



Hanse 345

Concevoir un bateau plus court que son prédécesseur en y créant plus de place à l'intérieur comme à l'extérieur, ce n'est pas la première fois que la maison de Greifswald relève ce genre de défi. L'exercice reste d'autant plus délicat que le bateau est plus petit.

Texte et photos **Frédéric Augendre**.
Plans et infographie **François Chevalier**.

De l'espace à tous les étages

Pas de répit chez Hanse dans la course au renouvellement des gammes. Ainsi le chantier allemand sort-il son nouveau 10 mètres deux ans après le précédent. En comparaison du 355, le Hanse 345 perd 51 centimètres de long et 5 centimètres de large. Pourtant le bureau d'études de Greifswald a su le rendre plus spacieux, sous le pont comme dans le cockpit, en lui donnant les cotes ou les attributs d'un plus grand.

SOUS VOILES. Procédé n° 1, tendre les lignes. L'étrave a perdu son élanement, les formes arrière se sont

élargies, avec impact immédiat sur le cockpit et les cabines arrière. Parallèlement, la flottaison dynamique s'allonge pour atteindre l'équivalent, selon le chantier, de celle du Hanse 355, de façon à ne rien céder en performances avec une voilure moins généreuse mais un déplacement un poil plus léger.

Procédé n° 2 : doubler le poste de barre, pour une meilleure vue sur l'avant tout en facilitant la circulation. Parallèlement, les barres ont été reculées au plus près d'un tableau arrière dont la pente a quasiment disparu – manière de gratter encore quelques centi-

mètres – et qui hérite d'une jupe basculante.

Procédé n° 3 : incliner la paroi arrière du rouf, pour le confort de l'adossement et la sensation d'espace.

Procédé n° 4 : supprimer le piano, dégager rouf et hiloires pour ramener l'intégralité des manœuvres sur deux winches. Solution à la mode, sur le thème «le barreur gère tout et ne dérange pas ses amis», et qui a souvent pour inconvénient d'offrir à l'éventuel équipier une position de travail malcommode.

Avec une seule paire de winches, le concept touche sa limite. Ainsi, lors de notre essai-convoyage entre

Les chiffres de Voiles et Voiliers

► Prix et options

| | |
|---|------------|
| > Prix version de base : | 100 344 €. |
| > Prix du bateau essayé (départ chantier) : | 111 121 €. |
| > Principales options | |
| Grand-voile et foc autovireur Elvström FCL : | 3 468 €. |
| Pont teck : | 6 817 €. |
| Version trois cabines : | 1 160 €. |
| Boiseries chêne clair et plancher noce nero : | 2 380 €. |

► Caractéristiques techniques comparées

| | HANSE 345 | DUFOR 335 GL | OCÉANIS 34 |
|----------------------|--------------------|----------------------|-------------------|
| Longueur coque | 9,99 m | 9,98 m | 9,99 m |
| Longueur flottaison | 9,55 m | 9,00 m | 9,35 m |
| Largeur | 3,50 m | 3,49 m | 3,65 m |
| Tirant d'eau | 1,87 m | 1,90 m | 1,82 m |
| Voilure au près | 56 m ² | 54,10 m ² | 62 m ² |
| Déplacement léger | 6,2 t | 5,45 t | 5,62 t |
| Poids du lest | 2,03 t | 1,55 t | 1,45 t |
| Matériau | polyester | polyester | polyester |
| Lancement | 2012 | 2011 | 2007 |
| Architecte | Judel/Vrolijk & co | Felci | Groupe Finot |
| Chantier | Hanse | Dufour | Bénéteau |
| Prix ttc sans voiles | 100 344 € | 101 599 € | 97 952 € |

► Nos 4 vitesses cibles

| |
|---|
| MER PLATE + GV + SOLENT |
| 6,5 nœuds réels + 50° du vent = 4,2 nds |
| 9 nœuds réels + 70° du vent = 5,6 nds |
| MER PEU AGITÉE + GV + SOLENT |
| 15 nœuds réels + 120° du vent = 6,7 nds |
| MER AGITÉE + 1 RIS + SOLENT |
| 18 nœuds réels + 120° du vent = 7,5 nds |

Architectes : Judel/Vrolijk & co.
Constructeur : Hanse.
Importateur : Firros Yachts
www.firros-yachts.com

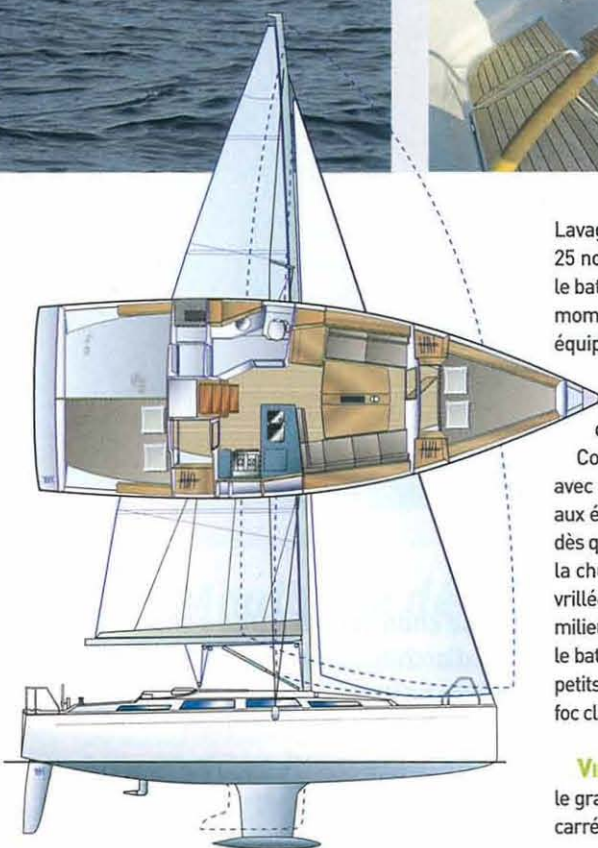
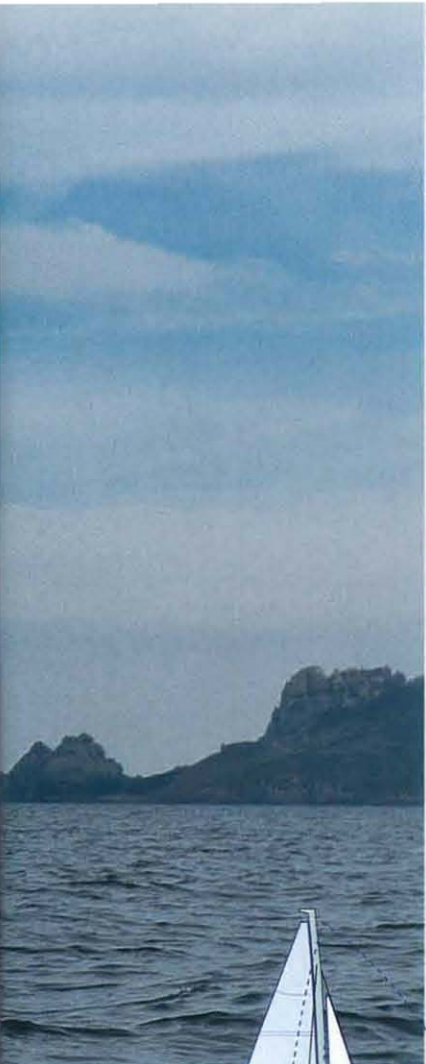


▣ Carré

Lumineux. Avec deux puits de lumière, de grands hublots ouvrants et deux panneaux de pont, le carré est clair et bien aéré. La table est de belles dimensions, et la banquette en «L» sur tribord peut faire un couchage d'appoint. Les divers éclairages, directs ou indirects, se modulent depuis un panneau digital fixé sur le flanc du meuble de cuisine.

▣ Cockpit

Les postes de barre, reculés à l'extrême arrière, offrent une bonne visibilité vers l'avant. La pente du rouf permet de s'y adosser très confortablement. Des équipets « splash-proof » encadrent la descente. Le retour des manœuvres sur une seule paire de winches est d'autant moins convaincant que les cordages portent sur le rouf, générant des frottements.



Lavagna et Hyères, lorsque le vent est soudain monté à 25 nœuds. Grand large à 9,5 nœuds dans les pointes, le bateau devenait franchement pénible à la barre et, au moment d'ariser, il n'y avait de place que pour un seul équipier, sans parler du jonglage laborieux entre écoute, hale-bas, drisse, bosse, bloqueurs, manivelle. Et comment gérer un spi asymétrique, quand drisse et écoute seront sur le même winch ?

Comme tous les Hanse, le 345 est gréé en standard avec un foc autovireur. Si changer de bord sans toucher aux écoutes a son charme, il y a un revers à la médaille : dès que l'on débride les écoutes ou qu'on roule de la toile, la chute ouvre irrémédiablement. La voile d'avant trop vrillée n'arrangeait probablement pas nos embardees du milieu de la nuit, mais une fois adoptée la toile du temps le bateau a retrouvé un équilibre sans reproche. Dans les petits airs du lendemain, il manquait des chevaux, option foc classique (à 106 %) ou code zéro bienvenue...

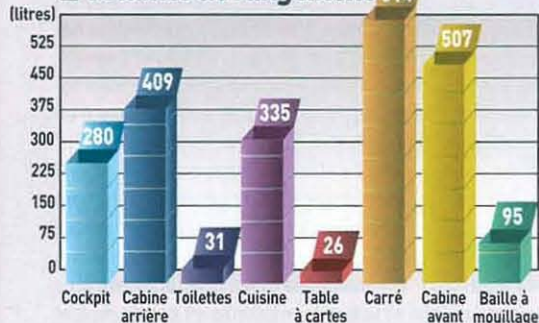
VIE À BORD. Outre les toilettes et les cabines arrière, le grand bénéficiaire de l'optimisation des espaces est le carré, qui gagne une banquette en «L» convertible et une

table de belles dimensions (118 x 125 centimètres). La cuisine a cédé du terrain, elle n'a pas de tiroir assez large pour un range-couverts, et la poubelle est minimaliste.

Le mobilier est dans le style du chantier allemand, linéaire et contemporain, le 345 inaugurant de nouveaux coloris optionnels pour les planchers (noce nero) et les meubles (italian oak). La hauteur sous barrots (1,90 mètre) est généreuse, certains détails sont d'un agrément certain, comme les puits de lumière, les hublots ouvrants, les éclairages indirects. D'autres agacent, comme la table à cartes en fragile porte-à-faux, ou les équipets supérieurs des cabines, prêts à s'arracher.

EN CONCLUSION. Produire un 10 mètres plus spacieux et agréable à vivre sans dégrader les performances, en gardant le prix catalogue à la barre des 100 000 euros, le pari est réussi. Il s'accompagne de quelques choix pouvant susciter débat, dont ce concept «easy-sailing» à deux winches en tout et pour tout. On appréciera le Hanse 345 aussi pour cela, ou au contraire on le récusera à cause de cela, selon l'idée que l'on peut se faire d'un croiseur et de sa propre pratique de la navigation. **F.A.**

▣ Volumes de rangement



Volume total de rangement :
2 297 litres.

Valeur moyenne pour ce type de bateau :
4 500 litres.

Peu de rangements. Difficile de ménager de grands espaces tout en réservant des volumes de rangement importants. Les coffres de cockpit et la baille à mouillage ne sont pas immenses, le coin navigation n'a pas d'équipets spécifiques. Le volume global sera nettement plus généreux dans la version standard deux cabines avec soute que celui que nous avons mesuré sur un modèle trois cabines.

▣ Points forts

- Carène équilibrée.
- Agrément du cockpit, espace intérieur.
- Plusieurs options d'aménagement.

▣ Points faibles

- Fonctionnalité des manœuvres.

▣ Conditions de l'essai

150 MILLES DE CONVOYAGE
ENTRE LAVAGNA (ITALIE) ET HYÈRES.
Vents faibles, passagèrement force 4 à 5.