

HANSE 388

Un certain caractère

CETTE ANNEE, Hanse a vu les choses en grand, en très grand même. Le chantier allemand a présenté non pas une, mais quatre nouveautés à Cannes : les 388, 348, 418 et 548. En fin de salon, c'est sur le benjamin de la gamme que nous embarquons en profitant d'une bonne brise d'ouest. La première impression est l'espace et le dépouillement du cockpit. Deux batteries de taquets devant chaque poste de barre libèrent la descente des habituels bouts du piano. Le circuit des drisses et des écoutes passe sous les hiloires où elles sont lovées et stockées dans une baille à portée de la barre. Les deux bancs arrière se relèvent pour faciliter la circulation et accéder aisément à la plateforme de baignage. Mais pour l'heure, pas question de piquer une tête dans cette brise automnale, des conditions frisquettes mais idéales pour juger du comportement du bateau, des sensations qu'il procure et de la fluidité des déplacements à bord. Hanse reste fidèle à sa philosophie : la facilité de manœuvre. A bord, le barreur a les pleins pouvoirs. Toutes les manœuvres reviennent à portée de barre sur deux winches reculés. Le foc, autovireur, ne demande pas de travail lors des virements de bord, si ce n'est de le choquer légèrement pour relancer la machine. Et encore. Sur la table du cockpit,

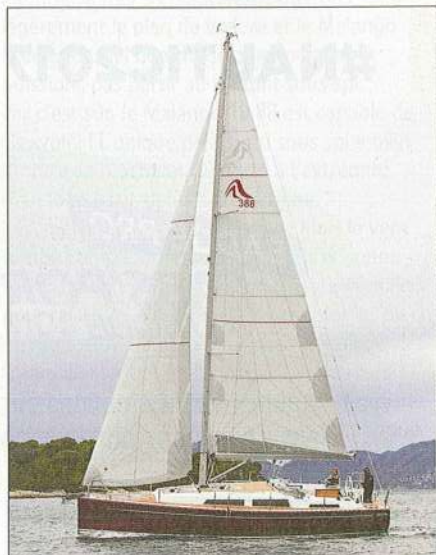
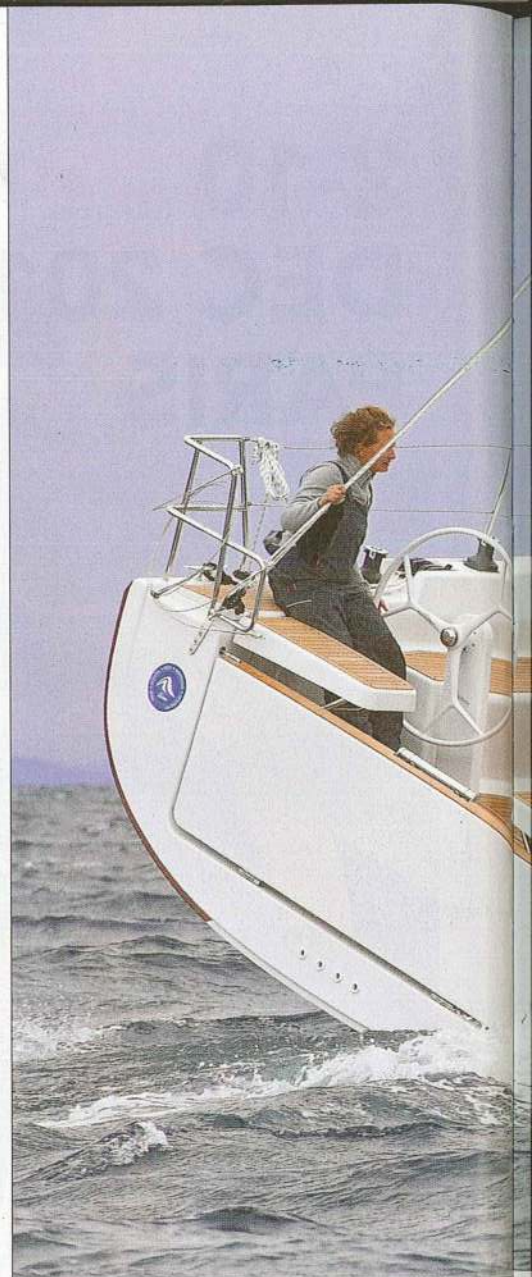
un écran affiche la carto, des répéteurs sont disposés sur chaque hiloire. A la barre, il manque, comme souvent sur les bateaux d'essai, le cale-pieds pour prendre appui à la gîte. La barre est douce et le bateau très réactif. Au près serré, le speedo affiche une moyenne de 7,5 nœuds et touche même les 8 nœuds dans les surventes. On relève 90° au compas entre deux virements. A mesure que l'on s'éloigne de l'abri naturel des îles du Levant, le vent fraîchit. Une vingtaine de nœuds au doigt mouillé. La barre devient plus dure, l'angle de gîte augmente mais le bateau reste très réactif.

DES DEPLACEMENTS SECURISES

La table de cockpit, avec sa main courante, apporte un excellent appui pour les déplacements et permet aux équipiers de caler leurs pieds sur les battants pour faire du rappel « croisière ». On se déplace aussi aisément à l'avant, les pieds sécurisés par le pavois qui court jusqu'à l'étrave. Les larges surfaces vitrées sur le rouf, au niveau de la descente et en pied de mât, apportent une grande luminosité à l'intérieur. Mais des bandes antidérapantes ne seraient pas superflues, d'autant qu'avec l'humidité du jour, c'est une vraie patinoire. Heureusement, les occasions de se rendre en pied de mât sont rares. Le système de prise de ris automatique ne requiert pas, en effet, de quitter le cockpit. Il exige en revanche de la longueur de bouts dans la bôme et des renvois qui génèrent plus de frottements qu'un système en prise directe. A défaut de prendre un ris, nous abattons en grand pour rejoindre le port de Cannes et profitons de ce bord plus confortable pour poursuivre notre visite sous le pont. L'ensemble est lumineux et le design intérieur a été soigné. Les hublots de rouf offrent un point de vue imprenable sur le gréement et font aussi office de puits de lumière. Les boiseries (châtaignier canadien en option) comme les selleries claires participent aussi à ce sentiment de luminosité. A tribord de la descente, la cuisine en L, avec cuisinière deux feux, four et frigo à double accès

est bordée d'équipets. Certains rangements ouverts auraient mérité des fargues plus hautes... La table à cartes, avec le tableau électrique, se situe sur bâbord. Elle est prolongée d'une banquette qui complète le carré sur tribord. A l'avant, la hauteur, tant assis que couché, confère un sentiment de volume précieux sur une unité de cette taille. Les vide-poches sur les côtés et en pied de lit, ainsi que les rangements de part et d'autre de la porte, accueilleront tous les effets personnels. Les deux cabines arrière sont parfaitement symétriques. Le grand plus, décliné sur toutes les unités de la série, est la luminosité offerte par un vaste hublot d'angle. Enfin, côté hygiène, la salle d'eau avec douche et WC est située à bâbord de la descente. L'ensemble est très réussi, en termes de volume mais aussi de fonctionnalité. Le WC peut devenir assise de douche ou zone humide pour se changer après un quart arrosé. Et c'est bien vu. Ces quelques heures passées à bord du Hanse 388 donnent une très bonne première impression du petit nouveau de la gamme. Il est fidèle aux ambitions de navigation facile et confortable et mériterait qu'on approfondisse la question à l'occasion d'une vraie croisière et d'un essai plus long.

Texte : S. Sigrist. Photos : V. Pelagalli.



▲ Le foc autovireur explique le faible recouvrement de la voile d'avant.



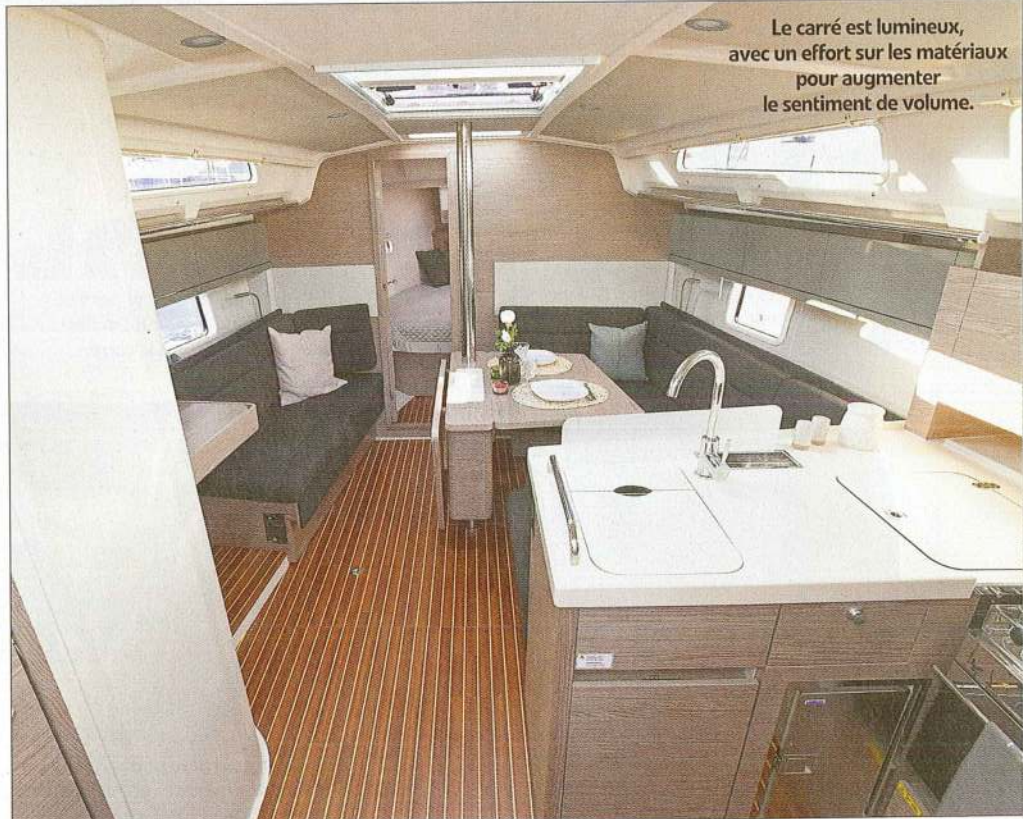
« Dans la brise, le nouveau Hanse reste réactif et équilibré. »



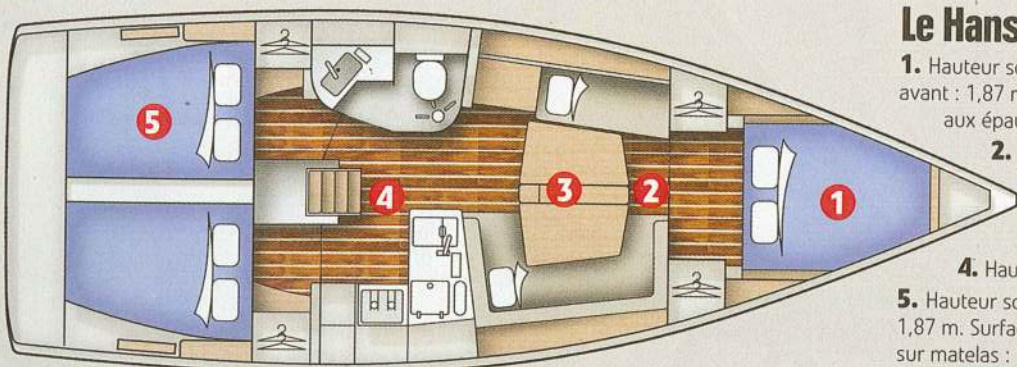
▲ La cabine avant est lumineuse, et dotée d'une généreuse hauteur sous barrots.



▲ Les deux cabines arrière sont identiques avec une surface de matelas plus que correcte.



Le carré est lumineux, avec un effort sur les matériaux pour augmenter le sentiment de volume.



Le Hanse 388 en 5 points

1. Hauteur sous barrots dans la cabine avant : 1,87 m. Surface matelas : 2 x 1,60 m aux épaules. Hauteur sur matelas : 1 m.
2. Hauteur sous barrots à l'épontille : 1,90 m.
3. Surface table du carré dépliée : 1,42 x 1,03 m.
4. Hauteur sous barrots à la descente : 1,90 m.
5. Hauteur sous barrots cabine arrière : 1,87 m. Surface du matelas : 2 x 1,60 m. Hauteur sur matelas : 1 m.

EN CHIFFRES...

LONG. HORS TOUT	11,40 m
LONGUEUR DE COQUE	10,99 m
LONG. FLOTTAISON	10,40 m
LARGEUR	3,90 m
TIRANT D'EAU	2,06 m (option : 1,62 m)
DEPLACEMENT	8 270 kg (quille standard)
LEST	2 380 kg (quille standard)

SV AU PRES	72 m ²
FOC AUTOVIREUR	28,50 m ²
GRAND-VOILE	43,50 m ²
GENNAKER	93,90 m ²
MATERIAU	stratifié de verre
MOTORISATION	38 ch (standard : 27 ch)
RESER. CARBURANT	160 l
RESERVOIR EAU	295 l

ARCHITECTES	Judel/Vrolijk & Co
CONSTRUCTEUR	Hanse Yachts
CATEGORIE CE	A/6 pers. et B/10 pers.

PRIX DE BASE **214 303 €**

PRIX BATEAU ESSAYE **149 888 €**

Options : Pack navigation : 9 300 €, Pack confort : 3 900 €, moteur 38 ch : 3 600 €...



Les déplacements à l'avant sont sécurisés par le pavois et la main courante.



Le vaste hublot de rouf permet de garder un œil sur les voiles, bien au chaud dans le carré.



L'échelle de bords télescopique a de vraies poignées qui se rangent à plat une fois qu'elle est repliée.



Des bandes antidérapantes sur les surfaces vitrées ne seraient pas de trop, surtout par temps humide.



Les coffres arrière permettent de stocker défenses et aussières comme ici, derrière la barre.



Le coin du palan de patacas gêne l'ouverture de la baille à bouts.