenir un sandwich très léger et très résistant, renforcé par des tissus de verre

et de carbone. Cette technique à l'avantage, outre le gain de poids de 10% sur du polyester standard, de renvoyer le spectre de l'osmose au rang de mauvais souvenir. Nous virons de bord, ce qui, sur le Hanse 630e, consiste uniquement à tourner la barre, l'autovireur faisant le reste.

A l'intérieur, le calme règne. L'immense carré occupe toute la largeur du bateau, soit 5,20 mètres. On y accède par la descente de 5 marches en bois et inox qu'on aurait voulu moins raide et plus large. Aussitôt, on est saisi par ce volume exceptionnel,

cette sensation d'espace très impressionnante, accentuée par le design très épuré, voire minimaliste à l'excès des aménagements. Il émane cependant de cet intérieur, mélange de rigueur germanique et de style japonais avec la présence de verre dépoli, une impression de confort, grâce notamment à l'utilisation d'une essence d'acajou d'Amérique, le Mahagoni. Son teint sombre et satiné, allié au tissu d'Alcantara blanc crème des canapés adoucit la froideur de l'inox et du faux quartz noir en Corian utilisés un peu partout. Le satiné des vernis reflète la

Le chantier offre la possibilité de choisir son propre plan d'aménagement grâce à un système de modules interchangeables permettant de combiner différentes versions entre elles.



ère diffusée par trois hublots carrés sur les côtés
ne rampe de panneaux ouvrants au centre du
créant de jolis jeux d'ombres et de lumière.
x longues mains courantes en inox parcourent le
ond, sécurisant en navigation ce grand volume.
a table, en acajou de belle finition est agrémenté
un grand porte-bouteille au centre dont le cou-
e blanc casse la monotonie. Le canapé en L, à
àbord, permet d'accueillir six convives, auxquels
ent s'ajouter deux personnes en face, sur des
es marron et crème du plus bel effet. Sur tribord,
utre canapé est placé dans l'espace entre la cui-
e et la cabine avant. Il est clair que l'occupation
finale du volume pour la circulation à bord a
ièrement été choisie au détriment d'espaces de
ements, dont l'absence risque de se faire cruel-
ent sentir lors de croisières longues durées.

gauche en descendant, on trouve la table à
e. Celle-ci exclut l'utilisation de cartes papiers de
sa petite taille, malgré la présence d'un range-
t en casiers au dessus, inutilisable sauf pour des
es marines roulées. Il est d'ailleurs surprenant de
tater l'absence totale de fargues dans le bateau,
ession au design sur le sens marin, ce dernier
t pourtant guidé, de toute évidence, la concep-
du voilier. En effet, chaque recoin du bateau, et
e l'ensemble des éléments techniques (réseaux
s, vannes, passe coques, varangue, etc.) est faci-
ent accessible. Tous les planchers se soulèvent
riduellement au moyen d'une poignée ventouse
nale mais efficace, facilitant une éventuelle inter-
on en mer. Ce qui nous permettra d'ailleurs de
tater le sérieux de la construction et le sur-
ntillonnage de la structure.

le siège du navigateur, dans le sens de la marche,
as mais confortable. Le tableau électrique prin-
Philippi, fermé par une porte en verre dépoli,
ien situé, au-dessus. Trois écrans LCD assurent
estion visuelle des réservoirs d'eau (800 l) et de
il ainsi que de l'électricité (circuit 12 et 24 V, char-
de quai Mastervolt). Un traceur de carte Simrad
i complète une centrale IS12. Un lecteur de
DVD Clarion est branché sur quatre haut-par-
au plafond. Sous le siège, un tableau secondaire
re la gestion du générateur (un peu bruyant), du
atiseur (réglé indépendamment dans chacune
cabines) et du four à micro-onde.

Derrière la table à carte, un petit réduit, pou-
servir de placard à ciré, abrite une cave à vin
rique Ariston.

En face, sur tribord, un bar « à l'américaine » déli-
la cuisine. En harmonie avec le design du
au, celle-ci n'en n'est pas moins fonctionnelle et
neuse. Un combiné four/gazinière à trois feux
recouvert d'un plan de travail amovible (dont on
ait malheureusement que faire pendant la cuis-
On ne compte pas moins de deux réfrigérateurs

et un congélateur. Derrière le comptoir, un évier à
deux bacs surplombe une lave-vaisselle. Deux grands
placards permettent le stockage de l'avitaillement.

Le bateau dispose de trois cabines doubles, dont
une de propriétaire à l'avant. Meublées de la même
façon minimaliste, elles disposent toutes d'un cabi-
net de toilette sommaire mais suffisant. La cabine
avant a tout de même bénéficié d'un ensemble
home vidéo, d'un petit bureau de travail et d'un
confortable fauteuil.

Le retour vers Cannes s'effectue sous le gennaker
de 286 m², que nous envoyons à deux sans effort,
grâce à la chaussette. Le vent mollissant de cette fin
d'après midi d'automne nous abandonne définitive-
ment à l'approche du port et c'est sans soucis qu'une
cliente équipière à la barre effectue la manœuvre de
port, assistée du propulseur d'étrave Max Power.

« Notre projet est d'acquiescer un bateau confortable,
facile à manœuvrer et ludique, pour des croisières
familiales, pendant les vacances » explique le couple.
Car c'est bien là le concept du bateau qui ne se veut
pas un voilier de grand voyage, mais plutôt un bateau
de loisir alliant la fiabilité du chantier Hanse en
matière de solidité et de finition et les performances
à moindre coût. Le procédé industriel mis en place
par le chantier a en effet diminué les coûts de pro-
duction, tout en offrant à sa clientèle la possibilité de
composer son propre bateau grâce à un système de
modules interchangeable. Ainsi, sur le site Internet
de Hanse Yacht, le « Yacht configurator » permet, en
quelques clics de souris, de composer à loisir les
plans d'aménagement de son futur bateau et d'en
obtenir le devis. Le bateau « à la carte », c'est peut-être
l'avenir de la construction navale de plaisance. ☞



HANSE 630E « GAGA »

Longueur
19,00 m
Largeur
5,20 m
Flottaison
17,10 m
Tirant d'eau standard
2,95 m
**Tirant d'eau quille
relevable (option)**
2,20 m/3,50 m
Déplacement
23,7 t
Lest
8,9 t
Moteur
Volvo Penta D3-110 (110 Ch)
Eau douce
800 l

Gasoil
600 l
Certification CE
A
Voilure totale
214,60 m²,
Grand-voile
118,20 m²,
Foc autovireur
81,91 m²,
Génois 105 %
(option) : 96,40 m²,
Gennaker
(option) : 286 m²
Mât
25,74 m en aluminium
(Marechal)
Electronique
SIMRAD CX44

Construction coque
Epoxy moulé sous vide sur âme
Corecell, renforts en carbone et
tissus de verre quadriaxial
Architecte
Judel / Vrolijk Et Co
Architecte d'intérieur
Hanse Yachts Design
Chantier
Hanse Yachts
Greifswald
Allemagne
Tél. : + 49 (0)3834/5792-0,
Email: zentrale@hanseyachts.com
Importateur en France
Firros Yachts International
06400 Cannes
Tél. : 04 93 94 20 07/06 60 23 98 82
www.firros-yachts.com

