

HANSE 348

# La croisière comme on l'aime

Le petit nouveau du chantier Hanse présenté au dernier salon de Düsseldorf affiche une ligne séduisante et une philosophie basée sur le plaisir et la simplicité. Rien de tel qu'un test grandeur nature au départ de La Rochelle pour éprouver son karma !

Texte : Paul Gury. Photos : Christophe Breschi et l'auteur.



Etrave droite, haut franc-bord,  
rouf modéré... Le Hanse 348  
affiche une silhouette ambitieuse.

**ET SI NOUS PARTIONS** vers l'île d'Yeu ou carrément sur la Gironde ? Voilà un programme de navigation sur deux jours non seulement raisonnable mais aussi adapté à ce croiseur moderne nous semblait-il de prime abord. En face de moi Joseph Thoby, le distributeur Hanse implanté sur le port de La Rochelle et le tout nouveau propriétaire de *Njord*, un Hanse 348 flambant neuf, me font rapidement comprendre qu'au vu des prévisions météo pour les jours à venir, mes plans de navigation sont optimistes. Grosse pétote le matin, juste un peu de thermique dans l'après-midi à espérer et encore, uniquement à la côte. Définitivement pas de quoi s'envoyer en l'air et de nombreuses heures de moteur en perspective. Ce qui n'est vraiment pas le but recherché sur un essai grand format.

## UN FRANC-BORD IMPRESSIONNANT

Au moins, ce n'est pas la peine de se précipiter, nous avons le temps de réaliser un avitaillement dans les règles avant de partir découvrir le charme des pertuis sous un temps estival ! Au moment de transférer les courses du ponton sur le pont, la hauteur imposante du franc-bord pour une unité de moins de 35 pieds me paraît démesurée à première vue. Mais cette forme de coque, avec ses lignes tendues associées à un plan de pont relativement plat, lui assure au final un cachet résolument moderne et épuré qui n'est pas pour déplaire. Cette formule architecturale connaît un certain succès d'ailleurs puisqu'on la retrouve sur l'ensemble de la nouvelle gamme, à l'image du Hanse 388 (VM n°263). Et près de cinquante unités de ce plan Judel/Vrolijk se sont déjà écoulées depuis son lancement en janvier dernier, ce qui est prometteur ! Quant à l'étrave droite, massive, elle augmente la sensation de puissance qui se dégage de ce voilier et ce malgré un brion raisonnablement arrondi. Du volume, beaucoup de volume comme sur le Hanse 345 à qui il reprend une bonne partie des caractéristiques à quelques détails près. Impression confirmée lors de ma descente sous le pont : une belle couchette double arrière (celle du propriétaire), une grande cuisine en L au pied tribord de la descente – très douce au demeurant avec ces trois marches larges et peu espacées –, un carré spacieux bien éclairé par des hublots longitudinaux en amande et zénithaux bien dimensionnés ou encore une cabine avant constituée d'un triangle confortable. Côté bâbord, une salle de bains XXL avec toilettes et une douche comme à la maison donnant directement, via une petite trappe, sur un gigantesque coffre qui s'apparente plus à un petit local technique. Précisons que nous avons embarqué sur la version standard avec une seule couchette arrière mais qu'il est



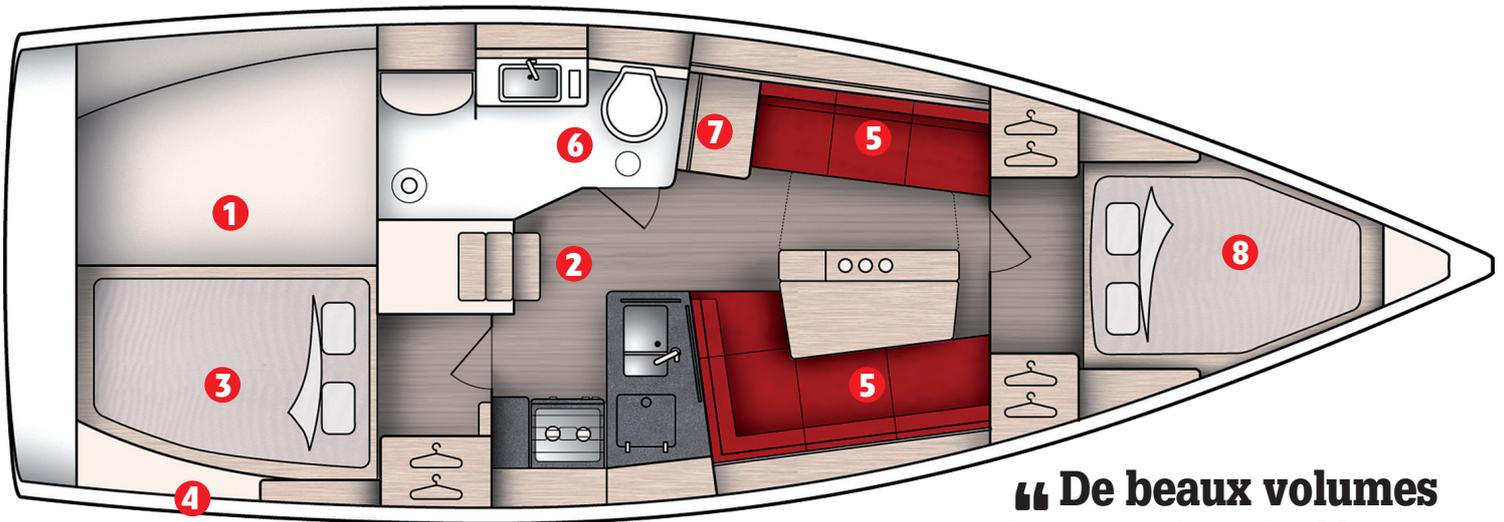
possible de choisir celle avec double couchette arrière, sans le grand coffre bâbord ni la douche. Après un rangement rapide des différentes courses derrière les dossiers des bannettes et sous les planchers, il est temps de prendre le large pour profiter de cette petite brise qui semble bien vouloir s'installer. Le bateau ne croule pas sous les espaces de stockage avec « juste » quatre équipets sous les bannettes, six petits dans le carré et trois dans la cuisine. D'autant que la place sous les couchettes est occupée à l'avant par la cuve d'eau et à l'arrière par le réservoir de gasoil. En revanche l'annexe viendra se

ranger facilement dans ce fameux coffre bâbord.

Nous quittons la panne sans difficulté, le voilier virant facilement sur place, bien aidé par son safran profond, compensé et suspendu. La présence des deux barres à roue en composite d'une jolie couleur noire (de loin on dirait du carbone) dans le cockpit permet au barreur d'embrasser l'horizon en se dégageant de la capote de descente. Avec son espace recouvert de teck du plus bel effet, sa table facilement escamotable – peut-être un peu juste pour un équipage nombreux – et son tableau arrière repliable, le cockpit



▲ Malgré les caprices d'Eole, nous avons parcouru près de 60 milles en deux jours entre les îles d'Oléron, Aix et Ré. Un beau terrain de jeu qui nécessite de bien anticiper les horaires de marée.



“ De beaux volumes dans moins de 10 m. ”



▲ La cuisine en L offre de belles dimensions : plan de travail de 0,66 x 0,60 m, deux éviers, une gazinière deux feux et un four.

## Le Hanse 348 en 8 points

1. Le cockpit mesure 2,20 m de long. Les bancs affichent des tailles raisonnables : 1,54 m de long pour 0,48 de large.
2. Hsb au pied de la descente : 1,86 m.
3. La grande cabine arrière mesure 1,87 m de hauteur à l'entrée et une couchette de 2 m de long x 1,50 m de large aux épaules.
4. Sur tribord, le coffre mesure : 0,98 de haut x 1,98 de long x 1,55 m de large.
5. Dimension des banquettes de carré : 1,58 x 0,60 m (bâb.), 1,90 x 0,64 m (tri.). Table : 1,10 x 0,95 m.
6. Cabinet de toilette XXL : 1,92 m de haut à l'entrée, évier : 0,46 x 0,28 m, douche : 1,04 x 0,64 m.
7. Table à cartes : 0,69 x 0,48 m.
8. Dimensions cabine avant : 1,86 x 1,70 m (aux épaules).



Les boiseries en chêne clair et le tissu rouge des banquettes s'allient bien.

## EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	10,40 m
LONG. FLOTTAISON	9,99 m
LARGEUR	3,50 m
TIRANT D'EAU	1,95 m
DEPLACEMENT	6 300 kg
LEST	2 100 kg
SV AU PRES	58,50 m <sup>2</sup>
FOC	23 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	35,50 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE	91 m <sup>2</sup>
GENNAKER	63,50 m <sup>2</sup>
MATERIAU	coque monolithique résine vinyl. pont sand. fibre de verre-balsa
MOTORISATION	Yanmar 29 ch
RESERV. CARBURANT	160 l
RESERVOIRS EAU	210 l
ARCHITECTES	Judel/Vrolijk
CONSTRUCTEUR	Hanse
CATEGORIE CE	B pour 8 personnes
PRIX DE BASE	115 000 €
PRIX BATEAU ESSAYE	173 000 €

**Principales options :** Pack Navigation basic 9 300 €, chauffage air pulsé toutes cabines 3 780 €, moteur 30 ch avec hélice deux pales repliables 3 120 €, boiseries chêne clair : 2 832 €, capote et lazy 2 700 €, portes de coupée 990 €.



Confortable, lumineuse, la cabine propriétaire est pourvue d'une penderie, de trois étagères et d'un vide-poches.

du Hanse 348 présente bien : on s'y sent à l'aise, les finitions sont réussies. De surcroît on ne se marche pas dessus tandis que l'espace entre les deux barres à roue est suffisant pour garantir le passage d'une personne. Devant la Richelieu, nous envoyons la grand-voile entièrement lattée de 35,50 m<sup>2</sup> sans rencontrer de difficulté. Idem pour dérouler le foc autovireur d'une surface plus que raisonnable. Chose curieuse, la drosse d'enrouleur se reprend sur un taquet sans coinneur. Ce défaut de jeunesse devrait toutefois être rapidement corrigé... Une fois établi au près, le Hanse 348 se comporte plutôt bien dans une brise d'une quinzaine de nœuds. Pas trop gîtard grâce à sa quille profonde de 1,95 mètre lestée de 2,1 t de fonte, le voilier se cale tout seul sur son cap à 30° du vent apparent pour atteindre une vitesse honnête de 5,5 nœuds.

## DES REACTIONS A LA BARRE TRES FLUIDES

On en oublierait presque ses 6,3 tonnes de déplacement tant les réactions à la barre paraissent fluides : il passe le petit clapot des pertuis sans broncher. Pas la peine non plus pour l'instant de recourir aux bosses de ris automatiques pour calmer les ardeurs de notre monture qui continue de se comporter sainement malgré quelques claques à près de 20 nœuds à l'anémomètre (en vent apparent). Un seul hic, l'absence de rail pour l'écoute de GV montée à l'allemande pour dégager le cockpit : on borde au maximum mais ça n'est jamais assez pour ramener par exemple le plan de voilure au centre, voire au vent quand les conditions le requièrent. Avec des horaires de marée qui nous empêchent de rentrer tout de suite dans le port de St-Denis d'Oléron, nous décidons de tirer des bords en direction du large. L'occasion d'apprécier la facilité des virements de bord : le foc autovireur est une sacrée invention tout de même... Plus besoin de s'échiner à choquer et border dans le bruit du faseyement. Alors oui, pour les puristes, cela semble une hérésie mais pour un équipage qui veut naviguer en père peinard, c'est parfait ! Appréciables également les petits cale-pieds sous la table du cockpit, la main courante placée sur le dessus de celle-ci ou encore le pupitre avec encastrement de l'écran tactile de navigation B&G (Zeus 2, 9 pouces). Quant aux manœuvres, elles reviennent toutes à la main du barreur qui peut régler, virer et gérer sa navigation en restant tranquillement assis sur son banc. Le piano constitué de deux batteries de cinq taquets coinneurs revient le long des hiloires sur chaque bord. Des poulies de pied de mât Seldén aux winches Lewmar positionnés à 30 centimètres des postes de barre, les bouts parcourent cette distance dans des goulottes démontables avant de passer sous les platines des winches d'embrague. Les dormants, eux, trouvent place dans deux

coffres arrière dédiés pour ne pas encombrer inutilement le cockpit. Toujours la simplicité alliée à une recherche d'esthétisme ! Par le travers du phare de Chassiron, nous décidons de tester le spi asymétrique gréé avec sa chaussette pour descendre au portant sur Oléron. Une fois le point d'amure frappé sur le davier, le pépin est envoyé sans souci – la chaussette c'est génial, merci Monsieur Tabarly – et nous voilà poussés à plus de 7 nœuds vers notre destination. Nous multiplions les empannages afin de rester lofés avec cette brise de fin de journée qui commence à s'évanouir. A l'heure de rentrer dans le port de St-Denis, nous serrons les fesses, un œil inquiet sur le sondeur car nous nous présentons un peu trop tôt par rapport à la fin du flot. Au pied des latérales vertes du chenal, il ne reste parfois pas plus de dix centimètres d'eau sous la quille... De quoi donner des sueurs froides au propriétaire ! Plus de peur que de mal puisque nous passons le seuil sans talonner, avant de venir nous caser dans une place au ponton visiteurs pratiquement désert. Dans la lumière

tombante d'une fin de journée bien chargée, nous profitons de la chaleur du carré pour entamer l'apéro. Un carré qui ne manque pas de charme avec ses bannettes confortables recouvertes d'un tissu rouge soigné entourant une table de bonne facture – on peut tenir à cinq adultes sans problème – et ses boiseries en chêne clair. D'autant que la luminosité ne fait pas défaut grâce à des plafonniers en nombre suffisant et à plusieurs petites lampes à allumage tactile (lumière blanche ou rouge pour les quarts de nuit) installées ici et là. Pas de vaigrage à bord mais des finitions plastiques chanfreinées qui confèrent une certaine classe à l'ensemble. Difficile de s'extraire de ce petit cocon pour parcourir les trois cents mètres qui nous séparent du restaurant de fruits de mer. Pour le coucher, on me fait les honneurs de la cabine propriétaire que j'investis tout de go ! Mes affaires sont promptement rangées dans la grande penderie située à l'entrée de la cabine. Profonde, large et moelleuse, la couchette incite au sommeil, une invitation que j'accepte sans tarder. Mais avant de sombrer, je profite





« Le tableau basculant peut faire une grande plateforme de bain. »



▲ Le gréement avec barres de flèche poussantes avantage bien la puissance donnée à la GV.

## La famille avant tout

Daniel Ouvrard, retraité depuis 2012, s'est offert un rêve avec l'acquisition du tout dernier modèle de chez Hanse. Celui de parcourir en toute simplicité les côtes charentaises, vendéennes et bretonnes entouré de sa famille nombreuse. Ancien propriétaire d'un Sun Odyssey 40 (de 2003 à 2017), Daniel souhaitait faire l'acquisition d'un voilier plus adapté à son programme, capable de lui garantir des navigations confortables et faciles. Hésitant entre plusieurs modèles de marques concurrentes, c'est le professionnalisme de Joseph Thoby - concessionnaire de la marque allemande à La Rochelle - qui l'aidera à se décider...

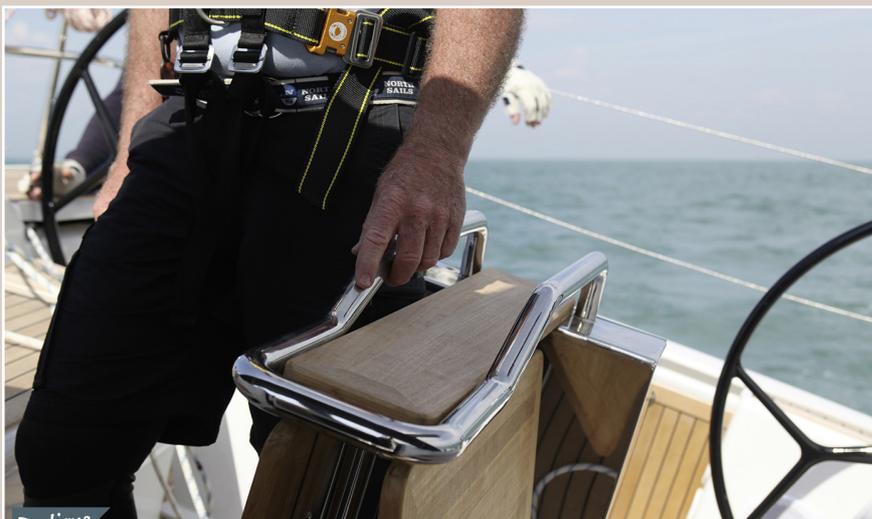


# A voir... et à revoir !

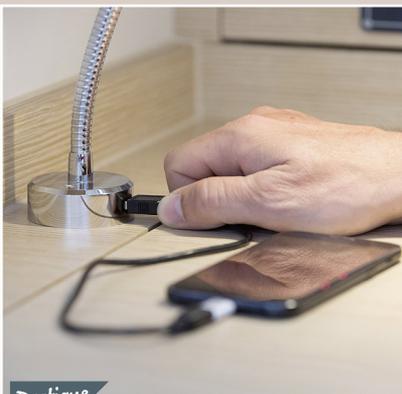
des ports USB implantés dans le socle de chaque lampe pour recharger mon téléphone. Au petit matin, une douce odeur de café me tire de ma cabine alors que le soleil pointe le bout de son nez. Quelques croissants avalés, nous ne tardons pas à appareiller car notre programme de la journée est dense : un mouillage devant Fort-Boyard puis une virée jusqu'à St-Martin-en-Ré. Nous n'oublions pas de nous débrancher du quai car malgré une autonomie énergétique suffisante assurée par deux batteries AGM de 160 Ah et l'alternateur moteur, autant assurer le coup si l'on souhaite garder les bières au frais... Mer plate, vent nul, l'occasion rêvée d'étreindre le moteur, cap sur le célèbre fort. Le petit trois-cylindres Yanmar de 29 ch se fait vite remarquer par son bon rendement (presque 6 nœuds à 2 000 tr/mn) et son silence (62 dB dans le cockpit pour seulement 55 dans la cabine avant).

## VIVE LE TABLEAU ARRIERE AMOVIBLE!

Une heure plus tard, nous mouillons dans huit mètres de fond en prenant garde de respecter la zone interdite des 200 mètres autour de Boyard. Un bon point pour le guindeau électrique qui, directement fixé dans la baïlle à mouillage profonde, possède assez de débattement vertical pour permettre de passer en mode manuel avec une manivelle de winch sans se retrouver systématiquement en butée. Nous profitons de cette halte pour gonfler l'annexe et savourer une mise à l'eau particulièrement aisée via le tableau arrière amovible. Une fois la plateforme descendue, on gagne une bonne surface, parfait pour la baignade, la remontée de l'homme à la mer ou pour toute autre activité nécessitant une mise à l'eau. Gênés par le ballet incessant des vedettes touristiques et les jets d'une équipe de production en plein tournage, nous décidons de pointer l'étrave vers la charmante escale de St-Martin-en-Ré. Malheureusement pour nous, le vent refuse toujours de se montrer, c'est donc la risée Yanmar qui prend le relais. Une petite vingtaine de milles plus tard, nous entrons dans l'avant-port magnifique de St-Martin avec ce décor de maisons typiques colorées et ces murs de pierre construits par Vauban. Avant de nous voir refuser l'entrée dans l'écluse par une employée de port un peu trop tatillonne à notre goût. Tant pis, une fois nos clichés réalisés nous repartons en direction du phare des Baleines pour profiter du grand soleil et de ce thermique enfin de la partie... Une dernière occasion d'apprécier la simplicité des manœuvres au près avant de redescendre sous spi cap sur le passage du pont de l'île de Ré. Nous retrouvons notre place au port des Minimes après un périple peu venté certes, mais tout de même actif. Vous l'aurez compris, cette unité est parfaite pour la croisière zen en équipage réduit ou en famille... ■



La main courante en inox positionnée sur la table du cockpit est la bienvenue pour assurer les déplacements à la gîte.



Malins les plugs USB au pied des lampes pour recharger en mer téléphone, tablette...



Le thermostat du frigo se trouve dans le fond : difficile d'accès et lecture pratiquement impossible!



La porte de la descente est solide mais très lourde. Elle tombe en faisant beaucoup de bruit!



Les panneaux de pont sont équipés au choix d'un store ou d'une moustiquaire.



Le cockpit a été bien pensé : du teck assure l'esthétique et l'antidérapant, les deux barres à roue permettent de naviguer au plus près des manœuvres tandis que la table repliable laisse assez de place pour le passage vers la descente. Notez le tableau arrière basculant.



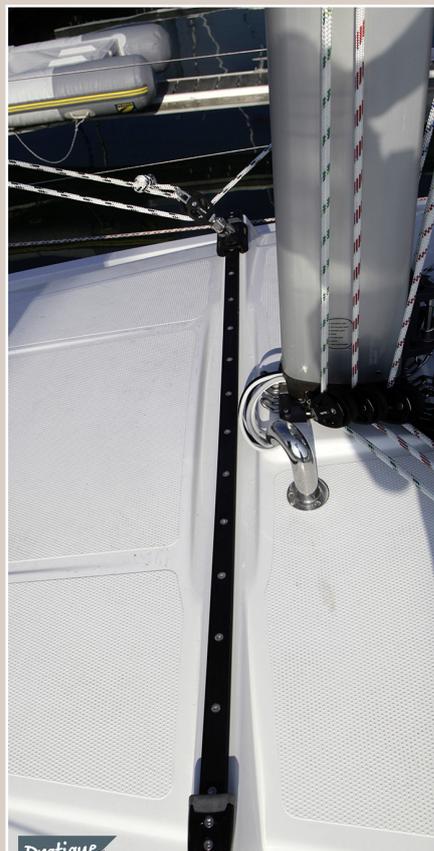
Le grand coffre bâbord permet de stocker annexe, voiles et pare-battage en toute facilité.



Il manque des attaches avec pontet et sandow pour tenir le panneau ouvert.



Le passage sur les passavants est un peu entravé par des bas-haubans très rentrants.



Le rail du foc autovireur implanté devant le mât se veut discret et efficace : c'est réussi...