LE CROISEUR DE POCHE

Dessiné par le prestigieux cabinet Judel/Vrolijk comme les autres Hanse, le nouveau 320 illustre la volonté du chantier allemand de faire profiter le plus petit modèle de la gamme du même standard que ses plus grandes unités.

TEXTE RÉMI TRISTAN, PHOTOS YVES RONZIER

Hanse 320

Croisière

Fiche technique

Architectes	Judel/
Constructeur	
Longueur/flottaison	9,55 m/8
Largeur	3
Tirant d'eau	1
Poids/Lest	4700 kg/14
Voilure au près	51
Gennaker	
Eau/Gazole	260

Firros Yachts, Palais Royal, 5, av. du Gral Fer
06400 Cannes. 04 93 94 20 07.
www..firros-yachts.com

Budget

- **Prix standard: 74390 €**
- **Options:**

Barre à roue gainée cuir: **1435 €**
Table de cockpit: **475 €**
Plancher de cockpit recouvert teck: **900**
Guindeau électrique: **1305 €**

Dans la même catégo

- **Sun Odyssey 32i,** 9,45 m, **75868**
- **Bavaria 31,** 9,49 m, **71195 €**
- **Harmony 31,** 9,45 m, **75432 €**

Conditions de l'essa

Lieu: La Rochelle
Vent: W, 10-20 nœuds
Mer: agitée
Durée de l'essai: une demi-journée

Le grand safran permet un bon contrôle même par brise établie.

La baille à mouillage est équipée d'un profond puits à chaîne et peut-être équipée d'un guindeau électrique.

Le rail du foc autovireur est fixé juste en avant du mât.

L'arrière du cockpit est équipé de plusieurs coffres bien pratiques.

Conçus par des régatiers de renom pour la croisière confortable, les nouveaux Hanse représentent un cocktail réussi de solutions éprouvées et marines. Citons en premier lieu le foc autovireur, si pratique à utiliser, mais aussi les haubans écartés sur le livet ou la quille profonde. Ils sont associés à une carène fine au bau modéré, avec des innovations, en particulier au niveau des emménagements intérieurs qui réussissent à apporter sinon de véritables nouveautés – tout a déjà été essayé dans ce domaine – mais au moins de réelles améliorations. On note ainsi la bonne luminosité, grâce à de nombreux hublots y compris dans la coque, l'espace, avec une hauteur sous barrots généreuse, de grandes couchettes et des circulations larges et faciles.

La disposition du plan de pont est très ergonomique avec un solide pontet central qui remplace la barre d'écoute et quelques astuces intéressantes, comme la possibilité de ranger les panneaux de la porte d'accès sur le panneau coulissant de la descente et de nombreux coffres à l'arrière avec accès facile au secteur de barre. Le cockpit est agréablement agencé et pourra encore être amélioré en choisissant quelques options, comme la table de cockpit, l'habillage du fond de cockpit en teck, ou encore la plateforme de bain rabattable.

La baille à mouillage est équipée d'un puits profond pour la chaîne et d'un guindeau électrique bien pratique et qui justifie d'en cocher l'option. Autant de détails qui montrent que le Hanse 320 a été conçu, pensé et construit par des navigateurs expérimentés dans la ville hanséatique de Greifswald, sur la mer Baltique, où la tradition marine remonte au Moyen Age.

La construction du Hanse 320, au contraire de celle des plus grands modèles du chantier, utilise encore des solutions éprouvées, avec un bordé réalisé en sandwich polyester moulé au contact. Le pont est réalisé également en sandwich, et la quille en fonte est munie d'un bulbe profond pour abaisser au maximum son centre de gravité.

Les formes arrière généreuses ont permis l'aménagement d'un grand cockpit.

1 *LA BARRE À ROUE* en option peut remplacer la barre franche.

2 *L'ÉCOUTE DE GRAND-VOILE* revient sur un point fixe au centre du cockpit.

3 *LE REVÊTEMENT TECK* du fond de cockpit est en option.

4 *UNE TRAPPE* à l'arrière du cockpit donne un accès direct au secteur de barre.

En navigation

★★★★★

Un avis de grand frais et des cumulus lointains qui commencent à manger le ciel bleu nous incitent à sortir sans attendre du port des Minimes. Nous ne perdons pas de temps à la manœuvre. Sur notre Hanse, tout est simple, avec le petit solent sur enrouleur et une grand-voile entièrement full batten prête à hisser dans son lazy bag. Un seul impératif auquel il ne faut pas déroger : la grand-voile ne monte que si l'on est parfaitement bout au vent, comme sur un catamaran. Le petit foc autovireur se déroule en un tour de main, et c'est parti.

Le barreur est particulièrement bien installé derrière la grande barre à roue (en option), bénéficiant de la possibilité de s'asseoir au vent, debout dans l'axe, ou encore sous le vent pour mieux voir l'ensemble du foc par petit temps. La stabilité de route est bonne avec un excellent contrôle grâce au grand safran, même quand le vent fraîchit nette-

Les drisses et l'écoute de foc reviennent sur les winches placés de chaque côté du rouf.

Au portant, le gennaker vient compenser la surface réduite du foc autovireur.

ment. Vitesse et cap sont au rendez-vous et le barreur n'hésite pas à virer et revirer grâce au foc qui passe tout seul. Notons que la barre franche (qui reste le choix le plus raisonnable à notre avis dans cette taille) permettrait au barreur d'avoir plus facilement accès à l'écoute de grand-voile, qui descend de l'extrémité de la bôme sur un point fixe au milieu du cockpit. Au portant, la surface du foc autovireur est un peu juste par vent faible et l'envoi d'un gennaker sera utile pour garder la moyenne, avec ou sans chaussette suivant les compétences de l'équipage. Le plan de pont est fonctionnel avec d'utiles bandes antidérapantes disposées sur l'avant du rouf. On remarque également la présence d'options intéressantes, comme le taquet de garde et un passage de filières, ce qui n'est pas fréquent dans cette taille, ou encore une astucieuse plage arrière basculante qui vient fermer le tableau en navigation. A noter l'adoption des nouveaux panneaux de pont Lewmar flush deck, encastrés sans aucune saillie au-dessus du pont. Dommage que les passavants soient un peu étroits et que les bas-haubans barrent le passage, ce qui est inévitable quand on fixe les cadènes de haubans sur le bordé.

A l'intérieur

★★★★☆

Pas de course à la couchette ici, les amateurs de charter devront aller voir ailleurs. On a plutôt insisté sur le confort et l'espace pour des passagers moins nombreux, ce qui correspond à la grande majorité des équipages, en dehors de la location. Le plan lui-même est des plus classiques et c'est dans le détail que l'on peut trouver quelques différences. Les deux cabines doubles qui trouvent place aux deux extrémités sont isolées et particulièrement bien traitées, avec de l'espace pour se tenir en dehors de la couchette de belle taille et de la porte. La cabine avant, sans doute la plus agréable, bénéficie également de deux penderies de chaque côté et d'une bonne hauteur sous barrots.

Le carré asymétrique offre deux banquettes de longueur différente, dont seule la couchette bâbord pourra servir d'appoint à un adulte, l'autre côté ne pouvant servir qu'à un enfant. La table à un abattant (qui ne comporte pas de fargues) est réalisée en acajou verni satiné, à l'instar du reste des boiseries, bien en harmonie avec les cloisons et contremoulages blancs, ainsi qu'avec les tissus clairs des coussins. La table à cartes triangulaire intégrée au carré doit être plutôt

1 *LES HUBLOTS DE COQUE permettent de voir le plan d'eau quand on est assis dans le carré.*

2 *LA COUCHETTE BÂBORD est la seule assez longue pour coucher un adulte.*

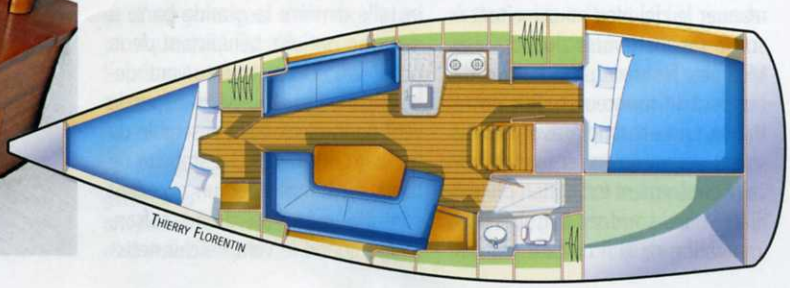
3 *LA TABLE DU CARRÉ n'est pas dotée de fargues mais elle est équipée d'un bar.*

4 *LE BORDÉ est vaigré d'acajou avec placards dans le carré.*

La trappe d'accès au moteur situé sous la descente est très accessible.

La cabine arrière est équipée d'une grande couchette et d'une belle penderie.

La table à cartes dans le prolongement du carré est de taille réduite.



THIERRY FLORENTIN

Le poste avant forme une seconde cabine double confortable.

Le cabinet de toilette assez vaste est bien placé près de la descente.

La grande cuisine en L est bien équipée avec des tiroirs à droite du réchaud.

considérée comme un rangement et comme support pour l'électronique que pour déployer une carte papier. En revanche, la cuisine en L est de belle taille, avec un plan de travail en pierre de synthèse et plusieurs tiroirs bien pratiques. Elle est très correctement équipée avec un réchaud deux feux avec four, un réfrigérateur à ouverture par le dessus et un évier inox. Si l'on ajoute un grand cabinet de toilette bien placé au pied de la descente, on termine la visite d'un intérieur auquel il ne manque rien pour le confort de l'équipage. L'éclairage naturel est généreux avec de nombreux hublots, dont quatre de coque qui permettent de surveiller le plan d'eau assis dans le carré ou dans la couchette arrière. Bonne ventilation dans les cabines avec un peu moins de hublots ouvrants dans le carré. ⚓

Bilan ★★★★☆

Un croiseur particulièrement agréable sous voiles comme pour vivre à bord grâce à de bonnes performances alliées à une grande facilité de manœuvre au près avec le foc autovireur. Les réactions de cette carène moderne sont saines et le grand safran permet un bon contrôle. A l'intérieur, le Hanse 320 propose tout ce qui est nécessaire pour accueillir confortablement deux couples avec une décoration moderne et une hauteur sous barrots généreuse.