

HANSE 540e

La qualité allemande au service du Yachting !

Depuis quelques années on les voit de plus en plus dans nos ports de la mer du Nord. Et force est de constater que le chantier Hanse propose une gamme très complète de 8 voiliers allant du plus petit, un 31.5, au commodore de la flotte, un 63 pieds.

Nous avons essayé pour vous le Hanse 540e sur le plan d'eau hollandais de Willemstad, une unité très complète qui se manœuvre en couple !



Essai réalisé par Pierre-Yves Martens

AINSI SONT NÉS LES VOILIERS HANSE...

Un retour en arrière nous ramène au Moyen-Âge, à la période de la « *Ligue hanséatique* », l'union des sociétés de commerce du nord de l'Europe et dont les échanges commerciaux au sein de la « *Mare Balticum* » apportèrent une prospérité considérable au commerce et à l'économie de la région. Depuis cette époque, le savoir-faire des artisans navals était très demandé. La ville de Griefswald était idéalement située au cœur des principales routes maritimes commerciales et, à l'époque, les forêts environnantes offraient la matière première pour la construction et la réparation. Les échanges commerciaux ont continué à croître même après le déclin de la Ligue hanséatique. Jusqu'à la fin du 19^e siècle, les artisans se spécialisèrent dans la construction de bateaux de pêche, mais la fondation de la « *Kaiser Bädern* » sur l'île de Usedom en 1900, a occasionné de grands changements. En effet, les notables de Berlin donnèrent l'ordre aux artisans locaux de construire les premiers voiliers dont le plus connu d'entre eux fut l'« *Helas* », un voilier de croisière de 46 pieds construit pour le neveu du baron Alfred Krupp dans les années 1920.

Depuis la réunification de l'Allemagne en 1989, **Michaël Schmidt** a donné un nouvel élan à l'industrie nautique de Griefswald. En ayant à l'esprit le passé historique et l'environnement traditionnel de la région, le nom **Hanse** fut choisi avec un soin particulier pour qualifier cette nouvelle génération de voiliers. Ainsi sont nés les voiliers Hanse...



Michaël Schmidt, le fondateur et directeur de ce chantier naval est un véritable amoureux de la mer, il s'est d'ailleurs illustré en remportant notamment une Admiral's Cup dans le passé. Il fut aussi à la base d'un chantier naval spécialisé en voilier de course situé à Wedel près de Hambourg. En 1989, lors de la chute du mur de Berlin, il saisit l'opportunité de reprendre un chantier situé dans l'ex Allemagne de l'Est, à Griefswald sur les bords de la mer Baltique. Pour Michaël Schmidt, les performances sont tout aussi importantes que l'esthétique et le design intérieur.

DES VOILIERS AISÉS À MANŒVRER

Les voiliers de chez Hanse, sont réputés rapides, mais ils se différencient des concurrents essentiellement par le fait qu'ils sont extrêmement aisés à manœuvrer, même en solitaire. Un simple exemple qui saute aux yeux : tous les voiliers Hanse sont équipés en série d'un foc enrouleur et autovireur, afin qu'un génois à recouvrement ne soit pas nécessaire. La clef du succès est certainement aussi due à une étroite collaboration avec des grands noms du design comme **Judel/Vrolijk**, qui a permis de développer des voiliers élégants offrant un grand volume intérieur tout en restant esthétiques, rapides, sécurisants et faciles à manœuvrer.



• Un vaste cockpit, bien organisé autour d'une table et d'une console centrales



• Une gigantesque plage avant très bien dégagée



• De larges passavants pour une circulation facile, des drisses bien encastées



• Le tableau avec sa plate-forme arrière hydraulique en position fermée

Photos © Pierre-Yves Martens/YS



HANSE 540e

ZOOM SUR LE HANSE 540e

En découvrant le Hanse 540e, tranquillement amarré dans le charmant petit port de plaisance de Willemstad, ma première impression est de penser : « *Mon dieu, quel grand bateau !* » Mon second réflexe est de regarder le ciel, et de constater qu'il n'y a pas le moindre souffle de vent. Espérons que Éole se réveille dans le courant de cette belle journée de printemps.

J'accède sur le pont du bateau par une gigantesque et impressionnante plate-forme arrière de certainement 8 m², avant d'arriver dans le cockpit où m'accueille un couple de propriétaires hollandais manifestement très heureux de cette récente acquisition. Entre cette plate-forme, qui surplombe en réalité **un véritable garage à annexe**, deux magnifiques barres à roue en carbone de très belles dimensions et d'un design très futuriste.

Le cockpit du Hanse 540e se distingue d'emblée par sa drôle de table en verre dépourvue de coffre et où vient s'encaster, pile entre les deux barres, **un grand écran électronique assurant une excellente visibilité au barreur**. Chez Hanse, l'électronique est signée en standard par Simrad. En position repliée, les abattants forment deux hautes parois verticales un peu agressives, permettant de stocker en toute sécurité, bouteille d'eau et crème solaire... Des bricoles qu'on devra malheureusement enlever avant de déployer la table.

UNE ORGANISATION OPTIMALE

L'organisation du cockpit est assez traditionnelle, tout est réalisé de sorte que l'ensemble des réglages se coordonnent au départ de celui-ci. Deux winches électriques de bonne dimension sur chaque bord avec une batterie de bloqueurs permettent les réglages de tout le gréement courant. Toutes les drisses disparaissent sous le pont pour ressortir au niveau du pied de mât. Assis dans ce cockpit très classieux et parfaitement protégés par une large capote de rouf, nous prenons le temps de discuter dans l'espoir de voir le vent se lever, mais vainement.

CONFORT SANS ÉGAL DU FOC AUTOVIREUR

Les passavants sur ce Hanse 540 sont très larges et vous permettent d'accéder vers l'avant du bateau sans aucune difficulté. La plage avant offre une surface de pont très dégagée dans laquelle vient se loger le rail du foc autovireur, une particularité typique du chantier allemand. Ce principe de foc autovireur, de série sur l'ensemble de la gamme Hanse, vous assure un confort sans égal. Une fois le foc bordé ou choqué suivant l'allure du bateau, plus besoin d'embraquer après chaque virement. Terminé les écoutes qui claquent au vent dangereusement lors des virements, ici **le foc se règle avec une seule écoute** qui repart vers le haut pour disparaître dans le mât et revenir enfin dans le cockpit.

DES DÉTAILS QUI FONT PLAISIR AU YEUX

Un détail qui nous a frappés et qui est standard est l'**astucieux système de l'ancre**. En effet, le davier d'ancre se trouve dans la baille à mouillage et se bascule sans aucune difficulté sur le pont. Ce principe permet de dégager entièrement la proue du bateau, la rendant nettement plus esthétique et surtout moins dangereuse. Un autre détail intéressant est l'utilisation de **taquets d'amarrages escamotables** qui, non utilisés, disparaissent complètement dans le pont. La présence de teck dans le cockpit et sur le rouf donne à ce 54 pieds un côté très classe parfaitement cultivé par le chantier, comme l'indiquent également les panneaux de pont affleurants.



• Une très large plate-forme arrière



• Une table en verre et une console avec un compas peu lisible



• Un foc autovireur pratique se règle avec une seule écoute



• La baille à mouillage et son système de bascule de l'ancre



• Des taquets d'amarrage escamotables



• Une large descente bien sécurisée et la table à cartes



• Une cuisine suréquipée. Hauteur sous barrots impressionnante



• La cabine avant, spacieuse



• Home cinema et siège amovible sur roulettes



UN VÉRITABLE LOFT SUR L'EAU

C'est généralement sous le pont que les Hanse affichent le mieux leur caractère moderne. Et le Hanse 540e ne déroge certainement pas à cette règle. Une fois à l'intérieur, par lequel vous accédez en empruntant une large descente sécurisée par des mains courantes des deux côtés, attendez-vous à un choc ! On aime ou on n'aime pas, mais il faut reconnaître que le chantier allemand fait preuve d'une grande innovation. Il s'agit d'un aménagement intérieur tout en angles droits très spacieux sans aucun obstacle, un véritable loft sur l'eau, de tout confort. **L'éclairage est abondant** avec de très nombreux panneaux de pont donnant à l'espace une impression encore plus gigantesque. La hauteur sous barrots est tout aussi impressionnante, amplifiée par la couleur blanche du plancher. Sur bâbord, une table à cartes un peu isolée dans cet énorme espace, avec tous les rangements nécessaires et l'électronique à portée de main. Sur tribord, une cuisine plutôt en longueur où il est vivement conseillé de cuisiner lorsque le bateau est au port. Le carré, quant à lui, est tout simplement hors-norme avec une longue banquette en « L » garnie de cuir. En face du carré, **deux fauteuils réglables en cuir et qui peuvent coulisser** sur un système ingénieux afin de les rapprocher de la table centrale. Les espaces de rangement sont très nombreux et certains même très originaux comme, par exemple, un écran plasma qui sort littéralement de son espace de rangement grâce à un levier hydraulique actionné par une télécommande. Le Hanse 540 est disponible en trois versions, une classique avec deux cabines arrière et la cabine propriétaire à l'avant. Une version 4 cabines, dont trois doubles et une solitaire, et enfin la version charter avec 4 cabines doubles et une cabine skipper tout à l'avant du bateau. Toutes ces versions sont proposées avec **trois salles d'eau**, deux à l'arrière et une à l'avant.

CONCLUSION

Mais un voilier sans vent, c'est aussi désolant qu'une valise sans poignée et, le vent ne s'étant toujours pas levé, notre essai en mer serait sérieusement compromis. C'est donc propulsé par un Yanmar de 110 Ch que nous prenons la mer. Le plan d'eau est un vrai miroir, il nous sera donc impossible de tester ce Hanse 540 dans des conditions de vent optimales. Dommage ! Il n'empêche que nous avons été fortement impressionnés par le **souci du détail** du chantier allemand dans la conception de cette unité.

Hanse propose des solutions très innovantes qui méritent de s'y attarder. Par contre, au vu de l'espace intérieur très large et comportant peu de mains courantes en général, nous restons sceptiques quant aux qualités marines du bateau dans une mer un peu agitée.

À confirmer donc dans un prochain essai.

Caractéristiques :

Longueur hors tout :	16.08 m
Bau :	4.81 m
Tirant d'eau standard :	2.80 m
T. d'eau optionnels :	2.43 ou 1.95 m
Déplacement :	18.700 kg
Surface GV	85.10 m ²
Foc autovireur :	58 m ²
Génois en option :	195 m ²
Moteur :	Yanmar 110 CV
Prix standard :	300.000 € (HTVA)
Importateur :	Bora Yacht Import SA info@hanseyachts.be
Tél :	0032 (0)3 244 18 54