Je vais être looooooooooooooooooooooooong

Mais plus détaillé que les essais disponibles sur internet, VV ou autre magazine

Je vais aussi essayer d’être neutre ;-)

J’ai acheté M’Enfin à un Hollandais via un Broker (escroc) en février 2016. Il était à vendre depuis 2 ans. Négocié à 20% du prix affiché, ça doit expliquer la mauvaise humeur du broker

Il était absolument nickel, il passait 7 mois par an au sec, moteur 300h, 2 entretiens par an, électronique d’origine basique et désuète mais en état, voiles en bon état et toutes les factures depuis l’achat

L’autocollant « attention chaud » était encore collé à l’intérieur du four.

Un seul problème que je n’ai vu qu’au sec : de l’eau était entrée dans le safran par le haut. En fait si on force sur le bateau, le safran, très long, force sur sa mèche ce qui fait que le safran se fend en haut. Défaut vu sur plusieurs 312, 315 et même plus grands au sec.

Semblerait être un problème sur plusieurs Hanse GTE de différentes longueurs

Dès l’achat, je l’ai sorti 3 mois pour y faire les premiers travaux et modifications

Ponçage de la coque jusqu’au gel coat, 2 couches d’époxy bi-composants, 3 couches de Primocon et 4 couches d’AF. Remplacement de toute l’électronique par du Raymarine I70, 2 nouvelles batteries et réparation de la partie supérieure du safran.

**SAV et aide**

Le SAV Hanse Pays-Bas / Belgique est nul

Le représentant ayant changé plusieurs fois depuis 2004, les nouveaux vendeurs n’ont aucune info sur ce qui est vendu avant eux.

Ils se fichent royalement des clients qui ne sont pas leurs clients

Aucun SAV de la part de Hanse Allemagne

Il existe un forum de propriétaires Hanse en Anglais. Mais pas très technique et pas très vivant. Nombreuses questions sans réponse

Il existe un FB Hanse, mais essentiellement de grosses unités qui montrent leurs photos dans des endroits idylliques

**DESCRIPTION DE BASE**

Equipement standard de base au dessus la moyenne et prix inférieur pour ce genre de voilier à l'époque. Cote anormalement basse je trouve

* 6 gros taquets d’amarres
* Lazy jack/bag
* Pataras réglable 6 brins
* Compas plastimo sur fût, sondeur, speedo/loch
* Voiles north : Foc autovireur, spécifique aux Hanse et grande grand voile avec léger rond de chute
* 4 winchs de 32 (des bavarias 36 ou Béjafours de 34’ ont les mêmes)
* 2 batteries de 75ah
* 220v et chargeur
* 7 taquets coinceurs sur le roof
* Furuno GP32
* Echelle de bain
* Douche de cockpit
* Chauffe eau
* Webasto 3500
* Feux de navigations
* Rail de génois
* Catégorie a – 6 personnes
* Hsb 1.9m partout
* Rail de fargue alu

**CARRE**

Table à carte avec un siège et petit bar (indispensable). Bon à la gîte ce n'est pas top, mais au moins je sais où ranger plein de petits bazars indispensables. Et, oui, je suis un idiot qui a encore des cartes et de quoi tracer une route dessus. Elle est couverte d’un filet antidérapant et rien n’en tombe à la gîte

Les banquettes du carré font 2 X 0.6. Pour moi c'est un rien étroit, mais couché sur le côté ça le fait. Avec les toiles antiroulis on y dort bien. Il faut enlever les coussins de dossier pour y dormir ; Sieste possible avec les coussins

Belle table à rabats pour 5

2 armoires plus 2 grandes doubles étagères de 80cm à BB et TB au dessus des dossiers

Les fonds sont trop plats à mon gout (10cm). Une bouteille d’eau de 1.5l est trop épaisse. Mais je suppose que c'est la même chose pour ses concurrents.

Les planchers sont vissés, ça m'emm et j’ai enlevé les vis et ils sont maintenant seulement posés. J’espère ne pas sancir ;-)

C'est cependant pratique pour stocker du bazar quand je pars, nettoyer les fonds et accéder au loch quand des squatteurs décident d’y résider.

Le volume de rangements est faible VS les vieux voiliers.

Pas de rangement sous la banquette TB: eau (100l inox). Petit coffre de 80l sous la banquette BB à cause des batteries et chargeur. J’ai déménagé les batteries et chargeurs, il y a maintenant 3 beaux coffres

Les vernis sont superbes et les vaigrages beaux et simples à démonter

Huisserie et poignées de portes en inox. Epontille inox 10cm de diamètre ; c’est la M, ça doit être frotté en permanence ☺

**SDB - WC**

Plus que correcte. Comme toutes les SDB sur des voiliers de <10m la douche mouille tout, mais ça peut être utile. Ai supprimé le robinet douche

Petite penderie pour 2 cirés complets.

1 armoire sous évier

J’ai installé des tringles pour pendre les serviettes. Espace de 1m X 15cm sur lequel on peut déposer de petits rangements au dessus du WC et derrière le lavabo

WC marin manuel classique

Porte vers le garage

Pompe pour évacuer l’eau de douche

**CUISINE**

Cuisine ni moins bien ni mieux que celle de n'importe quel voilier actuel. 1 évier, frigo, cuisinière 2 feux et four, 3 armoires haute (40X20), 3 tiroirs et armoire sous évier avec poubelle.

Le frigo est un rien petit je trouve mais fonctionne bien

Manque de rangements à mon goût. Les équipets sont vraiment peu profonds. Mais les nouveaux n'en n'ont carrément plus.

Pas mal d'emplacements inutilisés et utilisables pour en faire des équipets/étagères supplémentaires.

Pas de plan de travail, j’ai fabriqué une plaque en bois pour recouvrir l’évier

**CABINE AVANT**

La cabine avant est correcte, 2 couchettes en V de 2 X 0.7, mais je préfère ça à une grande cabine avant avec banquette et suppression de la TàC (avis personnel). Il existe un triangle qui permet de faire une grande couchette en pointe de 2X2

Au fond une armoire de 50l et 2 longues étagères de 1.6m

Très grands rangements sous les couchettes

Hsb 1.90m

**GARAGE BB ARRIERE**

L'énoooornme garage/coffre à BB est vraiment génial, on pourrait en faire une petite 3è cabine de 2m x 1.4m

Accessible via la SDB et le cockpit

Elle permet d'y installer toute l'électronique de façon visible et accessible, sans compter le spi, 6 caisses de 40X30, 6 gilets, des boissons. Plus du bazar en dessous.

Réservoir à eaux noires inox 50l, Webasto et chauffe eau

Sous les planchers 200ah LFP + chargeur d’alternateur

J’y ai fabriqué des étagères qui augmentent fortement le volume disponible

Dans le fond j’ai installé toute l’électronique facilement accessible

**CABINE ARRIERE**

Cabine arrière confortable même à deux.

Lit de 2.2 X 1.8. Possibilité d’y dormir à deux car la partie sous le cockpit ne fait que 50cm. On a donc une couchette de 1.3, ce qui est correct

Le second ne dort pas avec le fond du cockpit à 10cm de son nez. Petite armoire 2 portes : penderie et 4 étagères. Petit espace de 40X40X10P sous le plancher

Ajout d’une étagère de 2m X 20cm de long du bordé

Grands rangements sous la couchette partiellement utilisé pour le réservoir à diesel (50L) en inox (pas de jauge). Mais il reste pas mal de place. Profondeur de 30 à 50cm

La partie sous le cockpit est utilisée pour y stocker mon asy, des coussins et les sacs de vêtements qui ne rentrent pas dans les armoires

**COCKPIT**

Barre à roue très douce de 90cm avec colonne instruments, manette moteur et petite table à rabat (50 X 60)

Ecoute de GV attachée en fond de cockpit palan 6 brins sans réglage possible. Ai posé un petit rail de GV Barton.

Bancs recouverts de teck

Très grands coffres sous les sièges barreurs. Je me tiens debout dedans. J’y mets aussi une grande bonbonne de gaz de 27l, mes amarres, pare-battage, câbles 220v, 3 jerrycans et d’autres bazars

Le coffre à gaz est utilisé comme rangement

Deux banquettes de 1.70 X 50

Deux winchs de génois utilisés pour le spi, 2 winchs sur le roof avec 8 taquets coinceurs

* Balancine
* Drisse de spi
* Ecoute de foc
* 2 bosses de ris
* Bosse de réglage d’asy
* Hale bas
* Spare

La bosse d’enrouleur vient à l’AR TB avec un petit coinceur sur le pont

La capote de roof avec une barre recouverte de cuir séparée pour se tenir avance loin dans le cockpit offrant un abri correct

Bonne protection aux vagues

J’ai fais ajouter une sorte de véranda à la capote qui permet de la fermer totalement. Ca permet d’être dehors tout en étant dedans. Pratique lors des quarts humides et permet de laisser le capot d’entrée ouvert quand on est à l’intérieur (plus de condensation)

**PONT**

2 capots de ponts 60X60 et 6 petits hublots de coque (2 cabine avant, 2 carré, 1 sdb et 1 cabine ARR).

Bonne aération

Un hublot juste au dessus de la cuisine

Rail de foc autovireur

Jupe nickel pour y déposer une annexe de 3.5m gonflée.

Espace sous la bôme pour y mettre un radeau et sur le capot pour y poser un PS de 80W

Baille à mouillage avec 60m de chaîne de 8 et guindeau Lofrans 1000w (installé par moi)

Bout dehors Selden pour amurer l’asymétrique (installé par moi)

Rail de génois 2m (d’origine)

Les haubans sont placés pile au milieu des passavants, pas pratique du tout

Lignes de vie inox BB et TB (installé par moi)

Poignées inox sur la capote pour sécuriser l’accès vers l’avant (installé par moi)

Deux grandes poignées en bois sur le roof

Mât 2 étages de BDF posé sur le pont (hauteur + :- 13m) avec tout dedans

Drisse de spi supplémentaire plus haut que la drisse d'origine qui frotte sur le dessus de l'enrouleur.
J'ai la version avec rails de fargue en alu perforé. Très pratique pour y fixer tout un tas de bazar. Notamment poulies de renvois de spi et poulie de renvoi de bosse d’enrouleur

**VOILES**

Remplacement des voiles d’origines North après 17ans

GV 3 ris et ris de fond (utile entre 15/17Kn), bordure rallongée de 10cm, 4 lattes forcées dans boitiers à roulettes Rutgerson et coulisseaux métal à roulettes Rutgerson. Tissus Challenge Performance Cruise Dacron 8.18 Oz. Drisse dyneema

Foc auto vireur tri-radial avec 3 lattes verticales, point d’écoute 5 positions. Tissus Challenge Performance Cruise Dacron 8.18 Oz. Drisse dyneema

Asymétrique tri-radial 61m2. Challenge Fibermax 64 premium nylon 1.50 Oz. Drisse dyneema

**COMPORTEMENT et SPECIFICATIONS**

LOA 9.45m

LWL 8.07m

Beam 3.20m

TE 1.75m

Poids 4.1T

Lest 1.3T

GV 27.5m2

Foc 16m2

Génois 32.4m2

Asy 61m2

Très léger VS les nouvelles versions (4.1t VS 5.3T) avec une surface de voile en diminution
Lest 1.3t (30%) à 1.8m

Un plaisir pour naviguer en solo. L'autovireur est un vrai plaisir. Je ne reviendrais plus à un grand génois. On tourne la barre et, hop, c’est fini

La grande barre à roue avec tringlerie Jefa est d'une douceur ahurissante. Elle se tient à 2 doigts assis sur les plats- bord. Et malgré tout très précise. Dès qu’on charge la mule M’Enfin devient très nerveux (utilité du rail de GV)

Si la surface de toile est bonne, la barre ne devra pas être tournée BB/TB plus de 15°

Bon, faut pas rêver, on ne la lâche pas pour aller à l'avant. Blocage de roue sympa mais inutile.

Quand ça rentre il faut quand même souquer ferme pour étarquer la GV malgré son palan 6 brins. Encore l’utilité du rail de GV

Quand on ne le connait pas les départs au lof sont rapides.

La télécommande de pilote + capteur d’angle de barre sont indispensables en solo pour aller hisser le spi (chaussette) ou quand on jette/remonte l’ancre (télécommande de guindeau doit encore être montée)

En dessous de 7Kn il se traîne un peu à cause du petit foc. Cependant celui-ci est un vrai turbo. Il ajoute min 2Kn dès qu’on le sort

Je ne charge jamais, je n'aime pas la gîte qui ne sert pas à grand chose à mon avis. Je prends les ris assez tôt.

Je n'ai quasi jamais mis les passavants dans l'eau. Sauf une fois par fainéantise ou en régate en attendant le bord de largue

Au vent arrière, partir de 150° en dessous de 8Kn la GV dévente le foc, à ce moment là, idéalement, il faut sortir l’ASY tangonné

Au portant dans le petit temps il faut apprendre à naviguer voiles en ciseaux. Ou seulement sous GV car la GV dévente le micro foc. Possible aussi de tangonner l’asymétrique ou le foc en ciseau ; mais mon tangon est trop long pour le foc

Dès qu’on approche des 170° le foc change seul d’amure, c’est un excellent moyen de savoir qu’on marche sur la tranche du couteau

L’asymétrique de 61m2 pour le petit temps qui déhale bien et que je tiens au portant jusque 20Kn réel (pas fait exprès)

50° 🡪 90° : max 14Kn

90° 🡪 130° : max 19Kn

Ensuite jusque 22Kn avec la peur au ventre et mer plate

GV et foc selon le vent réel au près (30° AWA)

< 16 Kn : GV + foc

> 16Kn : GV ris de fond + foc

17 – 18Kn : GV ris 1 + foc

18 – 20Kn : GV ris 1 + ½ foc

20 – 25Kn : GV ris 2 + foc ou ½ foc

> 25Kn : GV 2ris ou GV3 ris + foc

Ris 3, pas encore mis

Au travers je garde tout dehors, GV + Foc, jusque 20/23 Kn et au grand largue jusque 26/28Kn

Sans le faire exprès j’ai tenu mon ASY (61m2) jusque 22Kn à 160°. A ce moment là je faisais 9Kn depuis 10 Minutes

Mât de 13m et 2 étages de bdf pas trop poussantes. Donc pas trop d'inconvénient au portant.

Haubans, bas-haubans, galhauban 6mm, ridoirs inox

Quand je regarde mes "tracks" sur Navionics "zone sans courant", je vois régulièrement plus de 7Kn et même plus de 8kn. Avec une pointe à 9.3Kn.

J'ai tenu 9Kn de moyenne sous spi pendant 3h entre Cherbourg et Wight avec 15Kn travers (sans courant) confirmé par Marine Trafic. V Max homologuée 10Kn

La jupe arrière est très pratique quand on se gare cul au quai, pour aller nager ou quand on rentre avec l’annexe. J’y stocke aussi l’annexe dégonflée ou le radeau

**MOTEUR**

Il a +/- 1400 heures. Entretien 1 X p an. Comme je navigue toute l’année, pas d’hivernage. En hiver je le recouvre d’une grosse couverture en polaire.

Le 2GM20 est bien. 6Kn à 2200tr sans vent.

Bon, un rien léger pour les manœuvres avec 20Kn de face, mais on se démerde. Je suis surpris, mais je n'ai aucun (ou très peu) effet d'hélice. Hélice bipale d'origine (remplacée en 03/2021 après 6 ans)

Consommation de 0.8 à 1.5L /h

Relativement silencieux et stable, j’ai même réussi à dormir pendant qu’il tournait

**CONSTRUCTION**

Après avoir discuté  avec un chantier à Gosport (Hugo Boss) qui avait réparé un 312 qui avait tapé un rocher à 6kn, la construction est, selon lui, nettement supérieure aux BéJafour.

Avis similaire pour tout les Hanse des années 99 à 2005

Le bateau ne se tord pas dans les vagues, les meubles ne se détachent pas, les portes ne s’ouvrent pas toutes seules et peuvent encore s’ouvrir à la gîte. Pas de bol, tous les coussins quittent leur place

Le pont est collé-vissé à la coque par le rail de fargue en alu. Au niveau du rail il fait plus d’1,5 cm d’épaisseur

Tout ce qui est vissé dans le pont à une contre-plaque de 18mm

Le haubanage est normal pour cette taille, 6mm cadènes inox. Haubans, bas-haubans et galhaubans

Les varangues sont épaisses (6mm) et forment un beau coffrage

Les portes des meubles sont en bois et les structures en CP marine

Les portes ont 5cm d’épaisseur et les parois qui font parties de la rigidité ont 18mm d’épaisseur

Les meubles sont collés dans des gorges

Les parois structurelles sont collées et laminées à la coque et au fond

Quille à bulbe en fonte

La coque est protégée par un liston PVC semi rigide de 5cm de large sur 3cm d’épaisseur

La quille est fixée avec 11 boulons de quille inox de 20mm et une grosse contre-plaque en inox de 2cm d’épaisseur ou des rondelles de 0.5cm

Si les capots restent ouvert en position basse, la fenêtre de la cabine ARR ouverte et grâce à l’ouverture dans le capot d’entrée ; jamais d’humidité

**Comparaison des Hanse 3xxx depuis 2004**

Les évolutions de ce petit Hanse font que plus le bateau grandi (+ 1%), plus son poids augmente (25%), plus le lest diminue (-22 à 11%), plus sa surface de toile diminue (-22%)

Pour faire un voilier d’attaque pas cher, le nouveau moteur est un 12cv qui sera insuffisant vu l’augmentation de poids

S/W : sail / weight – voiles / poids (T)

B/S : ballast / sail – Lest / voiles

B/W : ballast / weight – Lest / poids

ZV : performance ratio calculate VS sail / weight / ballast – voiles/poids/lest

Mesures selon sailboatdat.com

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Model** | **Year** | **L** | **W** | **Weight** | **Lest** | **Sail** | **Price** | **S/W** | **B/S** | **B/W** | **ZV** |
| **Hanse 312** | **2003** | **9.45** | **3.20** | **4 100** | **1 650** | **60.9** | **65 000€** | **15** | **22** | **0.3** | **34** |
| [**Hanse 315**](https://bateau.ouest-atlantis.com/hanse-315.html) | **2006** | **9.45** | **3.20** | **4 300** | **1 650** | **60.9** |  **70.000 €** | **14** | **22** | **0,3** | **34** |
| [**Hanse 320**](https://bateau.ouest-atlantis.com/hanse-320.html) | **2007** | **9.55** | **3.30** | **5 200** | **1 480** | **51.35** | **75 106 €** | **10** | **29** | **0,28** | **27** |
| [**Hanse 325**](https://bateau.ouest-atlantis.com/hanse-325.html) | **2010** | **9.63** | **3.30** | **5 200** | **1 480** | **51.34** | **82 200 €** | **10** | **29** | **0,28** | **27** |
| [**Hanse 3**](https://bateau.ouest-atlantis.com/hanse-325.html)**15** | **2016** | **9.62** | **3.35** | **5 300** | **1 500** | **47** | **80.000 €****Moteur 12Cv** | **8.8** | **31** | **0.28** |  |

**MODIFICATIONS ET TRAVAUX EFFECTUES DEPUIS 2016**

Installer l'électronique soi même est simple. Il est très facile de passer les câbles partout dans le bateau dans tout les sens. Il y a de gros tubes partout.

Des trous dans les varangues permettent le passage des fils des 2 pompes de cales électrique, du loch et des fils qui alimentent le côté TB vers le tableau à BB. Je les obstrue avec du tape pour que, pour le ca où il y a de l’eau, elle ne se ballade pas dans tout le bateau

La colonne de barre est fixée sur le fond du cockpit qui est creux sur 10cm et tout les fils dans les tubes de la colonne et de là sous le plancher du cockpit

* Boulons et joint de quille
* Quille sablée, 3 couches d’époxy, primocon et 4 couches d’AF
* Portes dans les filières TB et arrière
* Changement des silents blocs moteur
* 2 PS de 50w sur le roof et la capote avec régulateur Victron
* Electronique Raymarine complète en I70
* Pilote P70 avec capteur d’angle de barre
* Traceur 8’ Raymarine, transpondeur AIS, VHF DSC avec GPS
* Nouvelle capote et lazybag. Réfection de la housse de foc
* Pose d’un boute dehors Selden pour l’asymétrique
* Fabrication de nombreuses étagères et équipets à cause du manque flagrant de rangements
* Sommiers à lattes Ikea partout et matelas à mémoire de forme
* Ancre Delta 10kg, 60m de chaîne et guindeau Lofrans 1000w
* Ancre Delta 10kg avec 25m de bout plombé
* Remplacement de tout le gréement courant (drisses Dyneema)
* Remplacement du gréement dormant
* Remplacement des robinets « bateaux » par des robinets inox maison
* Remplacement de toute l’électricité « primaire » : 220/10, 12/12, 12/220 en matériel Victron Smart
* Remplacement de tout le faisceau moteur, démarreur et alternateur
* Déplacement des batteries du coffre carré BB vers les coffres sous la couchette arrière et sous le « garage » BB.
* Batterie moteur Optima 86ah (couchette BB) et batteries service LFP 200ah + BMS (garage TB)
* Nouvelle hélice et anode
* Nouvelles voiles (GV – foc et ASY)
* Démâtage pour contrôle du mât et du câblage interne
* Remplacement de toutes les ampoules par du led
* Pile Efoy 1600W, autonomie totale en nav 15 jours sans moteur
* Pause d’une jauge de carburant (pas d’origine) – je dois encore poser la même sur le réservoir d’eau
* Démontage et ouverture du safran pour une rénovation totale. Suppression de toute la mousse, remplissage par de la mousse bi-composante à cellules fermées, ponçage jusqu’au gel coat, 3 couches de mat avec époxy bicomposant, primocon, AF. Il est mieux que neuf
* Batterie LFP 200 Ah + BMS + Victron 220/12 spécial LFP + Victron DCDC spécial LFP + BMV
* Les circuits 220 et 12v ont été entièrement refait
* Déplacement des batteries des coffres carré vers le coffre sous la couchette AR et celui du « garage »

**PRO AND CONs**

PRO

* Voilier solide et bien fini (vernis)
* Grand garage et grands coffres arrière
* Table à carte
* Foc autovireur en solo ou en famille
* Bien acastillé : winchs, taquets coinceurs et taquets d’amarres
* Jupe
* Mouille peu
* Véloce à partir de10Kn
* Barre agréable et douce
* 2GM20 bien adapté
* Le coffre avant sous la couchette est 100% étanche
* Grande couchette arrière

CONTRE

* Peu de rangements et ceux qui existent sont petits
* Foc qui ne porte pas au portant par vent faible 🡪 asy indispensable
* Batteries et chargeur qui occupent de la place dans les coffres BB du carré (a été modifié)
* Petit réservoir diesel sans jauge(a été modifié)
* Demande à être arisé très rapidement, moins simple que de rouler un génois
* Haubanage au milieu des passavants
* Pas de rail de GV, indispensable dans les surventes (a été modifié)
* Banquettes de carré un peu étroites

**Conclusion**

Un bon petit voilier pour 1 ou 2 semaines de vacances en petite famille

Facile à mener et pas vicieux, mais qui a quand même un sacré caractère joueur

Bien construit et fiable

Idéal pour couple avec 1 enfant

**PHOTOS**