350 Hanse

Design soigné et foc autovireur

Les voiliers Hanse adoptent un design moderne et des carènes performantes tout en offrant une grande facilité de manœuvre et beaucoup de confort. Le tout à un prix serré. Ces arguments sont-ils suffisants pour faire trembler les grands constructeurs français ? Éléments de réponse à bord du 350.

TEXTE EMMANUEL VAN DETH

Grâce à son foc autovireur, le Hanse 350 se laisse mener en solitaire en toute décontraction. Tirer des bords devient un plaisir !

© LAM EVO

© LNM/EVD

La baille à mouillage est petite mais assez profonde pour stocker une bonne longueur de chaîne. Les taquets sont surélevés pour éviter aux aussières de raguer contre le rail de fargue en aluminium.

En série, le chantier livre un foc autovireur et une grand-voile North. Mais il est possible de s'offrir un génois à 105 % de recouvrement.

© LNM/EVD

Le cockpit en T propose une grande barre à roue et des hiloires épaisses. La version deux cabines offre un vrai coffre profond où il est possible d'aménager un logement pour la survie.

On règle la grand-voile grâce à un double palan. Le Pack Performance adopte une barre d'écoute au fond du cockpit. Une configuration incompatible avec la table extérieure.

Le spi s'amure sur le davier. Une configuration avec bout-dehors aurait le mérite d'améliorer les possibilités de descente au portant.

Le rouf anguleux est très large. Il offre beaucoup de volume aux emménagements, au détriment de la largeur des passavants. Le passage est particulièrement étroit au niveau des cadènes de haubans.

Une courte jupe arrière est aménagée. La partie supérieure du tableau est articulée pour former une plateforme de bain.

© LNM/EVD

ec son foc autovireur, le Hanse 350 joue la carte du croiseur familial.

rande
des
es.
x
n vrai
où

grand-voile
double
ck
e adopte
'écoute
cockpit.
ration
e avec
rieure.

Le destin de Hanse a commencé en ex-Allemagne de l'Est, sur les bords de la mer Baltique. Une tradition de construction navale aussi séculaire que discrète... qui a évolué tout récemment: aujourd'hui, avec une production de 1000 bateaux en 2008, Hanse est en effet le deuxième chantier du pays réunifié en 1990, derrière le géant Bavaria. Une position qui pourrait d'ailleurs évoluer car Hanse a racheté en mai dernier le constructeur, lui aussi allemand, Dehler, en grande difficulté. Le chantier a imposé rapidement une gamme de voiliers d'abord très classiques. Puis survint la rupture. Hanse joue les défricheurs, adoptant pour ses nouveaux modèles un design anguleux qui ne laisse pas indifférent, appuyé par des tableaux arrière ouverts. Autre caractéristique maison: un Hanse laisse rapidement la place à un autre Hanse! Chaque modèle est en effet régulièrement remis à jour, à l'image du 400 dont le plan de pont et les emménagements ont été redessinés.

Nous avons choisi d'essayer le 350. Un gros 10 mètres, c'est une bonne taille pour partir en équipage réduit ou pour musarder quelques semaines en famille, de mouillage en mouillage. Il s'agit du deuxième modèle de la gamme. Le plus petit est le 320. Premier contact: le rouf à angles vifs arbore des grands hublots qui le sont tout autant. Un look original qui tranche avec les habituelles productions de grande série, plus timorées en matière de design. Les dessous? Ceux d'une carène moderne et performante, fine à la flottaison pour assurer un bon passage dans le clapot, large à l'arrière pour la raideur, la stabilité de route et l'aptitude au planing. La quille livrée en série présente un voile étroit et un long bulbe. Le chantier a également étudié un lest plus court (1,52 mètre au lieu du 1,85 mètre standard) qui, forcément, ne sera pas aussi performant aux allures près du vent.

UNE CONSTRUCTION EN VERRE/POLYESTER QUI DEVRAIT RÉSISTER AU TEMPS

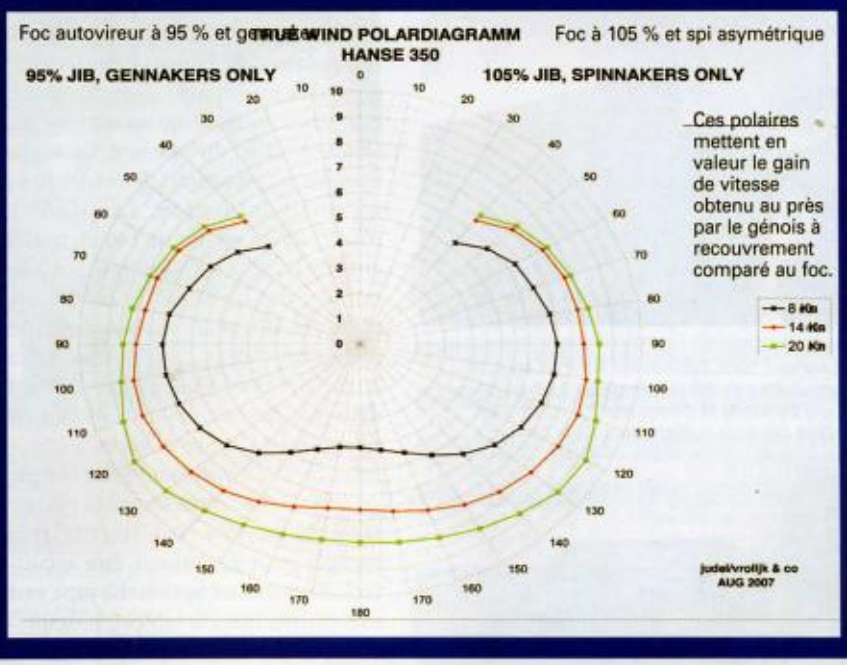
Le 350, contrairement à ses grands frères, n'est pas disponible en époxy. On se contentera donc d'une coque en verre/polyester stratifiée manuellement. La structure est très classique, avec des varangues et des renforts longitudinaux stratifiés à la coque, associés à des cloisons elles aussi stratifiées à la coque ainsi qu'au pont. Ce dernier est réalisé en sandwich, pour obtenir un gain de poids dans les hauts et une meilleure isolation acoustique et thermique. Le gelcoat et les dernières couches de résine sont de type isophtalique: un matériau qui résiste bien mieux à l'osmose que les résines classiques. Au chapitre des détails qui marquent un louable effort de qualité: les bandes décoratives sont réalisées au gelcoat et non à l'aide d'adhésifs. Une construction qui inspire donc confiance et qui devrait bien résister au temps.

Au moteur, le Hanse 350 évolue facilement au port, sans doute servi par son safran très profond. Mais manette dans le coin, la vitesse n'est que de 5,4 nœuds sur mer plate, ce qui augure de performances très moyennes par mer de face bien formée. On troquerait donc volontiers le 22 chevaux monté en série contre le 30 chevaux proposé en option (1 878 euros). Le mât à deux étages de barres de flèches est élancé. Il est possible de le cintrer grâce à un pataras réglable. Tous les croiseurs familiaux ne peuvent en dire autant. La grand-voile de belle surface (le gréement est élancé et la bôme se termine très près du pataras) est équipée de ris automatiques. Le système fonctionne bien, même s'il faut s'accommoder de mètres et de mètres de bout. Le foc se déroule en un tournemain. Équipé d'une bande de ris, Il pourrait presque se passer d'enrouleur. Petit mais pas minuscule... Ses 30 m² passent tout seuls devant le mât, guidés par un rail. Du coup, on enchaîne les bords sans toucher à rien! Et pour les réglages, inutile de forcer, il est possible de démultiplier le parcours de l'écoute. Un bonheur pour les uns, une frustration pour les autres.

Ces derniers seront sans doute séduits par un classique génois à 105 % de recouvrement. Une voile qui apporte un peu plus de pêche par petit temps – un bon demi-nœud (voir encadré ci-dessous). Car en dessous de force 2, notre foc autovireur ne joue pas les foudres de guerre: seulement 3 nœuds au près pour 5 nœuds de vent. Il est vrai que notre 350 traîne son hélice bipale fixe. Mais dès force 3, ça marche, le speedo accroche 5,6 nœuds à la même allure. Le foc autovireur est en tout cas devenu un signe distinctif des Hanse. Christian Fournez,

LE GÉNOIS À RECOUVREMENT PLUS PERFORMANT QUE LE FOC AUTOVIREUR

Le cabinet Judel/Vrolijk ne fournit pas les prévisions de vitesse en dessous de 8 nœuds de vent. Dommage, car c'est par tout petit temps que la différence de rendement entre le foc autovireur et un génois à recouvrement est la plus importante. Et pourtant, seuls 3 m² séparent les deux voiles d'avant! Il est clair que la facilité d'utilisation du solent autovireur se paie cher en termes de performances: plus de 0,5 nœud dans les petits airs, soit près de 10 %. Au portant, par 20 nœuds de vent, le Hanse 350 fonce à plus de 9 nœuds, faisant valoir les belles qualités de sa carène. Et là, le gennaker de 67 m² tient la route comparé au grand spi asy de 105 m²: jamais plus d'un demi-nœud d'écart entre les deux configurations pour des vitesses de 7 à 9 nœuds. Cette voile pourtant bien plus petite que le spi est un bon choix en croisière familiale grâce à sa facilité d'utilisation. Monté sur emmagasineur, elle se roule et se déroule en tirant simplement sur un bout. Nettement plus simple qu'étouffer un spi asy, même avec une chaussette.



La décoration moderne et très claire n'abandonne pas le bois. Deux essences au choix sont disponibles.

Pas de fargues ni de mains courantes : mais que font les design

Très dépouillée, la cabine avant est équipée d'un couchage de 1,90 x 1,75 m à la tête et 53 cm aux pieds. Peu de rangements hormis un placard et une penderie : les réservoirs d'eau sont stockés sous les couchettes. L'aération est assurée par un panneau de pont.

© LNM/EVO

La version deux cabines est équipée sous le cockpit d'un grand couchage de 1,97 x 1,60 m, d'une penderie et d'équipets. Le volume est éclairé par trois hublots dont deux ouvrants.

© LNM/EVO

▷ importateur Hanse à Hyères, est convaincu de l'intérêt de la formule : « *La plupart de nos clients sont des couples qui naviguent à deux, et peu de femmes manœuvrent* », argumente-t-il. Les plus téméraires s'offriront un spi asymétrique ou un gennaker. Les polaires du bateau démontrent que le gennaker est capable de performances très honnêtes en dépit de sa surface très inférieure à celle du spi asy. Le réglage des écoutes est assuré par deux winches reculés à l'arrière du cockpit. La grande barre à roue (120 cm, et même 140 en option) procure de bonnes sensations grâce à sa transmission par biellettes. Un coffre est prévu pour accéder aux organes de barre et au pilote : un bon point en cas d'avarie au large. On peut s'installer indifféremment assis ou debout, avec toujours une vue dégagée sur l'étrave et les voiles.

Le cockpit en T présente des bancs coiffés de teck, des hiloires larges et plates et une table (option) de 50 x 70 cm. Le fond du cockpit peut également être recouvert de teck. Encore une option. La jupe arrière est très courte, mais le tableau bascule, offrant une plateforme de bain. La version trois cabines que nous avons essayée n'est équipée que de deux coffres peu profonds et de logements pour des bouteilles de gaz. Mais rien n'est prévu pour le radeau de survie. Un petit quatre places conditionné en sac peut, à la rigueur, être stocké… D'entrée, c'est la version deux cabines qui s'impose pour un programme hauturier.

LA VERSION DEUX CABINES POUR LA GRANDE CROISIÈRE

Le chantier a retenu pour la grand-voile un sage circuit à double palan et non une barre d'écoute devant la descente. Les points de tire, très avancés, imposent des efforts importants pour border. Et le profil de la bôme encaisse, lui aussi. Toutes les manœuvres partent du mât, empruntent un faux pont, puis sont reprises sur deux batteries de bloqueurs de chaque côté du rouf. Les winches sont des 40. La capote très enveloppante protège bien le cockpit, mais l'équipier en charge des réglages ne voit pas grand-chose au plan de voilure. Les passavants, déjà bien mordus par le rouf, deviennent franchement étroits au niveau des cadènes. L'antidérapant est de bonne

© LNMEVO

desig ners d'intérieur ?

qui-
et de
Mais
rvie.
sac
trée,
pose

UR

e un
barre
s de
forts
le la
les
tent
deux
é du
pote
kpit,
s ne
. Les
rouf,
veau
nne

facture et accroche sous les chaussures, même mouillé. Les déplacements sont sécurisés par une paire de mains courantes inox. Plus à l'avant, trois beaux panneaux flush, une baille à mouillage profonde, des balcons ouverts, une pièce d'étrave inox qui intègre un davier déporté, et des taquets légèrement surélevés pour que les aussières ne raguent pas sur le cale-pied en alu. Des chaumards sont également découpés tout près de l'étrave.

À l'intérieur, l'ambiance est sobre, moderne, mais conserve tout de même beaucoup de boiseries, de l'acajou satiné (du bois clair est également proposé) qui contraste élégamment avec la cloison principale laquée blanc. La hauteur sous barrot est généreuse (1,94 mètre), la finition flatteuse, l'éclairage généreux, l'aération bien étudiée grâce à de nombreux panneaux et hublots ouvrants… au mouillage et au port, on est sous le charme. Mais pas à la gîte : quasiment aucune main courante sinon la poignée inox de la cuisine, pas de barre de protection, pas de fargues sur la table ni retenue dans les placards et autres équipets. Des détails à revoir. On a bon espoir : les emmé- ▷

© LNMEVO

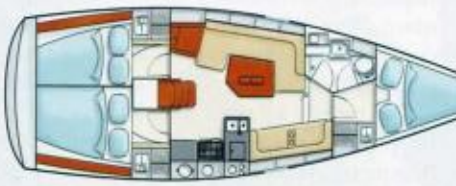
La cuisine en L comprend un réchaud deux feux avec four, de nombreux rangements, une glacière et une poubelle. Il manque juste une barre de protection.

© LNMEVO

La table à cartes suit la tendance actuelle : elle est toute petite (50 x 50 cm), et surtout dos à la marche dans les deux versions d'emménagements.

© LNMEVO

Le moteur est facile d'accès grâce à la descente montée sur charnière. À fond (2 400 tours), le 22 Ch atteint les 5,4 nœuds. Ce sera donc un peu juste contre une mer formée. Le 30 Ch proposé en option nous semble être un bon choix.



CARACTÉRISTIQUES HANSE 350

Architectes	Judel/Vrolijk & co
Chantier	Hanse
Matériau	polyester
Longueur de coque	10,55 m
Longueur à la flottaison	9,60 m
Largeur	3,55 m
Tirant d'eau	1,52 ou 1,85 m
Déplacement	6,36 t
Lest	1,845 t
Grand-voile	35,25 m²
Génois	29,61 m²
Capacité carburant	120 l
Capacité eau douce	240 l
Motorisation	22 ou 29 Ch D
Prix	94 300 €
Contact	Firros Yachts International www.firros-yachts.com

On aime : facile à manœuvrer

On n'aime pas : emménagements peu adaptés à la gîte

nagements du nouveau 400 viennent justement d'être marinisés avec de belles mains courantes qui courent sous le rouf. La version trois cabines repousse l'unique cabinet de toilette à l'avant pour reculer la partie principale du carré. Concrètement, la banquette en U sur bâbord s'étoffe un peu, tout comme la table (80 x 120 cm). De quoi accueillir cinq à six convives s'ils se serrent un peu. On se prive alors de la grande banquette tribord (qui cache un grand coffre) et donc de l'abattant de la table… de la version deux cabines. En résumé, c'est la configuration équipage réduit qui offre le plus grand carré. Pas très logique.

LA TABLE À CARTES TOURNE LE DOS À LA MARCHE. RESTE LE CARRÉ POUR LES CARTES PAPIER

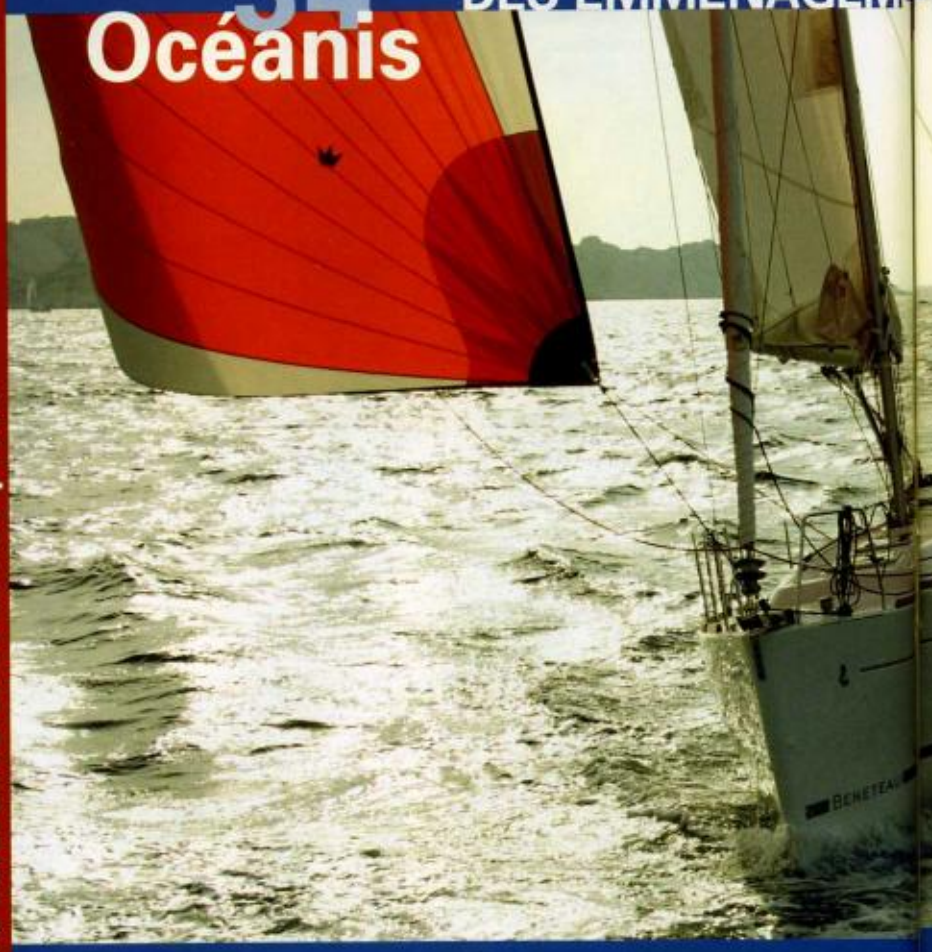
La cuisine en L offre un bon volume de rangement pour l'avitaillement et son plan de travail est équipé de fargues. En face, toujours près de la descente, mais à bâbord, une petite table à cartes qui tourne le dos à la marche. À l'heure du traceur de cartes quasi généralisé, le coin navigation devient le parent pauvre, il faudra s'y faire. Les amateurs de navigation « à l'ancienne » déplieront leurs cartes papier dans le carré. L'unique cabinet de toilette est aménagé, on l'a vu, près de la cabine avant ou de la descente. Dans les deux cas, il est confortable et bien adapté à un usage intensif. Disposer de deux toilettes à bord d'un 35 pieds n'est pas indispensable selon nous. Beaucoup de volume perdu pour un usage bien trop rare. La cabine avant propose un beau couchage mais peu de rangements, la faute aux réservoirs d'eau qui se cachent sous les matelas. Les cabines arrière sont mieux servies. La plus grande est à tribord. Avec un lit de 1,97 x 1,60 m, elle prend ses aises; on peut y ranger toutes ses affaires et l'aération est excellente. C'est donc la meilleure cabine du bord. Car à bâbord, sur le trois cabines, on perd 30 cm en largeur.

Le Hanse 350 séduit grâce à sa ligne moderne, sa facilité de manœuvres et ses performances au-dessus de la moyenne. Le charme continue d'opérer à l'intérieur à condition d'opter pour la version deux cabines, à notre sens bien plus cohérente avec son carré plus convivial et son coffre capable d'abriter le radeau de survie. Car la configuration trois cabines, dotée d'un carré décalé et de petits coffres, nous semble peu adaptée à un usage hauturier. On apprécierait également un traitement plus marin de ces emménagements, curieusement démunis de mains courantes et de fargues. On espère que le chantier corrigera le tir dès les prochains modèles. ■ *EVD*

Comparatif Hanse 350 / Océanis 34, la référence chez les 35 pieds

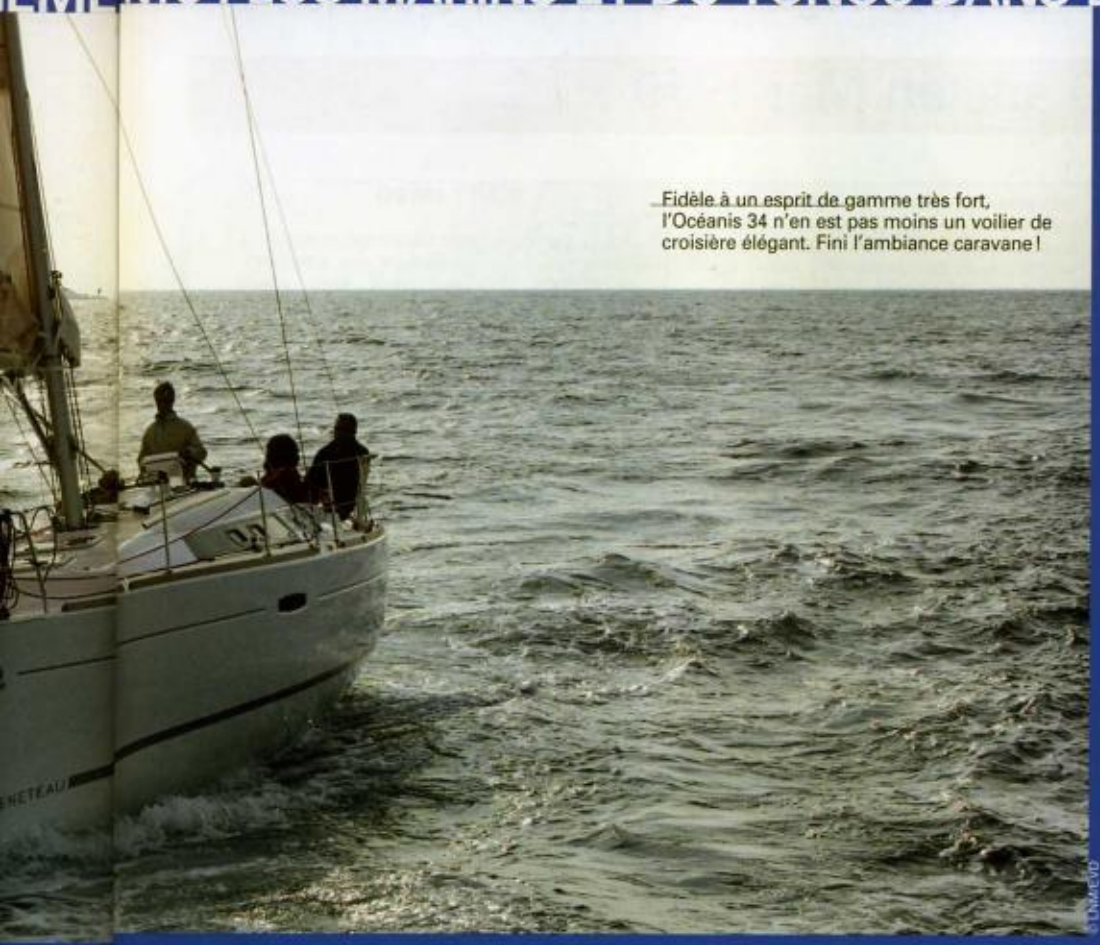
34 Océanis

DES EMMÉNAGEME



Plus de personnalité que les anciens Océanis, certes, mais des lignes qui restent très consensuelles… Chez les « petits » Océanis dessinés par le Groupe Finot, le 34 se cale entre le 31 et le 37. Les plus grands modèles (cinq voiliers de 40 à 54 pieds) sont signés Berret/Racoupeau. Grâce à un important effort de standardisation, la nouvelle gamme affiche des prix très serrés. Le bureau d'études du chantier a mis au point de nombreux éléments communs à plusieurs modèles de la gamme, comme le fameux panneau de descente intégré au capot sur glissières. Hors option, l'Océanis 34 est proposé à 4000 euros de moins que le Hanse 350. Un écart à relativiser car le voilier allemand offre 56 cm de longueur de coque supplémentaires. Le moteur livré en série est de même puissance sur les deux bateaux. Mais avec près de 700 kg de moins à déplacer et peut-être une hélice mieux adaptée, l'Océanis atteint 6,7 nœuds à 2000 tours. Un bon point pour l'évolutivité: le bateau vire en une longueur et demie. Sous voiles, à Marseille, le 34 nous a favorablement impressionnés par bonne brise: capable de garder tout dessus par 19 nœuds de vent, il taille la route à 6,5 nœuds au près et 1 nœud de plus quand on débride. Des performances proches des unités typées régate! Au portant, comme à bord du Hanse, on amure le spi asy à l'étrave. Avec la bulle orange, dès le médium, le speedo affiche 8 nœuds. Par tout petit temps, la surface de voile modérée (le ratio surface de voile/déplacement est de 9,82 m²/t, contre 10,20 m²/t pour le Hanse avec son foc autovireur) se solde forcément par une baisse de tonus. On s'ennuiera donc un peu en dessous de 5 nœuds de vent. Le plan de pont est bien étudié. Les passavants sont assez larges et l'antidérapant accrocheur. Seul bémol: le passage sous le bas-hauban. On apprécie l'emplacement pour le bib sous le siège du barreur, le grand coffre profond et compartimenté, la table de cockpit de 60 x 60 cm, les bonnes mains courantes, ainsi que les robustes taquets de garde. Les emménagements très soignés adoptent un contremoule. Ils se déclinent en deux ou trois cabines, comme sur le Hanse. Mais pour une fois, c'est le trois cabines qui a recueilli nos suffrages. Malgré une table à cartes réduite à peau de chagrin et ici aussi dos à la marche, un cabinet de toilettes bien raboté lui aussi, les deux cabines arrière permettent à deux personnes de dormir en mer. On pourrait même en loger trois ou quatre en montant des toiles anti-roulis. Ce n'est pas le cas dans la version deux cabines. Elle est équipée d'un grand matelas de 2 x 1,60 m… travers à la marche. Un peu court pour dormir quand le bateau gîte. Et puis cette immense cabine ne lâche pas grand-chose au coffre du cockpit.

GEMENTS PLUS MARINS ET DU TONUS DANS LA BRISE



Fidèle à un esprit de gamme très fort, l'Océanis 34 n'en est pas moins un voilier de croisière élégant. Fini l'ambiance caravane !

© LNMEVO

© LNMEVO

Le rouf en sifflet n'empiète pas trop sur les passavants. Seul le bas-hauban gêne le passage vers la plage avant.

Avec sa grande table équipée de deux abattants, ce carré peut accueillir six à huit personnes.

© LNMEVO

Contrairement au Hanse 350, l'Océanis 34 adopte un gréement plus ramassé et un génois à recouvrement.

© LNMEVO

CARACTÉRISTIQUES OCÉANIS 34

Architectes	Groupe Finot et Nauta Design
Chantier	Bénéteau
Matériau	polyester
Nombre d'exemplaires construits	135
Longueur de coque	9,99 m
Longueur à la flottaison	9,35 m
Largeur de coque	3,65 m
Poids lège	5,70 t
Lest	1,45 t
Tirant d'eau	1,37 ou 1,87 m
Grand-voile	28,00 m²
Génois	28,00 m²
Motorisation	21 ou 29 Ch
Prix	90 776 €

On aime : performances et bon rapport qualité/prix

On n'aime pas : table à cartes minimaliste