La vague

- **Hanse Yachts**
- **Allemagne**
- **Prix de base: 110300 € (723521 F)**
- **Long. coque: 11,35 m**

Essai: La Rochelle, vent ouest 10-12 nœuds, mer plate.

La nouvelle gamme Hanse met en ballottage les grands chantiers français. Son 370 montre qu'il est possible de réaliser un course-croisière détonnant à un prix très attractif. TEXTE DOMINIC BOURGEOIS

Au risque de faire grincer quelques dents, les grands chantiers français ont de quoi s'inquiéter de la nouvelle vague venue des trois grands constructeurs allemands: Dehler joue la carte novatrice, Bavaria table sur le coût final… et Hanse vise un public averti, avec un prix très attractif. Si les premiers jets du chantier de Greifswald, presque démodés avant l'heure, ont peu convaincu (Hanse 300, 311, 371), la nouvelle génération est bien finie, bien conçue, moderne, performante et confortable, à des prix compétitifs.

Après les 461 et 531 et leurs intérieurs avant-gardistes, le 370 reprend les spécificités du chantier (foc autovireur, flottaison étroite, hauteur sous barrots, grande cuisine…) en y ajoutant les enseignements tirés de l'observation de la concurrence (plus d'aération et de luminosité, plus de volume intérieur, grand cockpit…).

L'initiateur de cette approche est Michaël Schmidt, ancien armateur de voiliers IOR *(Pinta)* qui ont marqué les années Admiral's Cup. S'il sait ce que course signifie, il n'en oublie pas les fondamentaux de la croisière: qualité de construction, ergonomie du cockpit, organisation du plan de pont, grande facilité de circulation à l'intérieur…

Et en choisissant les célèbres architectes Judel & Vrolijk, secondés pour le design des emménagements par Brigit Schnaase, le chantier s'assure des performances et du comportement de la carène, tout en se démarquant par l'agencement intérieur.

e germanique

Dessiné par le tandem qui a conçu Alinghi, le Hanse 370 offre une carène remarquablement équilibrée à toutes les allures.

Photos Yves Ronzier

La très grande barre à roue offre une sensibilité et un contrôle étonnants, même au largue serré sous spi.

EN NAVIGATION

Tailleur de près

Le Hanse 370 s'avère facile à mener grâce à une carène très pure, un accastillage bien dimensionné et un contrôle à la barre remarquable.

Ce qui frappe sur le Hanse 370, c'est la disproportion entre la bôme immense et le foc autovireur : l'impression qu'à la moindre rafale au près, le bateau va monter sur sa barre et qu'au portant, il va falloir une bonne condition physique pour ne pas partir au tas. Faux ! C'est le point le plus étonnant de ce croiseur qui ne cache pas ses ambitions en régate : la douceur, la sensibilité, la réactivité, l'équilibre et le contrôle à toutes les allures sont tout simplement impressionnants… La vitesse atteinte n'a pas grand-chose à envier à un proto high tech. Le chantier propose d'ailleurs une version plus sportive avec deux winches self-tailing sur l'hiloire de cockpit pour le spi symétrique et une barre d'écoute de grand-voile juste devant la console de barre pour mieux régler la chute. Avec son ratio poids-puissance favorable, son gréement élancé et sa carène plutôt étroite en flottaison, le 370 devrait cartonner en régate !

Au près

★★★★★

Certes, une fois installé, le barreur doit contourner l'immense roue pour revenir dans le cockpit mais on peut adopter le système de renvoi d'écoute de grand-voile « à l'allemande », sur les winches arrière lorsque les deux winches supplémentaires (en option) sont sur l'hiloire de cockpit. A la barre, le Hanse 370 →

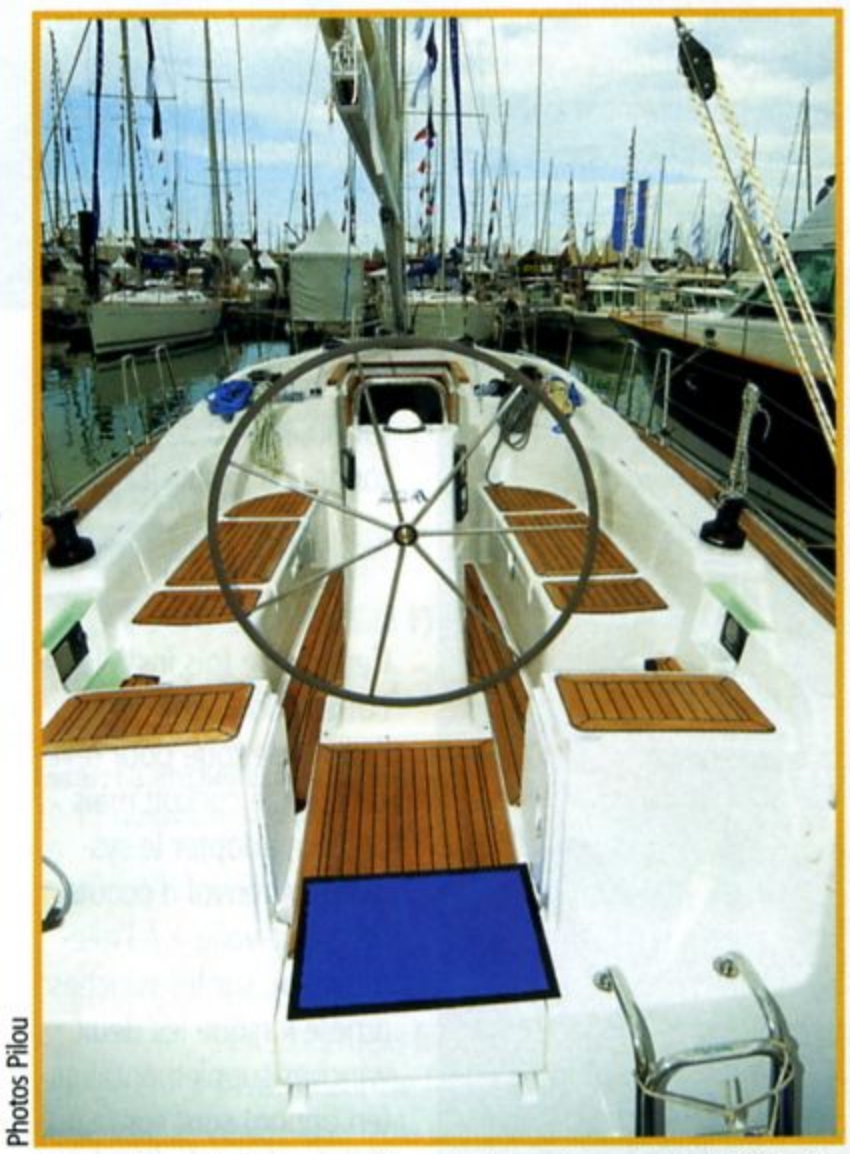
→ est parfaitement équilibré grâce à une grande pelle de safran et une transmission très directe par biellettes. Le cockpit assez vaste peut accueillir une table extérieure et une capote, et l'hiloire très haute et plate est pratique pour se protéger des embruns comme pour se déplacer vers les passavants. Le mât à deux étages de barres de flèche poussantes cintre facilement grâce au puissant pataras mais il faut modifier l'emplacement du taquet-coinceur. Enfin, le foc autovireur est un véritable régal.

Au portant

★★★★☆

La plage avant est astucieuse avec son davier d'ancre qui se rétracte dans la grande baille à mouillage grâce à un vérin hydraulique (en option) : le petit bout-dehors dans la ferrure d'étrave est alors totalement libre et on ne risque pas d'accrocher en empannant le spi asymétrique. Avec sa chaussette, rien de plus facile que d'envoyer la bulle, et les sensations sont alors au rendez-vous. Par 15 nœuds de vent, le 370 enclenche le turbo tout en conservant un contrôle et une précision de barre étonnants, même au largue serré. Le barreur a beau attaquer à 80° du vent grand-voile bordée, difficile de perdre la main… Sur des rails, ce croiseur garde une assiette longitudinale parfaite en profitant de ses formes arrière tendues pour allonger la flottaison dynamique et profiter du clapot court pour accélérer à chaque crête. Seule la barre d'écoute devant la descente n'est pas totalement convaincante, même en croisière, car la bôme cintre sensiblement lorsqu'un équipier tend la chute.

Bilan navigation
★★★★★



Photos Pilou

Pas vraiment de jupe arrière mais un bon accès à l'échelle de bain grâce à l'ouverture entre les bancs du barreur.

L'AÉRATION et la luminosité sont fort bien traitées sur la nouvelle gamme Hanse.

LA CIRCULATION est entièrement dégagée, de la descente à la cabine avant.

LE CARRÉ est un peu taillé à la serpe avec ses banquettes rectilignes et ses dossiers carrés.

A L'INTÉRIEUR

De l'espace à revendre

La version deux cabines testée apparaît comme la plus confortable avec son immense et très fonctionnelle cuisine et sa cabine arrière franchement spacieuse.

Il est rassurant de constater que, dans un tel espace, un concepteur peut se démarquer des standards convenus. Bénéteau l'avait tenté dans les années 90 avec le designer Philippe Stark mais, ces derniers temps, les grandes marques européennes avaient tendance à jouer les « copier-coller ». Manque de personnalisation, d'innovations, améliorations homéopathiques au fil des gammes, les chantiers étaient marqués par la prudence, voire l'immobilisme. Heureusement, la « guerre des prix » actuelle bouscule les habitudes et, si les Cyclades de Bénéteau apportent leur pierre à l'édifice, Hanse sort aussi du train-train quotidien. Cela ne plaira pas forcément à tous, mais au moins certains fondamentaux sont joliment traités. A l'image de **la cuisine** en L qui se prolonge derrière la descente avec un grand plan de travail en granit gris, un réfrigérateur à double accès, deux profonds éviers carrés… **Le cabinet de toilette** est aussi fort bien agencé avec 1,85 m de hauteur minimale, une douche à porte vitrée, un lavabo rectangulaire (enfin : finis les ovales pour s'asperger à la gîte !) et une porte de 40 cm. **La cabine avant** est aussi convaincante : 1,90 m de hauteur, une couchette de 2 x 1,80 m avec de l'espace au-dessus, deux penderies et rangements. **La cabine arrière** pourrait être optimisée en augmentant la largeur (1,95 x 1,70 m) et en gagnant sur le très grand coffre pour aménager des rangements sous le cockpit. Quant **au carré**, si la lumière et l'aération sont réussies, le dessin « carré » au style dépouillé italien mériterait d'être plus ergonomique, avec des dossiers de banquettes moins verticaux. Sinon, l'espace est là, avec au minimum 1,90 m de hauteur sous barrots partout et une très bonne circulation générale.

Bilan intérieur
★★★★★

Hanse 370

Architectes	Judel & Vrolijk
Chantier	Hanse Yachts (Allemagne)
Longueur coque	11,35 m
Flottaison	10,05 m
Maître bau	3,75 m
Tirant d'eau	1,95 m
Déplacement/lest	6 800/2 280 kg
Grand-voile/génois	42,50/44,90 m²
Solent autovireur/spi	28,60/100 m²
Motorisation	29 ch
Eau/gazole	300/140 litres
Prix de base	**110 300 €** (723 521 F)

Importateur: Firros Yachts Int., 5, av. Gal-Ferrié, 06400 Cannes. 04 93 94 20 07. www.firros-yachts.com

Bien vu

- Les redoutables performances
- La cuisine en L bien équipée
- La sensibilité à la barre

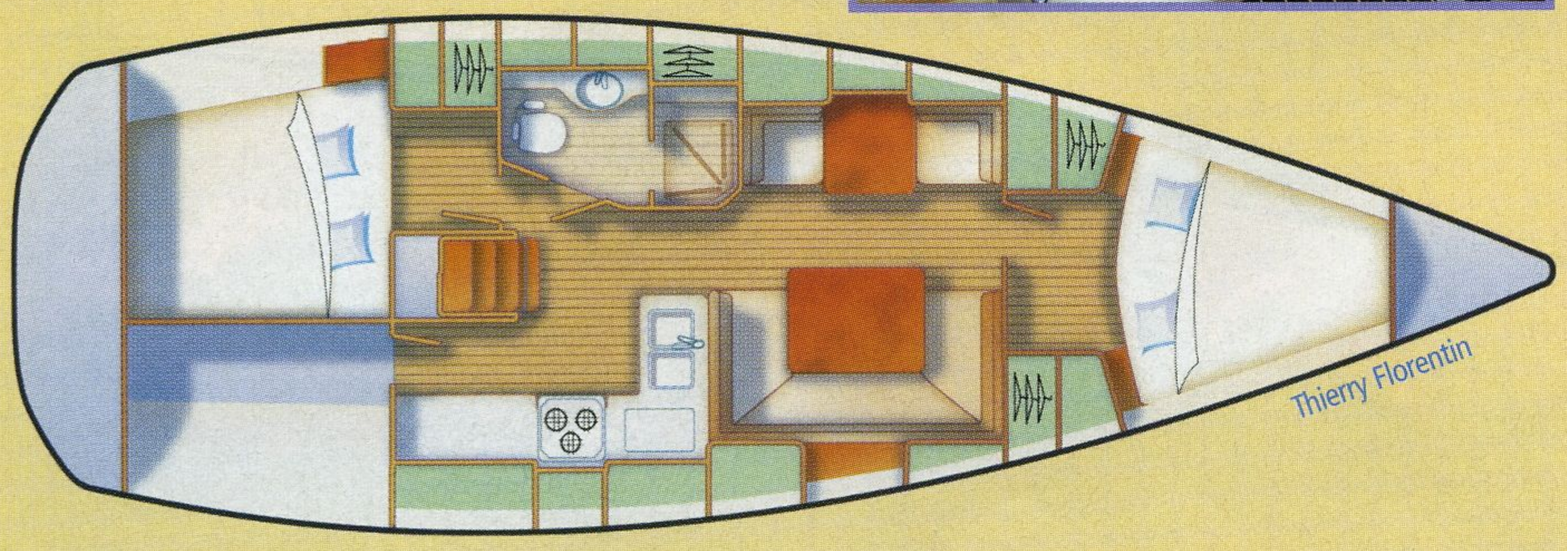
Mal vu

- Le manque de rangements dans la cabine arrière
- Le design intérieur trop carré

LA CUISINE est superbement équipée, avec un grand plan de travail.

LA TABLE À CARTES-SALON manque d'emplacement pour les instruments.

LA CABINE AVANT profite d'une hauteur généreuse au-dessus de la couchette double.



Conclusion

Hanse frappe fort avec ce 37 pieds intelligent, rapide, très abouti et confortable, même si on peut discuter les choix de design intérieur. Côtés performances, ce course-croisière a du répondant et devrait sérieusement inquiéter une catégorie de bateaux très riche en modèles. Car le prix en version standard est 10 à 40 % moins élevé que ses concurrents ! Il faudra attendre de connaître son rating IRC et les premières régates mais, à la barre comme à la manœuvre, le Hanse 370 est plus que convaincant. Sans pour autant entacher ses qualités de croiseur confortable. Un bateau plein d'atouts.

Notre avis ★★★★★