



PHOTOS JACQUES ANGLÈS

**6 HANSE 350 96 290 €** CROISIÈRE

## Un prix compact

PAR JACQUES ANGLÈS

Dernier né du chantier allemand, le 350 est un croiseur confortable, véloce et facile à manœuvrer en équipage réduit. Il se distingue par son agencement original, une grande soute convertible en cabine double et un tarif très serré.

C'est la logique des gammes : quand un modèle en remplace un autre, il grandit toujours un peu. Cela se vérifie avec le nouveau Hanse 350, qui prend la relève du 342 au catalogue Hanse, avec 15 cm de plus en longueur et en largeur, un poids qui croît de 300 kg et une voilure en augmentation de 12 m<sup>2</sup>. Il s'agit d'un tout autre bateau, toujours dessiné par le cabinet Judel-Vrolijk, mais plus long à la flottaison et un volume intérieur qui permet de loger une troisième cabine (optionnelle) à l'arrière. Le nouveau modèle entre donc dans la catégorie enviée des « trois cabines » et se pose en concurrent de quelques mo-

dèles un peu plus grands. La barre à roue installée en standard signale aussi ce changement de catégorie.

### Un comportement en progrès

Le look change lui aussi radicalement en adoptant le nouveau style Hanse à angles vifs, avec un rouf restant tout de même assez proéminent pour assurer une hauteur intérieure généreuse. Cerise sur le gâteau, ce nouveau modèle est livré à un prix pratiquement identique au précédent. Cette prouesse tarifaire est toutefois contrebalancée par une décoration intérieure nettement allégée par rapport aux autres modèles du chantier ou à l'ancien 342.



Reste le plus important, c'est-à-dire un progrès sous voiles très net, et ceci dans toutes les conditions, progrès d'autant plus intéressant que l'ancien

342 marchait déjà fort bien. L'augmentation de voilure se traduit notamment par une plus grande vivacité dans le petit temps, où le H-350 montre une bonne glisse malgré la surface limitée du solent autovireur. Ce dernier est un vrai plaisir quand il s'agit d'enchaîner les virements de bord, avec l'avantage de pouvoir le garder assez longtemps par brise fraîche, où l'on amorcera la réduction de voilure par la grand-voile. Très efficace au près, ce petit foc manque en revanche de puissance quand on abat, ce qui amène à conseiller un gennaker pour exploiter le bon potentiel de la carène. Il faut souligner au passage la qualité des voiles North



livrées en standard, avec une coupe soignée et de bons renforts aux points d'effort. A la barre, ce croiseur est vraiment agréable, bien servi par la barre à roue Jefa à transmission par bielles, légère et directe (1,5 tour de butée à butée). Le safran profond est efficace et précis, à condition toutefois de ne pas faire gîter à l'excès (liston près de l'eau), car le décrochage survient sans préavis, la barre gardant toute son efficacité jusqu'à cet instant. L'équilibre de barre est d'ailleurs un des bons points de ce croiseur, qui ne demandera pas beaucoup d'efforts au pilote automatique. Au près, le Hanse 350 se montre bon capeur et assez raide à la toile, ce qui permet de garder toute la voilure jusqu'à environ 18 nœuds de vent, avec des vitesses de 6 à 7 nœuds. Au débridé et sous spi, il allonge franchement la foulée et atteint 8 nœuds sans forcer dans la brise, avec là encore un bon équilibre de barre. On apprécie le patacas réglable et le hale-bas efficace, permettant de bien régler la grand-voile malgré l'absence de rail d'écoute. A part le patacas, toutes les manœuvres de foc et de grand voile reviennent au piano de descente, l'accastillage de spi (avec deux winches complémentaires sur les hiloires) étant en option.

### Espace et astuces

A l'intérieur, on remarque la hauteur sous barrots, proche de 1,90 m dans le carré et de 1,86 m dans les cabines. On apprécie aussi le large dégagement au pied de la descente, la facilité de circulation et la largeur des portes (40 cm), mais l'ébénisterie, traitée en acajou satiné, n'est pas au niveau habituel du chantier. Comme sur tous les Hanse, plusieurs formules d'aménagement sont proposées, à deux ou trois cabines. L'agencement standard est assez astucieux: il offre deux cabines (avant et arrière tribord) et une immense soute arrière

accessible du cockpit ou de l'intérieur, là où se loge habituellement une cabine. Bonne idée que cette « soute » pré-aménagée, avec support de lit et étagère: il suffit d'y ajouter un matelas pour la convertir en cabine d'appoint, plus rustique mais aussi spacieuse que la cabine tribord. Suivant l'habitude du chantier alle-

mand, la cuisine est bien traitée, avec assez de rangements et un équipement complet qui inclut un frigidaire d'environ 60 litres. Les deux cabines offrent elles aussi un bon confort, avec des couchages de grande taille,

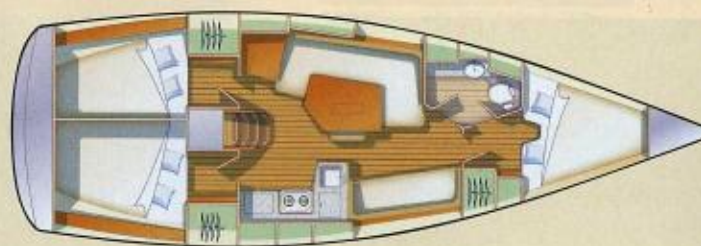
### FICHE TECHNIQUE

Architecte	Judel/Wrolijk & Co
Constructeur	Hanse
Longueur/Largeur	10,50 m/3,55 m
Tirant d'eau	1,43 ou 1,85 m
Déplacement	5700 kg
Voilure au près	64,86 m <sup>2</sup>

Adresse: Firros Yachts Int., Palais Royal, 5 avenue du Général Ferni, 06400 Cannes.

04 93 94 20 07

[www.firros-yachts.com](http://www.firros-yachts.com)



*Le carré, très clair, réserve un espace généreux à une cuisine dotée de bons rangements, mais ne dispose lui-même que de peu d'équipets.*



et une salle d'eau assez spacieuse. En revanche, ce 350 fait peu de cas de la table à cartes, minuscule, et le carré manque cruellement d'équipets. Mais comme le modèle de notre essai était encore au stade de présérie, on espère que le chantier améliorera ces deux points. ⚓

### BILAN



Ce croiseur s'inscrit, aux côtés du 320, dans la nouvelle « Classe Compacte » de Hanse. Plus grand que le 342 qu'il remplace au catalogue, il offre pour le même prix des prestations sous voiles en hausse et beaucoup plus de volume intérieur. Avec un plaisir de barre et des performances dignes d'éloges, ce nouveau Hanse est un concurrent sérieux parmi les croiseurs à trois cabines.

