

## HANSE 350

# Design et espace

Le chantier Hanse, qui ne fait jamais les choses à moitié, a clairement décidé de privilégier le volume intérieur pour son nouveau 35 pieds. Sans renier son penchant pour le design et la facilité de manœuvre.

Texte et photos : François-Xavier de Crécy.

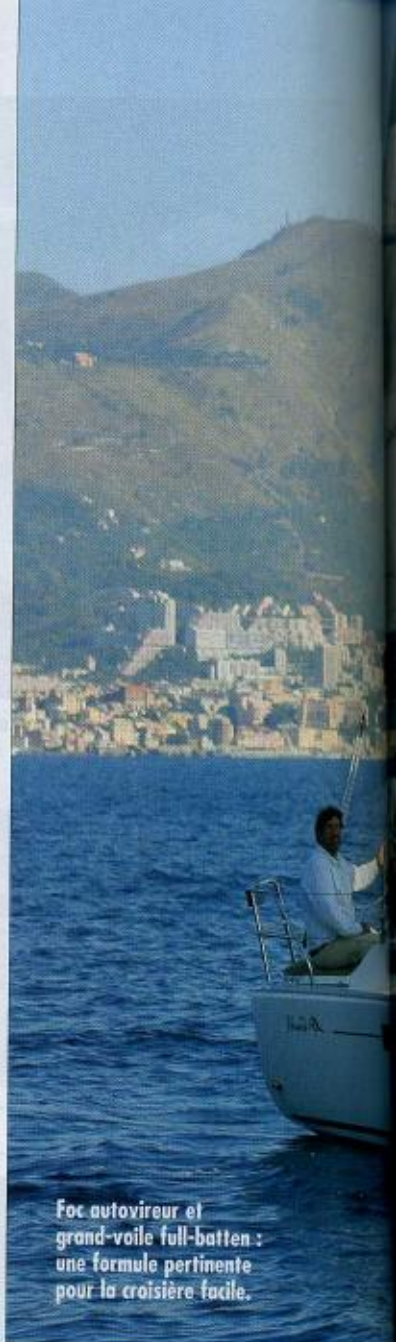


C'est peu dire qu'il y a un air de famille entre les deux nouveaux Hanse, le 320 et le 350. Conçus par les mêmes équipes, ils visent un programme similaire : la croisière sans se compliquer la vie, en profitant d'un confort digne d'un plus grand bateau. Sur le 350, cela se traduit par un carré volumineux (194 cm de hauteur sous barrots !), très lumineux, et par trois cabines dignes d'un 40 pieds – l'une des cabines arrière étant utilisée comme local technique sur le modèle essayé. Même topo pour le cabinet de toilette très spacieux, accessible du carré et de la cabine avant. Mais attention, les aménagements que nous avons découverts sur ce prototype ne sont pas définitifs. Le Hanse 350 de série, qui sera présenté à Paris, aura son cabinet de toilette sur l'arrière bâbord, ce qui permettra de proposer une cabine avant moins étriquée. Quant à la cabine arrière bâbord, elle deviendra une grande soute accessible depuis le cockpit, comme sur le Hanse 320. L'étroite descente se soulève d'un bloc, à l'aide de vérins, pour accéder au moteur... ou plutôt à sa face supérieure, car la face avant est inaccessible. Un détail qui peut peser dans une croisière. C'est comme pour les fargues et les mains courantes, qui brillent par leur absence sur ce 350. Hanse semble toujours placer le design avant la qualité de vie en mer. En gravissant l'étroite descente – attention au seuil très haut – on gagne un large cockpit

coupé par la barre à roue. Vers l'avant, le rouf présente ses formes rendues complexes par le faux-pont partiel qui masque les retours de manœuvres, et par le rail du foc autovireur. Celui de la barre d'écoute est en option : sur le bateau essayé, on se contente de deux poulies excentrées, l'écoute retournant en pied de mât pour revenir au piano. De part et d'autre de ce rouf proéminent, les cadènes placées dans le passavant laissent juste la place pour circuler à l'extérieur. Voilà pour le plan de pont, qui a le mérite de libérer complètement le cockpit, où l'on ne manœuvre que sous spi ou sous génois léger. Deux voiles qui nous auraient été bien utiles dans les petits airs rencontrés le jour de l'essai. Dans ces conditions molles et instables, le Hanse 350 ne naviguait pas vraiment à son avantage sous foc autovireur. On a pu en revanche apprécier le confort de la formule full batten chère à Hanse. Cette généreuse grand-voile munie de lattes forcées est vendue en série. Et ce n'est pas un hasard. La possibilité de louvoyer sans toucher une écoute, de réduire facilement grâce à la prise de ris en continu et au lazy-bag est au cœur du programme et de la philosophie de ce croiseur hédoniste. A la barre, pas de grand frisson dans « la molle » mais on apprécie le poste plutôt bien pensé, même si le compas est trop décalé sur sa colonne centrale. Comme sur le 320, on regrette les nuisances (grincements) du pilote Raymarine monté sur la roue. En revanche, le volume des banes de barre est bien exploité et permet de caser pas mal de matériel. On attendra donc une version définitive et vraiment aboutie pour juger ce nouveau Hanse. Mais il est certain que son volume et sa philosophie hédoniste peuvent en faire un très bon croiseur. Un potentiel à confirmer.

### EN CHIFFRES...

Long. coque : 10,50 m. Larg. : 3,55 m. TE : 1,85/1,43 m.  
Lest : 1 845 kg. Dépl. : 5 760 kg. SV au près : 64,86 m<sup>2</sup>.  
Foc : 29,61 m<sup>2</sup>. GV : 35,25 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre. Arch. : Judel/  
Vrolijk. Homol. CE : A. Const. : Hanse Yachts. Prix : 96 290 €.



Foc autovireur et grand-voile full-batten : une formule pertinente pour la croisière facile.





Clair et volumineux,  
le carré de ce 35 pieds  
est adapté aux grands  
gabarits.



Pas de fargue sur la table  
de carré ni sur la table à cartes  
ni dans ses équipets...  
Et c'est comme ça partout.



La cadène semi-rentée  
permet de circuler dans les passavants  
de façon satisfaisante.

