

HANSE 315

# La croisière avec charme

Etre à la fois séduisant et raisonnable, habitable et performant, esthétique et confortable... C'est l'éternelle quadrature du cercle pour un croiseur de grande série. Avec ce nouveau 315, Hanse a réussi l'exercice : nous sommes allés le vérifier sur 100 milles dans une Méditerranée plus grise que bleue.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Thibault Desplats.





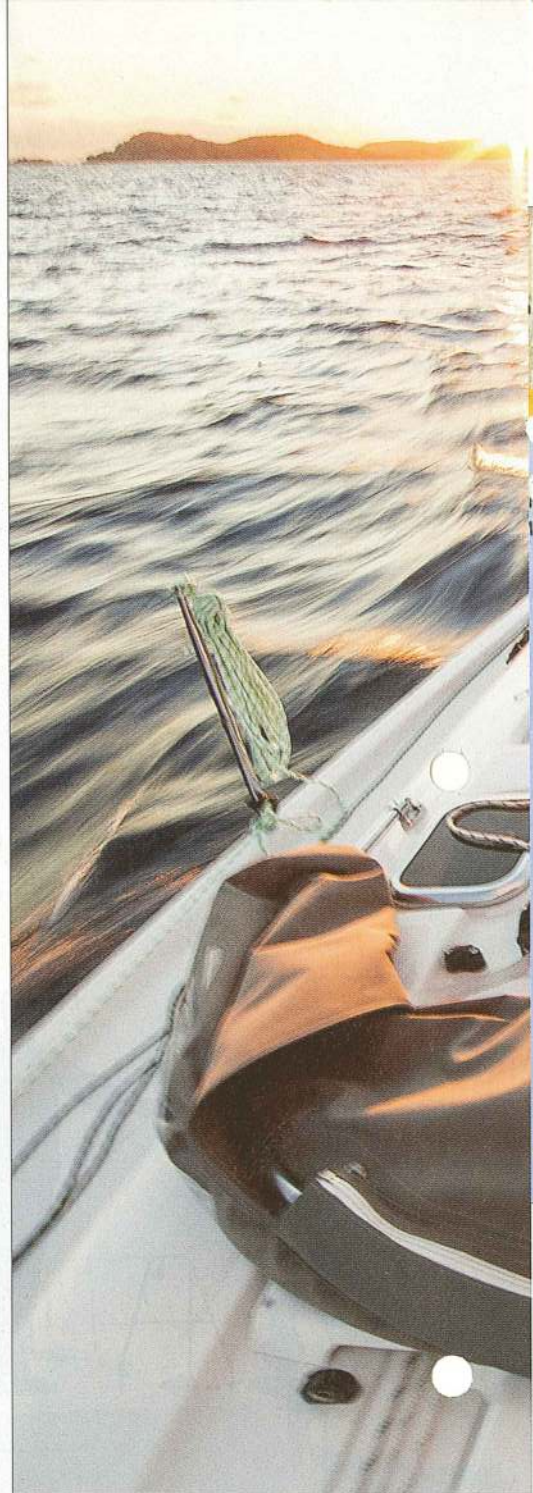
**Courte escale contemplative aux Lérins  
où nous sommes seuls avec les gabians...  
Privilège de la croisière hivernale.**

« **VRAAM!** » La déferlante annoncée dans la pénombre par un bruit de papier froissé a tenu ses promesses. Les précédentes se contentaient de faire de la mousse sur le tableau, celle-ci a carrément éclaté sur le dos du barreur ! Mais notre petit Hanse ne bronche pas, et profite de cette série de grandes lames pour aligner quelques surfs dont le plus mémorable fera s'afficher 13 nœuds et quelques décimales sur le répéteur du speedo. En quittant Cannes pourtant, nous ne pensions pas prendre plus de 15 à 20 nœuds de vent, fichiers grib à l'appui. Et Frédéric Portal, l'un des deux dirigeants de Firros Yachts (importateur en France des Hanse), qui a embarqué avec nous, ne pensait pas forcément se retrouver dans la nuit noire et la pluie cinglante, en train de plisser les yeux pour deviner l'entrée du port de Port-Cros. Mais ces imprévus font partie intégrante de l'expérience du « 100 milles à bord », pas question d'y échapper ! Et nous avons d'ailleurs été ravis de pouvoir mettre le petit nouveau du chantier Hanse à l'épreuve de l'hiver méditerranéen.

## LE CHANTIER HANSE INVERSE LA TENDANCE

Pourquoi ? Parce que la découverte de ce Hanse 315 à La Rochelle a été pour nous une bonne surprise. Parce qu'après des générations de croiseurs à l'embonpoint croissant (on pense notamment aux Hanse 320 et 325 aux roufs imposants, ainsi qu'à leurs concurrents), le chantier de Greifswald semblait décidé à inverser la tendance, à remettre un petit coup de barre du côté de l'esthétique et du style. Le franc-bord est raisonnable, notamment à l'étrave, les formes arrière agréables à l'œil, et le rouf plus étroit permet de ménager des passavants très larges. Amarré cul à quai, le cockpit ouvert de notre 315 invite à la visite, d'autant qu'il n'est pas équipé de la plateforme de bain basculante (en option) qui le ferme en partie. On embarque entre les deux barres à roue (désormais incontournables, même sur un 9 mètres) et la main courante de la table de cockpit tombe immédiatement sous la main pour gagner la descente. Trois marches planes qui mènent à un intérieur sobre et somme toute classique. Le vaste cabinet de toilette, à bâbord, empiète sur le carré dont la table est décalée à tribord, côté cuisine. A l'arrière, une cabine dont l'immense couchette est placée dans la largeur. A l'avant, un triangle modulable (voir plus loin) qu'on aurait pu garder ouvert sur le carré en choisissant l'option « lit breton », histoire de libérer l'espace. L'impression générale est celle d'un espace limité mais bien utilisé, et d'un coût de production maîtrisé. Entendez par là qu'on a consenti quelques sacrifices pour afficher un prix compétitif : pas de hublot de coque, un seul panneau ouvrant dans le carré...

Le Hanse 315 affiche la couleur, son but n'est pas d'épater la galerie mais d'en donner au propriétaire pour son argent, avec tout ce qu'il faut pour des vacances à la voile confortables... A condition bien sûr de ne pas partir en expédition. Pour nos trois jours de croisière, nous rangeons les courses sans difficulté dans les quatre équipets, mais pour une semaine ou plus il nous faudrait recourir au volume des banquettes. On trouve toujours moyen de s'organiser. On peut néanmoins être surpris par la place accordée au cabinet de toilette XXL quand elle est comptée dans le carré. Et pour compléter cette première impression, on notera que le côté économie du Hanse n'exclut pas un minimum d'élégance et de modularité. Sur cette unité, l'une des premières produites par le chantier, les boiseries sont claires et les selleries chocolat – assurément les moins salissantes. La grand-voile, envoyée à la volée, est en tête en un tournemain : c'est l'avantage de ces bateaux à taille humaine, et c'est aussi l'agrément d'une ralingue fluide. Le spi asymétrique demande naturellement un peu plus de préparation, mais c'est un mal pour un bien car le temps que l'on passe les écoutes, qu'on frappe l'amure sur le davier et qu'on prépare la drisse, nous avons quitté l'abri des îles de Lérins et recevons le vent d'est avec toute sa vigueur. Un peu trop de vent et de mer pour envoyer la bulle sur un bateau inconnu, monté par un équipage de circonstance. Courageux mais pas téméraires, nous nous contentons du foc autovireur ! Mais avant le cap Roux, nous sommes déjà à 7 nœuds, et nous prenons un ris au cap Dramont. A la barre, les sensations sont bonnes et le bateau très réactif. Mais les lames courtes que nous prenons de trois quarts arrière lui font parfois perdre la tête. Quand le vent monte au portant, on a vite fait d'être surtoilés, surtout avec ce plan de voilure qui fait la part belle à la grand-voile. Au crépuscule, le vent monte (Suite page 56)



▲ Flancs courbes, rouf étroit, le Hanse 315 ne néglige pas sa silhouette. Croisière ou pas, le plaisir de naviguer sur un joli bateau n'est pas nécessairement l'apanage du haut de gamme.



“ Le vent est tombé, on a dû démarrer le moteur...  
 Mais on voit enfin le soleil avant qu'il ne passe derrière le cap Camarat. ”



▲ Un vrai « 100 milles » mené tambour battant, et même moteur rugissant au retour.

## Nicolas Tezenas, de la *Jeanne* au Laser

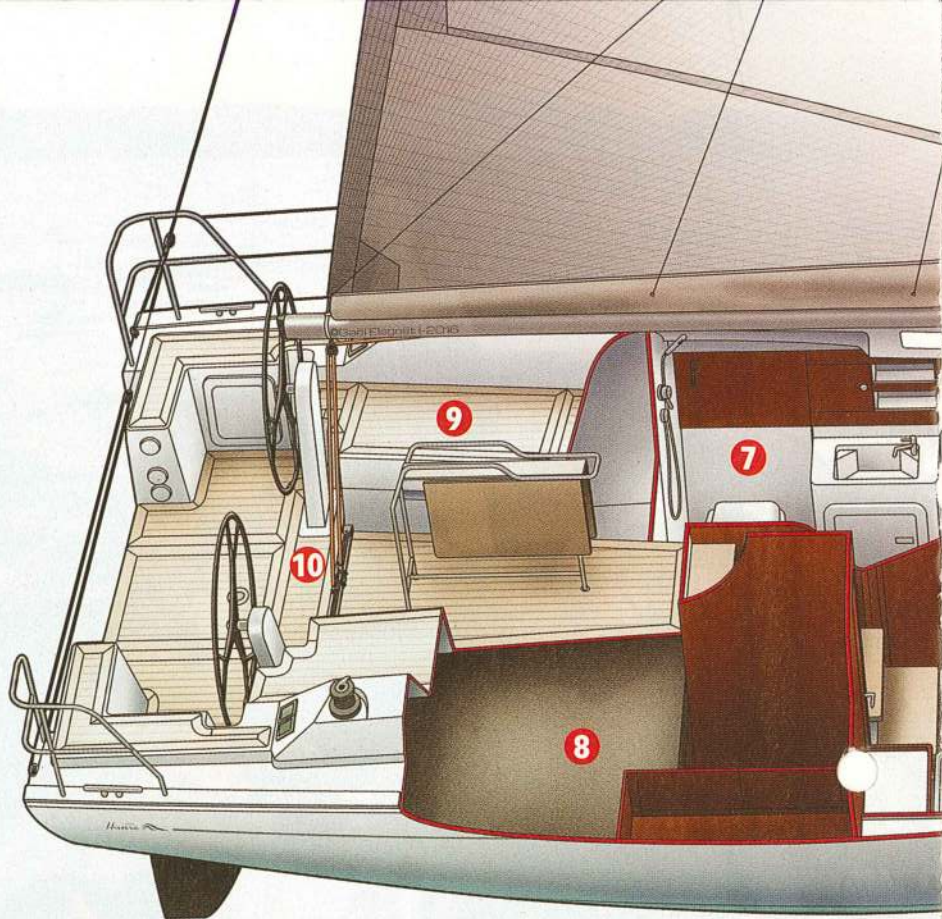
Notre lecteur-équipier à l'occasion de ce « 100 milles à bord » est un vrai touche-à-tout de la voile, et à vrai dire de la mer en général. Des croisières en Corse de son enfance, il a gardé une soif d'horizons maritimes qui l'ont mené à faire son service sur la *Jeanne*, puis à se passionner pour la plongée et la chasse sous-marine dont il a même fait son métier. Cette passion pour le Grand Bleu l'a aussi amené à s'installer à Marseille où il ne perd pas une occasion de naviguer. Mais l'été, c'est à l'île d'Yeu qu'il initie ses enfants au dériveur sur le Laser familial... et qu'il part traquer le bar avec ses compagnons d'arbalète.



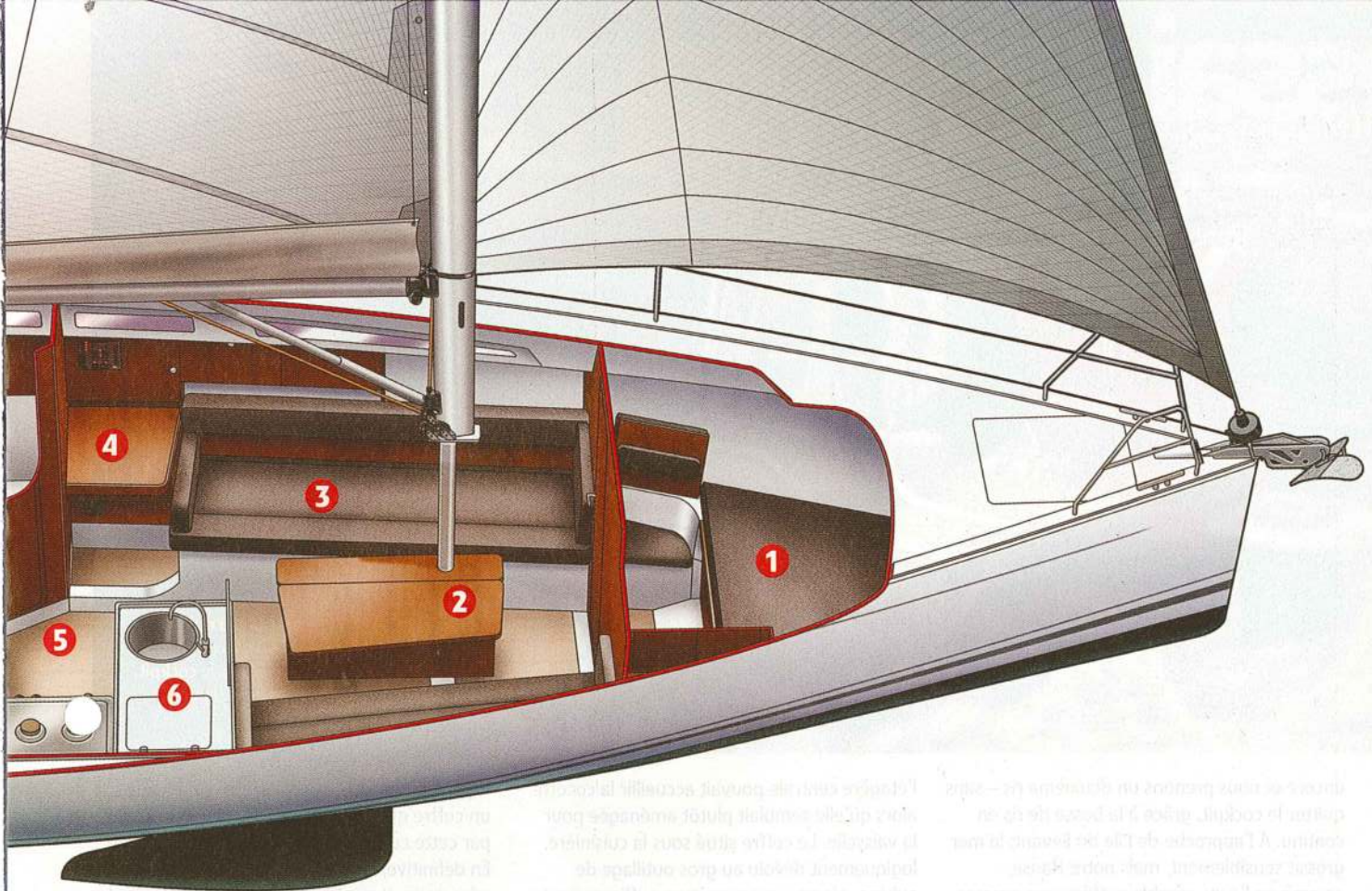
## EN CHIFFRES...

|                       |                                      |
|-----------------------|--------------------------------------|
| LONGUEUR HORS TOUT    | 9,62 m                               |
| LONGUEUR DE COQUE     | 9,10 m                               |
| LONGUEUR FLOTTAISON   | 8,70 m                               |
| LARGEUR               | 3,35 m                               |
| TIRANTS D'EAU         | 1,85 m (PTE 1,37 m)                  |
| SV AU PRES            | 47 m <sup>2</sup>                    |
| FOC AUTOVIREUR        | 17,50 m <sup>2</sup>                 |
| GRAND-VOILE           | 29,50 m <sup>2</sup>                 |
| GENNAKER              | 65 m <sup>2</sup>                    |
| MATERIAUX             | strat. verre/polyester/vinyl.        |
| CONSTRUCTION          | pont sandwich verre/balsa au contact |
| MOTORISATION STANDARD | Volvo-Penta D1-13 (11,8 ch)          |
| BATTERIES             | 90 Ah AGM (+ 90 Ah moteur)           |
| RESERVOIR GASOIL      | 160 l                                |
| RESERVOIR EAU DOUCE   | 230 l                                |
| ARCHITECTES           | Judel/Vrolijk & Co                   |
| CONSTRUCTEUR          | Hanse Yachts                         |
| IMPORTATEUR           | Firros Yachts                        |
| CONTACT               | 04 93 94 20 07                       |
| CATEGORIE CE          | A pour 4 personnes                   |
| PRIX DE BASE          | 79 080 €                             |
| PRIX BATEAU ESSAI     | 128 220 €                            |

**Principales options :** pack Electronique B&G (3 780 €), pack Croisière incluant teck cockpit, prise de quai 220 V, douchette cockpit, douche WC, eau chaude, frigo... (5 280 €), pack Performance (3 780 €), double barre (3 540 €), capote (1 500 €)...

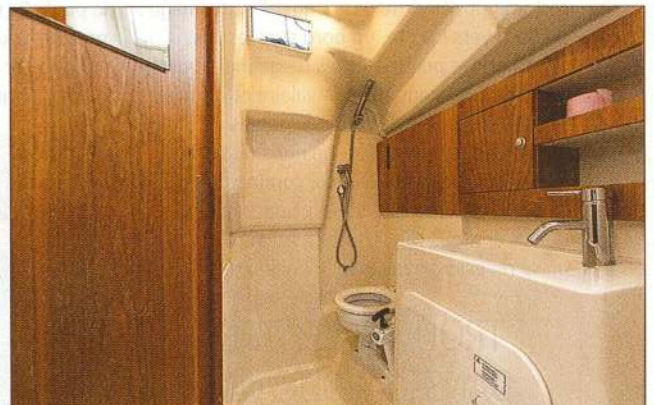


Ces boiseries dites cerisier sont une option, tout comme les selleries chocolat. Notez le changement de niveau, synonyme de hauteur légèrement réduite.

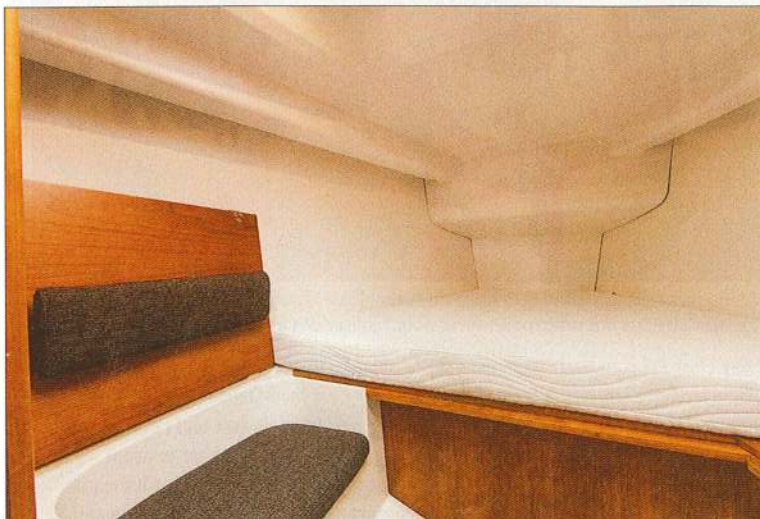


## Le Hanse 315 en 10 points

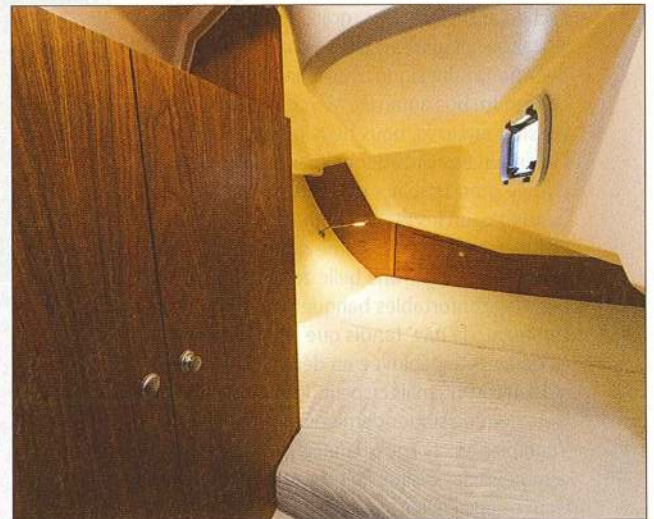
- |  |   |
|--|---|
| <p><b>1.</b> Hauteur sous barrots : 1,75 m. Dimensions maximales de la couchette : 2 x 1,60 m. Un panneau de pont.</p> <p><b>2.</b> Table du carré : 0,85 m de long pour 1,19 de large. Largeur repliée : 0,25 m.</p> <p><b>3.</b> Largeur des banquettes : 0,58 m. 1,90 m de long à bâbord, 1,66 m à tribord.</p> <p><b>4.</b> Table à cartes : 0,51 x 0,55 m. Rangement dans le plateau et coffre.</p> <p><b>5.</b> Hauteur sous barrots descente : 1,88 m. Hauteur à l'épontille : 1,71 m.</p> <p><b>6.</b> Gros rangement sous l'évier : prof. :</p> | <p>0,47 m, hauteur : 0,23 m. 1 évier, frigo coffre, cuisinière 2 feux et grands tiroirs.</p> <p><b>7.</b> Hauteur : 1,80 m. Vraie douche, gros volume mais petits rangements.</p> <p><b>8.</b> Couchette géante : 2 x 1,65 m, hauteur dégagement : 1,88 m. Hauteur au-dessus de la tête : 0,90 m environ.</p> <p><b>9.</b> Bancs de cockpit : 1,35 x 0,48 m, table : 0,62 m de long pour 1,01 de large. Largeur table repliée : 0,13 m.</p> <p><b>10.</b> Petite barre d'écoute : 0,67 m. Passavants : 0,50 m de large à la cadène.</p> |
|--|---|



▲ Le volume du cabinet de toilette est étonnant, il semble même légèrement surdimensionné... mais offre néanmoins un réel confort.



▲ Une partie de la couchette avant est montée sur charnière pour former une assise. Très pratique si la couchette est utilisée par un adulte ou deux enfants.



▲ Couchette géante dans la cabine arrière, disposée dans la largeur, avec de la hauteur au niveau de la tête et une position de lecture idéale.



Il a plu toute la nuit sur Port-Cros, mais au matin le café se prend dans le cockpit. Elle est pas belle, la vie ?

encore et nous prenons un deuxième ris – sans quitter le cockpit, grâce à la bosse de ris en continu. A l'approche de l'île du Levant, la mer grossit sensiblement, mais notre Hanse, comme on l'a vu, semble préférer ces grosses lames à celles qui nous ont valu quelques « distribils » un peu plus tôt. Le vent adonne et il nous faut renoncer à la route directe pour rester appuyés et ne pas risquer l'empannage : un bord vers la côte, un bord vers les îles. Nous aurions pu être tentés de gagner l'un des ports du continent entre Cavalaire et Bormes, mais l'entrée de nuit dans ces passes mauvaises par vent d'est ne nous dit rien qui vaille : ce sera Port-Cros, comme prévu. Le port est sur la côte sous le vent, on peut donc s'abriter avant d'entrer, et en plus on se réveillera dans un lieu enchanteur...

## TROUVER L'ENTREE DANS LA BOUCAILLE

Encore faut-il trouver cette entrée dans la boucaille : pas le moindre feu rouge dans le chenal. On fera sans, grâce à l'aide de deux solitaires qui quittent leurs carrés douillels pour nous faire signe avec leurs frontales et prendre nos amarres. Merci, les gars ! Aussitôt amarrés, nous nous mettons au sec à l'intérieur. Les cirés dégonflants sont remis dans le grand cabinet de toilette. Faute de tringle, on les étend comme on peut sur l'annexe, mais vu le volume disponible il serait facile d'aménager une belle zone humide. Dans les confortables banquettes du carré, on commente la nav' tandis que les pâtes cuisent. La table a été déployée en dépit des selleries qui l'entravent, mais ce petit défaut d'ergonomie a été gommé sur les dernières unités produites. L'équipier en charge du dîner, pour sa part, commente la cuisine. Le gros du rangement se trouve sous l'évier (une seule vasque), derrière une grande porte donnant accès à trois étagères profondes et aménageables. Seule

l'étagère centrale pouvait accueillir la cocotte, alors qu'elle semblait plutôt aménagée pour la vaisselle. Le coffre situé sous la cuisinière, logiquement dévolu au gros outillage de cuisine, n'a pas une ouverture suffisamment haute. A la droite de cet espace quand même très utile pour les casseroles moins encombrantes, l'équipet basculant dédié à la poubelle et un profond tiroir roulant parfait pour les couverts et autres ustensiles. Il faudra juste régler sa fermeture (« cap's lock ») pour ne pas répandre son contenu au moindre coup

de gîte bâbord amure. Le frigo, quant à lui, est un coffre qui s'ouvre dans l'angle du L dessiné par cette cuisine, sous son équipet principal. En définitive, ce coin cambuse a tout le nécessaire et rien de superflu. Le seul reproche qu'on pourrait lui faire, et qu'on pourrait même étendre à l'ensemble du carré, c'est l'aération un peu chiche. Le panneau ouvrant au-dessus de la cuisinière est en option, nous ne l'avons pas. Résultat : quand notre cuistot verse les pâtes dans la passoire, le carré se transforme en hammam pendant quelques

## Un grand merci aux hommes orange



▲ Pas facile de trouver un bateau à moteur en plein hiver ! Jean-Claude Hue (à gauche) et l'équipage de la SNS 260 nous ont prêté main-forte pour réaliser des images au large de Cavalaire.

En 2012, c'est Guy Elber qui nous avait embarqués sur le canot SNSM de Cavalaire pour réaliser un comparatif d'ancres. Cette fois-ci, il n'était pas disponible et c'est Jean-Claude Hue, l'un des sept patrons suppléants de la station de Cavalaire, qui a gentiment pris le relais avec tout l'équipage d'astreinte. De leur propre aveu, les gars n'étaient pas fâchés de prendre la mer par ce temps de demoiselle. De notre point de vue, il y avait quand même un peu de mer... Mais pour les marins en orange qui se mettent au service des autres quand ça brafouagne, le mauvais temps, forcément, c'est autre chose ! Un grand merci à tout l'équipage pour sa gentillesse et sa disponibilité.

“ La carène aux formes douces distingue le Hanse de ses concurrents français et lui confère une certaine polyvalence. ”

315

315



minutes... En même temps, par ce temps frais, pourquoi pas ? Le vent d'est, lui, est effectivement de plus en plus frais et siffle dans le gréement, ce qui nous rend le carré encore plus douillet. Magie de la croisière : nous ne sommes pas à bord depuis dix heures, et ces modestes pâtes au beurre sont pour nous une sorte de mets divin, car chaud. Et nous rêvons déjà des seleries épaisses de nos cabines. Celles-ci ne nous décevront pas, surtout à l'arrière où la surface matelassée est impressionnante. En outre on y dort dans la largeur, ce qui permet de s'adosser au bordé pour lire en conservant une agréable hauteur sous barrots au-dessus de la tête. Génial ! L'espace est plus compté à l'avant, mais l'aménagement malin. Grâce à un système de panneaux mobiles, on peut aménager au choix une grande couchette double qui va jusqu'à la cloison, une couchette simple flanquée d'une assise confortable, ou encore une couchette double pour enfants.

## LE BONHEUR D'UN REVEIL A PORT-CROS

On l'avait prévu et même anticipé avec gourmandise, mais on se laisse quand même surprendre par le bonheur d'un réveil à Port-Cros. Au cœur de l'hiver, la petite rade ourlée de maquis et ses jolis pontons en bois sont encore plus confidentiels. Nous voilà hors du monde. Evidemment le temps reste maussade et le ciel tourmenté, mais ce n'est pas cher payé le privilège d'une telle escale. Nous ne restons pourtant que le temps de quelques photos volées et d'un échange peu constructif avec les gardiens du parc naturel. Saviez-vous que ces paysages préservés par la force publique ne peuvent pas être photographiés sans autorisation préalable ? Que ces adorables bosquets de chênes-lièges sont gardés au secret, ces escarpements calcaires jalousement maintenus hors d'atteinte de nos objectifs voraces ? Nous l'ignorons, naïfs que nous sommes. Port-Cros comme Porquerolles hébergent désormais une nouvelle forme de bureaucratie verte que nous avons pu observer dans son habitat naturel. Mais ne nous fâchons pas de si bon matin, la mer nous appelle et nous avons rendez-vous avec nos amis de la station de sauvetage de Cavalaire (voir encadré). Le vent d'est s'est apaisé mais la mer reste formée, et les bords de près qui nous attendent promettent d'être instructifs. La première bonne nouvelle, c'est que la carène aux formes plutôt classiques, sans volume excessif à l'avant, passe bien dans la houle. La deuxième, c'est que la quille de tirant d'eau respectable (1,85 m) contribue à un bon comportement au près et à des performances très honorables. Nous mesurons 110° d'un bord sur l'autre, soit un angle à 55° du vent réel. Le foc autovireur se prête parfaitement au louvoyage pour les fainéants que nous sommes, tout comme le plan



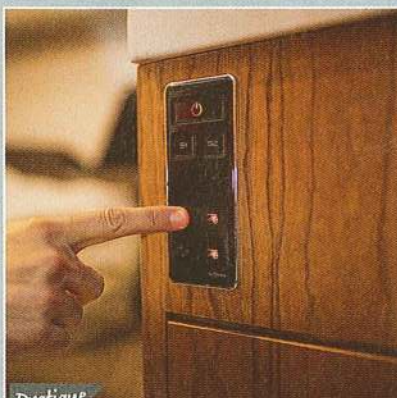
Le bas de la fermeture de descente coulisse, elle peut rester à poste par mauvais temps.



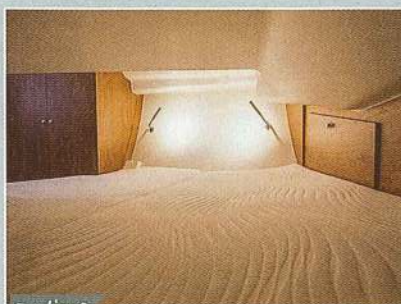
L'ouverture de l'unique coffre de cockpit est trop étroite (surtout avec le plexi de descente dans son rangement).



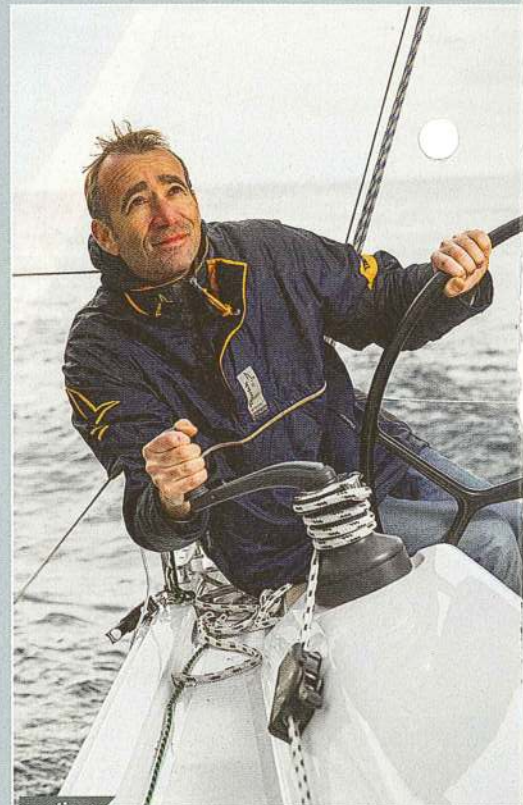
La grosse main courante de la table de cockpit est constamment utilisée.



La commande d'éclairage digitale est un peu déroutante au début, mais pratique à l'usage.



Enorme la couchette arrière, et particulièrement pratique pour bouquiner.



Un classique, mais à l'ergonomie soignée : le winch d'hiloire à la main du barreur.



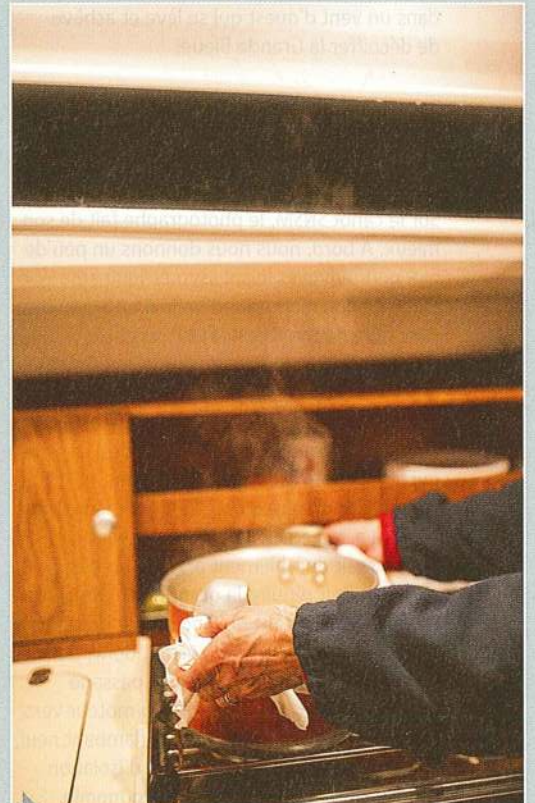
Dans le cockpit, la circulation vers l'arrière est un modèle du genre et les retours de plat-bord sont souvent utiles.



Le défaut a heureusement été corrigé : la filière arrière au niveau des genoux était dangereuse.



Elles sont discrètes, mais fermes et très pratiques les mains courantes du carré.



Pas de panneau ouvrant au-dessus de la cuisinière ! Mais il a été rajouté sur la liste des options.



Il manque des fargues un peu partout à bord, et notamment sur les équipets.



La largeur des passavants (50 cm à la cadène) est remarquable pour un bateau de cette taille.



En passant devant les roches rouges de l'Esterel, il aurait été dommage de ne pas s'approcher un peu.

de pont. Les deux écoutes, grand-voile et génois, reviennent aux winches reculés du cockpit, à la main du barreur. Ce dernier peut donc parfaire un réglage, au vent ou sous le vent, sans déranger ses équipiers. Il ne lui manque au fond qu'un cale-pieds pour être parfaitement heureux, mais pas de panique, c'est prévu. Prévue également, la disparition du vent qui ne laisse du front essuyé la veille qu'une mer résiduelle passablement chaotique. Le Volvo-Penta prend le relais, et nous voilà à l'heure à Cavalaire. Le temps de nous sustenter, nous ressortons dans un vent d'ouest qui se lève et achève de décoiffer la Grande Bleue.

## LE VENT DU JOUR, LA MER DE LA VEILLE

Sur le canot SNSM, le photographe fait de son mieux. A bord, nous nous donnons un peu de mal pour envoyer le spi asymétrique amuré sur le davier, mais quand enfin il arrive en tête sans faire de tours dans l'étau, c'est la déception : il est affligé d'un énorme trou qui ne demande qu'à s'agrandir ! Il faut se faire une raison, nous avons au moins eu la chance de profiter d'une (brève) éclaircie et d'un vent qui forcé devant les caps. Nous nous contentons de réguler au chariot : même très court, il a son efficacité. Mais si le vent s'établissait durablement à 17-18 nœuds, il nous faudrait réduire la grand-voile. Nous n'en ferons rien, d'autant qu'il nous faut poursuivre notre route vers l'est, au portant donc, dans une brise qui ne survivra pas au passage du cap Camarat. On fait route au moteur vers Saint-Raphaël et son Vieux-Port flambant neuf, appréciant au passage la qualité d'isolation sonore. Agréable également, l'ergonomie du cockpit et ses places fort confortables pour l'équipier qui se cale soit contre l'hiloire protectrice, soit contre le rouf à la pente

étudiée. A vrai dire, ce cockpit serait parfait... avec des rangements plus généreux. Ou plutôt mieux conçus, c'est ce qu'on se dit en ouvrant l'unique coffre de cockpit à la recherche des pare-battage à l'approche de Saint-Raphaël. Le panneau est un peu lourd et surtout, ses charnières, placées dans l'angle du banc, travaillent en arrachement à chaque fois qu'il vient s'appuyer sur l'angle de l'hiloire. Si ces charnières étaient au sommet de l'hiloire, on pourrait ouvrir largement le panneau,

l'appuyer et le sécuriser sur les filières, et on aurait un grand passage pour tirer profit du volume du coffre, lequel est plus profond qu'il n'y paraît. Et quitte à rêver, on pourrait même imaginer deux coffres d'appoint sous les postes de barre, histoire de profiter du volume inutilisé du coqueron...

Mais revenons à la réalité, il nous faut trouver une place dans le bassin joliment éclairé de Saint-Raphaël. Négligeant le ponton visiteurs que nous prenons pour celui des vedettes

## Saint-Raph' : bienvenue au Grillardin



▲ De bons petits plats et une carte fournie de rhums arrangés maison : c'est sûr, Bruno Ansqer sait recevoir au Grillardin ! Le rhum est réunionnais, il est servi au verre ou à la bouteille.

Disons-le tout net, c'est par un hasard complet que nous avons poussé la porte du Grillardin. En même temps, les restaurants ouverts n'étaient pas si nombreux en ce mois de janvier, et les lieux réellement animés plus rares encore ! N'empêche, nous avons été bien inspirés. D'abord parce que la suggestion du jour (duo de la mer espadon sauvage-gambas sauce vierge, 18,50 €) était un délice, ensuite parce que le rhum arrangé arrivait à point pour nous réchauffer les os, et enfin parce que le patron et son équipe se sont révélés d'excellente compagnie. A condition de ne pas laisser entendre que l'énorme marlin naturalisé est un faux en plastique : c'est Bruno lui-même qui l'a pêché à Maurice !

# LE HANSE 315 FACE A SES CONCURRENTS

On disait désertée cette taille de croiseurs, mais les dernières années ont vu les chantiers revenir aux 9 mètres. Avec l'idée de toucher de nouveaux propriétaires.

## Delphia 34 ESSAI N°229



**SI ON SE REFERE A LA TAILLE**, il serait plus logique de comparer le Hanse 315 au tout nouveau Delphia 29 (voir page 21). Mais outre le fait qu'on revoit avec plaisir cette photo du «100 milles à bord» réalisé l'hiver dernier, le Delphia 34 ne semble pas hors de propos en termes de standing et d'ambition en croisière. Le Delphia 29 est affiché à 71 500 €, soit environ 8 000 € de moins que le Hanse. Le Delphia 34 est logiquement plus cher, et contrairement au Hanse il ne propose qu'un poste de barre central.

## Dufour 310 GL ESSAI N°222

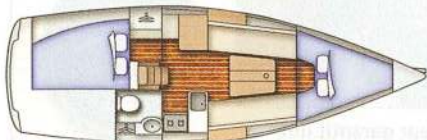


**AU COURS D'UNE ESCALE**, nous avons eu l'occasion de jouer au jeu des sept différences entre le Hanse 315 et le Dufour 310 Grand Large. Mais y en a-t-il vraiment sept? Des panneaux affleurant au rail autovireur en passant par les deux barres à roue, les similitudes de conception sont frappantes. Mais le Dufour semble un peu plus massif, notamment dans le tiers avant, et son rouf est sensiblement plus large, ce qui réduit d'autant les passavants. Mais il prend sa revanche à l'intérieur avec un volume à vivre assez stupéfiant.

## Winner 9 ESSAIS N°212 & 216



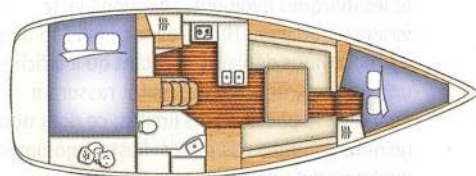
**NOUS ETIONS TOMBES** sous le charme de ce fringant croiseur au cours d'un essai, puis d'une sympathique navigation sur les plans d'eau intérieurs hollandais qui l'ont vu naître. Plutôt classique dans ses formes avec une largeur modérée à la flottaison, il affiche néanmoins un cockpit ouvert qu'on peut faire équiper d'une étonnante barre à roue basculante. Le bateau est simple et agréable à mener, performant dans les petits airs dans la version grand tirant d'eau.



## Océanis 31 ESSAI N°156



**UNE VALEUR SURE.** Ce joli plan Finot est le petit Poucet de la gamme Océanis. Très accueillant à l'intérieur, il est aussi plaisant et rapide sous voiles. La cabine arrière, installée dans la largeur comme sur le Hanse 315, offre une couchette de 2,05 x 1,65 m. A noter aussi une intéressante version dériveur lesté bi-safran, avec un saumon de quille à ailettes pour la stabilité à l'échouage.



### Les concurrents du Hanse 315 en chiffres

| Modèle        | Long. coque | Largeur | TE               | Dépl.    | Lest     | SV au près           | GV                   | Génois               | Matériau        | Architecte(s) | Const.        | Année | Prix     |
|---------------|-------------|---------|------------------|----------|----------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|---------------|---------------|-------|----------|
| Hanse 315     | 9,10 m      | 3,35 m  | 1,37/1,85 m      | 4 700 kg | 1 500 kg | 47 m <sup>2</sup>    | 29,50 m <sup>2</sup> | 17,50 m <sup>2</sup> | verre-polyester | Judel/Vrolijk | Hanse Yachts  | 2016  | 79 080 € |
| Dufour 310 GL | 9,35 m      | 3,20 m  | 0,95-1,90 m [DL] | 4 940 kg | 1 300 kg | 50,30 m <sup>2</sup> | 33,50 m <sup>2</sup> | 16,80 m <sup>2</sup> | verre-polyester | Umberto Felci | Dufour Yachts | 2014  | 90 301 € |
| Winner 9      | 9 m         | 2,96 m  | 1,60/1,90 m      | 3 300 kg | 1 350 kg | 51 m <sup>2</sup>    | 31 m <sup>2</sup>    | 20 m <sup>2</sup>    | verre-polyester | Van de Stadt  | Winner Yachts | 2013  | 95 107 € |
| Océanis 31    | 9,30 m      | 3,39 m  | 0,95-2,17 m [DL] | 4 850 kg | 994 kg   | 49,20 m <sup>2</sup> | 24,60 m <sup>2</sup> | 24,60 m <sup>2</sup> | verre-polyester | Finot/Conq    | Bénéteau      | 2008  | 87 996 € |
| Delphia 34 Q  | 9,95 m      | 3,47 m  | 1,85 m           | 5 000 kg | 1 650 kg | 49,75 m <sup>2</sup> | 26 m <sup>2</sup>    | 23,75 m <sup>2</sup> | verre-polyester | A. Skrzat     | Delphia       | 2015  | 99 500 € |

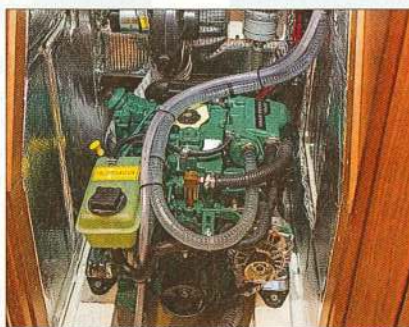
“ La rade de Port-Cros est restée un site sauvage, son entrée n'est d'ailleurs pas signalée la nuit. ”

à passagers, nous nous glissons dans une place vide, à côté d'un Dufour 310. En utilisant les retours arrière formant banc, on grimpe facilement sur le quai pour se livrer à un petit comparatif visuel de ce concurrent frontal de notre Hanse 315. Le Rochelais et l'Allemand ont en commun le grand cockpit ouvert, la double barre à roue, le foc autovireur et les panneaux de pont affleurant. Mais le Dufour affiche une silhouette un peu plus massive avec son étrave plus haute et son rouf plus large. On devine plus de volume de son côté, mais d'un point de vue esthétique le Hanse marque des points. Avantage au Hanse également pour la largeur des passavants, mais cela ne se traduit pas forcément par une facilité de circulation accrue car ses bas haubans sont nettement plus gênants sur ce gréement à deux étages de barres de flèche. Sur le gréement à un seul étage de barres de flèche du Dufour, le bas hauban est capelé plus haut, il entrave donc moins la circulation. Et comme le mât se passe de pataras, le barreur trouve plus facilement sa position. Alors, match nul ? Il faudrait pour le dire se livrer à un vrai comparatif, mais ce simple coup d'œil révèle les caractères des deux bateaux : priorité au confort sur le Dufour, avec son rouf large et ses hublots de coque, tempérament marin plus affirmé sur le Hanse. Comme quoi, les années passent et les marques évoluent... Avouons-le, le virage amorcé par Hanse avec ce joli 315 n'est pas pour nous déplaire, d'autant qu'il affiche un comportement sain et plutôt rassurant quand on le pousse à ses limites, ce dont nous ne nous sommes pas privés. Reste à gommer quelques défauts de jeunesse, sans doute à optimiser le volume de rangement dans le cockpit, et nous aurons là un croiseur comme on les aime, familial mais non dénué de caractère. Et probablement un atout d'avenir pour le chantier Hanse qui se donne les moyens de conquérir une nouvelle génération de propriétaires. ■



▲ Ce bord de 50 milles vers Port-Cros s'est traduit par quelques embardees... et un rythme soutenu. La facilité de manœuvre est un vrai plus, notamment pour réduire la toile quand le vent monte.

## Un Volvo si discret



L'isolation de cale moteur garantit une ambiance sonore agréable. Egalement au top, la facilité de manœuvre avec un effet « coup de fouet » très sensible sur le safran. La motorisation standard est un Volvo-Penta D-13 (11,8 ch) avec une bipale fixe, on peut opter pour le D1-20 (18 ch) qui équipait notre 315.

### NIVEAUX SONORES

| Vitesse   | Cockpit | Carré | Cab. arr. |
|-----------|---------|-------|-----------|
| 6 nœuds   | 70 db   | 70 db | 84 db     |
| 7,5 nœuds | 68 db   | 72 db | 85 db     |

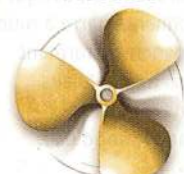
### Conso



CAPACITÉ DU RESERVOIR CARBURANT **160** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIERE **144** heures

### Vitesse



VITESSE DE CROISIERE **6** nœuds  
2 000 tr/mn

VITESSE MAXI **7,5** nœuds  
2 800 tr/mn