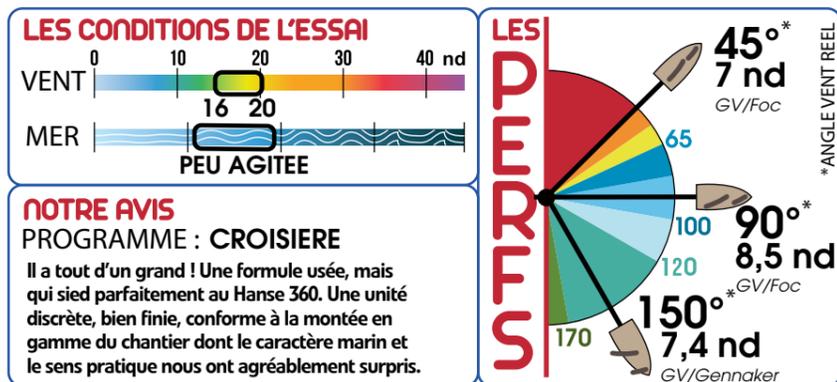


# HANSE 360

## Un croiseur familial idéal



**DANS LA BRISE**, tout dessus avant que la raison ne nous fasse prendre un ris, ce croiseur de 11 mètres est campé sur ses appuis, sûr de son cap et de son équilibre. C'est un vrai plaisir à la barre pour le skipper qui peut régler la grand-voile sans quitter son poste puisque l'écoute est montée à l'allemande. Entendez qu'elle revient indifféremment sur un bord ou sur l'autre devant le winch placé au bout de l'hiloire du cockpit. Mais lors de cet essai réalisé pendant l'élection du Voilier de l'année, on ne manque pas d'équipiers pour régler les voiles.

A chacun son écoute : au vent celle de grand-voile et sous le vent celle du foc autovireur. Et à chaque virement de bord, les rôles s'inversent. Dans ce cas de figure, le régleur de la voile d'avant s'installe sur le passavant, s'exposant alors aux éléments. Ce n'est pas idéal, mais cette configuration – barre et régleur la main sur l'écoute – n'est pas la plus courante pour un croiseur qui se veut avant tout familial et où, généralement, le barreur se chargera seul des réglages.

### UN COCKPIT ORGANISE AU CARRÉ !

Dans ce cas, on loue la proximité des pianos et des winches que l'on manipule en restant assis sur le passavant à côté de la barre. Des pianos idéalement servis par deux grandes bannes à bouts et où se love la totalité des manœuvres du bord : hale-bas, bordure, et évidemment les drisses et bosses de ris. Dans le dos du barreur, seules reviennent la drosse d'enrouleur accrochée au balcon bâbord et le réglage du palan de la pantoire du pataras sur tribord. De fait, l'organisation au carré de ce cockpit dans lequel rien ne traîne libre à la fois une belle zone pour le barreur et évite d'encombrer le cockpit totalement dédié au repos des équipiers. Seule bizarrerie, le montage des winches optionnels sur une platine enjambant les autres manœuvres sur l'hiloire. Un montage disgracieux, mais il faut l'admettre très pratique sous spi, car le winch



▲ L'arceau inox de la table, solidement implanté dans le cockpit, offre un appui très sûr.



« L'indispensable gennaker au portant est amuré sur une delphinière intégrant le davier de l'ancre. »

se trouve ainsi idéalement positionné et solidement ancré. S'il surprend, ce montage est classique chez Hanse, presque une marque de fabrique. Voilà sans doute un élément que le nouveau couple d'architecte/designer français à qui le chantier allemand a confié sa gamme n'a pas eu le droit de modifier. Car depuis 2020, ce sont les Rochelais Olivier et Isabelle Racoupeau qui ont eu carte blanche pour revoir le design des voiliers Hanse, au-dessous et au-dessus de la flottaison. « On nous a missionnés pour remettre en scène et conforter les fonctions du voilier, sans négliger le confort des équipiers, mais en modernisant la ligne extérieure et intérieure », explique Olivier Racoupeau. Pour ce 360, qui vient remplacer les anciens 348 et 388, il s'agissait donc moins de surprendre que d'unifier le style et de confirmer dans les aménagements la montée en gamme de la marque. C'est réussi. On aime la puissance de la carène dessinée par Olivier Racoupeau, même si en contrepartie il faudra obligatoirement s'équiper d'une échelle de coupée pour franchir le très haut franc-bord. Une fois



Pas de réelle table à cartes ici, mais un meuble haut de rangement qui, avec des fargues, ferait bien l'affaire.

à bord, le gain de volume et de puissance est appréciable, d'autant plus sur cette unité livrée avec le pack Performance (grand-voile lattée, triradiale, delphinère avec point d'amure de voile de portant). Le Hanse 360 paraît vite plus grand que ce que son nom indique. Les volumes sont en réalité ceux d'un vrai 37 pieds, quant à tous ces petits équipements facilitant la vie à bord (vérins de plateforme, de coffre, mains courantes dans la cuisine, hublots ouvrant vers l'extérieur pour ne pas mouiller l'intérieur, etc.), ils nous plongent dans l'ambiance d'un grand croiseur hauturier. Evidemment, nous avons détecté des points d'amélioration possible – ajouter des fargues à la table du carré, modifier le tiroir de la cabine

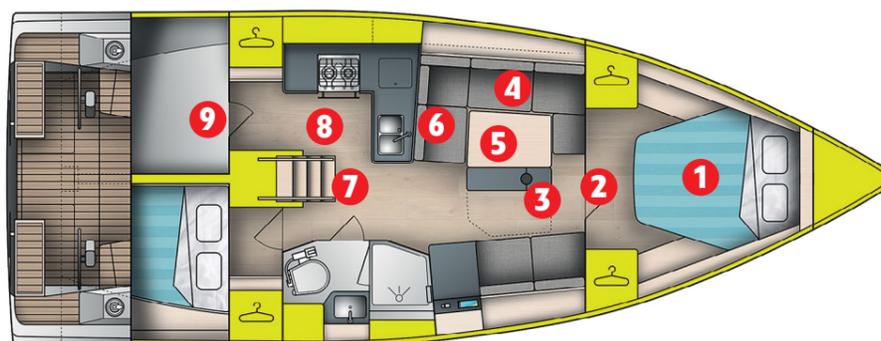
avant pour pouvoir l'ouvrir porte ouverte, ajouter une barre devant la gazinière – mais les points positifs l'emportent. Nous avons ainsi apprécié les cadènes prévues sur le pont pour éloigner les drisses du mât, la robustesse des ancrages de balcon et de la table du cockpit ou cette porte de descente à guillotine héritée des voiliers Dehler (propriété du groupe Hanse depuis 2009). Tout à bord, vous l'aurez compris, inspire confiance et ce très bon niveau de prestation est forcément séduisant. Côté style, les angles et arêtes vives reprochés aux Hanse d'anciennes générations se sont adoucis grâce au travail d'Isabelle Racoupeau, même si l'esprit est encore rectiligne. Mais notre regard est, là encore,

vite attiré par l'aspect pratique des aménagements : l'assise dans la douche, le carré rapidement transformable, la soute arrière, la simplicité d'accès aux éléments techniques ou, plus anecdotique, la présence d'une cave à vins façon Dufour et ce grand tiroir apéritif logé dans le meuble de la table du carré. Ajoutez à cela que le carré du 360 s'est ouvert sur le plan d'eau par rapport au 388 avec ses longs hublots de coque et l'on peut dire sans se tromper que l'on a là un sacré numéro : classique, mais très bien pensé. Un vrai croiseur marin et familial qui coche toutes les cases – sécurité, confort et performance – et qui rendra la croisière à son bord aussi confortable que sûre et conviviale.

« Le jeu de voiles Performance est en DCX de Elvström, coupes triradiales. »

## Le Hanse 360 en 9 points

1. La couchette avant mesure 2 x 1,60 m.
2. La hauteur sous barrots à l'entrée de la cabine avant fait 1,90 m.
3. La hauteur sous barrot à l'épontille est de 1,88 m.
4. Le linéaire des assises du carré est de 4 m.
5. La table du carré mesure 1,45 x 1 m avec un pan coupé de 0,54 m.
6. Le lit transformable du carré mesure 1,10 x 1,90 m.
7. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,95 m.
8. La hauteur sous barrots est de 2,04 m dans la cuisine.
9. La zone de rangement est accessible depuis le cockpit et la cuisine.



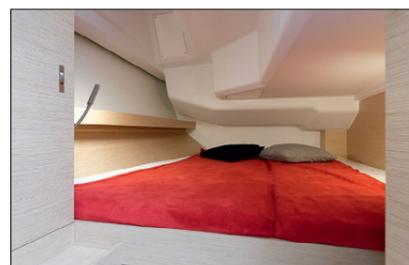
## EN CHIFFRES...

LONG. HORS TOUT	11,32 m
LONG. COQUE	10,60 m
LARGEUR	3,99 m
TIRANT D'EAU	2,05 m
DEPLACEMENT	7 800 kg
LEST	nc
SV AU PRES	61 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	35 m <sup>2</sup>
GENOIS	26 m <sup>2</sup>
GENNAKER	103 m <sup>2</sup>
MATERIAU	stratifié de verre/polyester
MOTORISATION	39 ch
RESER. CARBURANT	160 l
RESERVOIRS EAU	345 l
ARCHITECTES	Berret/Racoupeau
CONSTRUCTEUR	Hanse Yachts
CATEGORIE CE	A pour 6 personnes
PRIX DE BASE	223 080 €
PRIX BATEAU ESSAYE	321 180 €

**Principales options :**  
 Pack Navigation (6 660 €), pack Croisière (19 320 €), pack Performance (8 640 €), winches secondaires (2 760 €), pack Confort (5 940 €), carré convertible (1 740 €), delphinère composite (1 920 €), propulseur d'étrave rétractable (11 460 €), chauffage (5 580 €)...



▲ Dans cette version deux cabines, une salle d'eau, le lit propriétaire occupe toute la pointe avant.



▲ La cabine arrière bénéficie de l'absence de coffre sur tribord dans le cockpit.



◀ L'unique douche est royale. On apprécie la ventilation haute et surtout l'assise dans la cabine de douche.



# A voir ... et à revoir !



Le coffre est très profond, mais l'idée n'est pas de s'y glisser.



Deux pontets au pied du mât pour écarter les drisses.



La descente et la partie centrale de ce cockpit sont libérées de toutes les manœuvres, qui sont rejetées sur les hiloires et devant le barreur. Pratique en famille.



Une table de cockpit solide qui intègre la cartographie dans sa boîte en inox. Les fargues sont trop discrètes pour être efficaces.



Le carré transformable s'installe en un tournemain et offre une belle zone de repos.



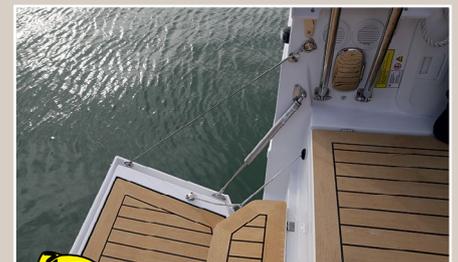
Impossible de tirer complètement le tiroir avec la porte ouverte.



Il manque de l'antidérapant sur le pan coupé du rouf.



L'eau embarquée sur le passavant est dirigée vers l'arrière.



Ce petit vérin permet de remonter la plateforme d'une seule main.