

EN CHIFFRES...

Hanse 400

LONGUEUR DE COQUE 11,99 m
LONGUEUR FLOTTAISON 10,80 m
LARGEUR 4,04 m
TIRANT D'EAU 2,05 m
DEPLACEMENT 8 400 kg
LEST 2 685 kg
SV AU PRES 88,40 m²
GENOIS 36,20 m²
GRAND-VOILE 52,20 m²
GENNAKER 120 m²

MULTIPLIK STANDARD 3 cyl. (90 CV)
RESERVOIR CARBURANT 140 l
RESERVOIR EAU 325 l
BATTERIES SERVITUDE 1 x 100 Ah (12 V)
ARCHITECTES Jüdel-Yrólijk
CONSTRUCTEUR Hanse
CATEGORIE CE A (8 personnes)

PRIX TAGI CABINE 135 000 €
AVEC OPTIONS + TRAVAIL 18 062 €

Principales options : gel-coat couleur (3 468 €), pack croisière + électronique (7 164 + 5 250 €), passavants teck (7 774 €), cabinet de toilette avant (2 536 €), double poste de barre (3 468 €), table de cockpit (2 272 €).



Sur cette vue de la cabine arrière bâbord (à gauche), on remarque la largeur de la porte, son épaisseur et la qualité de l'hubriserie. La table à cartes biplace (à droite) affiche son originalité, mais le volume entre les deux équipets reste inexploité. ▶



Le contraste entre les surfaces blanches et les boiseries sombres en acajou participe d'un design résolument novateur dans le carré. ▼



Le Hanse 400 en 10 points

1. La cabine avant offre un gros volume de rangement dans le meuble à bâbord et dans les grands tiroirs sous la couchette – qui affiche 203 x 198 cm. Hauteur sous barrots : 189 cm.
2. Le cabinet de toilette avant offre une belle hauteur sous barrots (190 cm).
3. Dans le carré, la hauteur sous barrots est de 195 cm au pied de la descente et de 193 cm à l'épontille. L'aération est assurée par trois hublots ouvrants et deux grands panneaux de pont. Le plateau de la table mesure 101 x 79 cm.
4. La table à cartes biplace légèrement surélevée est peu profonde (6 cm) mais offre un plateau de taille correcte 79 x 73 cm.
5. Le plan de travail disponible fait 50 x 40 cm.
6. La hauteur sous barrots est de 190 cm dans

la douche. L'un des deux équipets des toilettes est encombré par la cuve à eaux noires (standard).
7. La cabine arrière tribord est la plus grande. Elle offre trois panneaux ouvrants, dont un au pied de la couchette de 200 x 170 cm. Sa hauteur sous barrots est de 189 cm.
8. La cabine arrière bâbord, un peu moins volumineuse, est aussi moins large. Elle n'offre « que » 140 cm de largeur dans la couchette.
9. Les bancs du cockpit sont profonds (40 cm d'assise et 36 cm de dossier). Le coffre bâbord offre 42 cm de profondeur au niveau du banc, le coffre tribord seulement 6 cm. Le plateau de la table mesure 80 x 80 cm en position ouverte.
10. Le cockpit pourra être fermé par une poutre amovible (bientôt en option).



▲ Classieuse et spacieuse, la cabine avant a tout pour plaire, sauf ces vide-poches aux fargues notoirement insuffisantes (1,5 cm de haut).



▲ Le cabinet de toilette privatif de la cabine avant offre une belle hauteur sous barrots.



▲ A l'arrière, on dispose d'une vraie salle de bains avec douche séparée : notez son assise en teck.

A voir... et à revoir!

mais assez pour louver en allant chercher des risées adonnantes dans les criques du cap de Cavalaire. Evidemment, le solent manque de surface dans ce vent faible. Mais de bord en bord, on s'aperçoit que cette voile d'avant autovireuse – dont l'écoute est renvoyée dans le mât avant de revenir au winch de rouf tribord – nous incite à profiter de la moindre risée favorable. S'il fallait à chaque fois embrasser un génois de 55 m², on réfléchirait à deux fois avant d'envoyer un virement! Il n'en reste pas moins que le bateau demande 10 nœuds de vent pour s'animer franchement et prendre un peu de consistance à la barre. Dans les 8-9 nœuds que nous prodigue Eole, le Hanse atteint rarement les 5 nœuds. Il ne les dépasse que quand une risée à 10-12 nœuds incline légèrement le pont.

10 NŒUDS DE VENT POUR MARCHER

On entre alors dans le petit médium que le Hanse 400 apprécie, et on commence à goûter ce poste de barre à l'ergonomie bien maîtrisée. Avec notamment ces agréables cale-pieds ni trop plats – pour fournir un appui efficace en position assise –, ni trop hauts – pour ne pas gêner les déplacements d'une barre à l'autre. Le barreur, assis sur le décrochement de l'hiloire d'une confortable largeur, jouit d'une bonne visibilité sur l'avant. Entre 10 et 15 nœuds de vent, le Hanse 400 est au mieux. La vitesse s'établit à 6-7 nœuds et la barre, sans être très sensible, devient plaisante. Avant 15 nœuds de vent, en revanche, on commence à forcer au winch pour régler le solent : c'est que son écoute n'a pas été mouflée entre le point d'amure et le renvoi du chariot comme elle devrait l'être. On commence également à songer à réduire cette imposante grand-voile. Logique, avec ce type de plan de voilure au triangle avant minimaliste, c'est elle – la grand-voile – qui permet de réguler la surface. D'où l'utilité du système de prise de ris rapide et de sa bosse unique. Mais n'anticipons pas. Car notre première journée de voile devait prendre fin là, à quelques encablures de l'île du Levant, écourtée par un calme soudain comme la Méditerranée en inflige parfois. Appuyant sur la manette des gaz, nous gagnons quand même le port de Porquerolles en moins de deux heures, alors que la nuit tombe. Le genre de circonstance où même le pire bouffeur d'écoutes finit par lâcher : « C'est quand même pas mal, un bon moteur... ». A Porquerolles, les travées sont étroites entre deux haies de pendiilles fermement raidies. Heureusement ce Hanse se manœuvre comme une mobylette, à condition toutefois d'anticiper le coup de nez qu'il donne à tribord quand on passe la marche arrière. A peine amarrés, nous nous activons à la cambuse, affamés que nous sommes et pressés de découvrir les délices que nous a concoctés Christophe Dardus



Il faudrait des poignées aux glissières et des fargues aux étagères des équipets de cuisine.



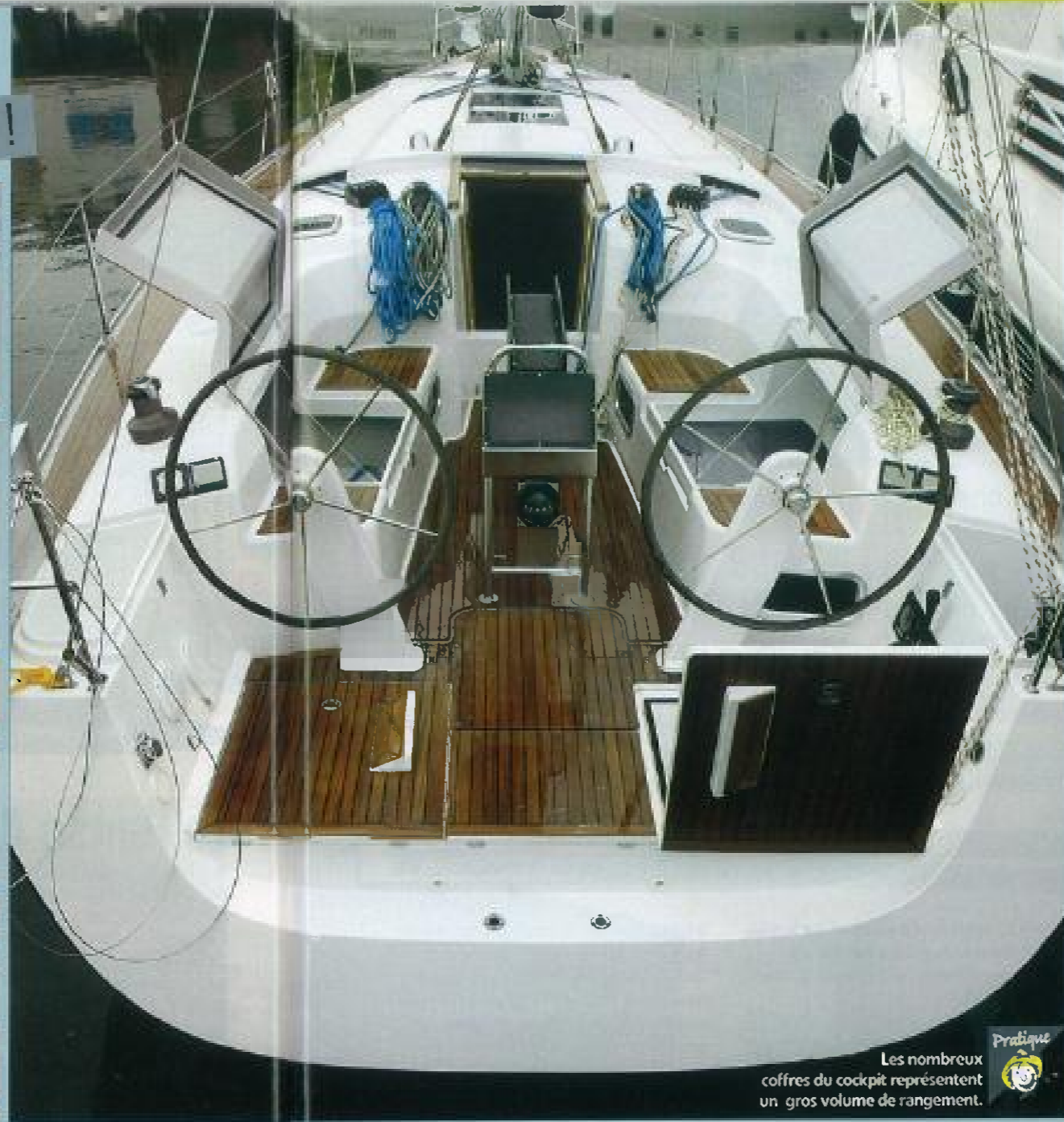
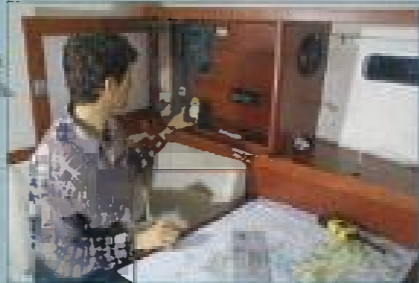
Les mains courantes en inox sécurisent les déplacements et intègrent des crans pour cirés.



Détail rédhibitoire : le casier à bouteilles est trop bas pour fermer avec une bouteille de rouge.



Le navigateur doit ouvrir le « placard à instruments » et composer ensuite avec sa porte en verre dépoli.



Les nombreux coffres du cockpit représentent un gros volume de rangement.



La découpe du rouf manque de profondeur, la descente est raide, et ses marches sont glissantes. Un cocktail parfois dangereux!



Pour peu qu'on l'aménage, la partie haute de la baille à mouillage peut faire une belle soute avant.



Pour ferler la grand-voile, mieux



L'ergonomie du poste de barre



Le solent autovireur permet de louver sans compter les virements de bord.



La motorisation



▲ De face, on devine une carène volumineuse mais le rouf plat garde toute son élégance.

(voir encadré). De ce côté-là, nous ne serons pas déçus. La cuisine, en revanche, mériterait des volumes de rangement plus accessibles que ceux dissimulés derrière les panneaux de ses grands tiroirs, et un système de maintien plus sécurisant pour le lourd panneau mobile recouvrant la cuisinière. Celle-ci est placée juste en dessous d'un hublot ouvrant. Les quatre hublots du rouf s'ouvrent vers l'extérieur et, de façon générale, l'aération du bateau est assez irréprochable. Les deux grands panneaux du carré s'ouvrent dans des directions opposées pour capter la moindre brise, et on ne compte pas moins de trois ouvertures pour la seule cabine arrière tribord. Le temps d'attraper quelques condiments dans le frigo à double accès (vertical et frontal), nous passons au carré. Ses banquettes profondes offrent un confort appréciable et le plateau de la table, généreux pour trois, serait suffisant pour quatre. Mais pour six ? Il faudrait soit trouver un moyen d'asseoir des convives dans la coursive bâbord (tabourets



Plutôt que de proposer deux motorisations, Hanse a fait le choix d'une machine plutôt puissante en standard. Le Yanmar 3JH4 CE (3 cylindres, 40 chevaux) monté en sail-drive sur le Hanse 400 s'est révélé très satisfaisant en navigation comme en manœuvre. L'isolation est correcte et dans la cale moteur, l'éclairage est un vrai plus. La plupart des pièces d'entretien courant (filtres, pompe à eau...) sont accessibles en soulevant simplement la descente sur vérins. Pour un accès plus complet, il faut défaire les quatre vis du panneau inférieur (comme ci-contre) et ouvrir les panneaux latéraux sur charnière.

Conso

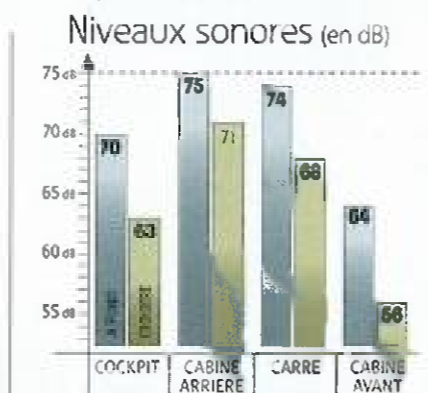
CAPACITÉ RESERVOIR CARBURANT **140 litres**

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIÈRE **88 heures**

Vitesse

VITESSE DE CROISIÈRE 1600 tr/mn **5,3 nœuds**

VITESSE MAXI 3 000 tr/mn **8,1 nœuds**



« Le chantier propose un Yanmar 40 chevaux sail-drive comme motorisation unique. C'est la bonne puissance pour la croisière. »

d'appoint ? poufs ?), soit les exiler sur la table à cartes biplace. Un point à méditer pour équiper correctement ce trois-cabines pour la croisière.

UN CABINET DE TOILETTE COMME A LA MAISON

Côté sanitaires, en revanche, le Hanse 400 est fin prêt et place la barre très haut. Surtout le cabinet de toilette arrière avec sa douche séparée du WC-toilette par une cloison articulée en verre dépoli. On remarque au passage une main courante de douche intégrant des patères permettant de suspendre un ciré mouillé. Celle implantée

à l'extérieur du cabinet de toilette remplit les mêmes fonctions côté carré – pour les vêtements secs. A l'heure de gagner nos duvets, nous apprécions le cabinet XXL, surtout à l'arrière tribord. La cabine avant peut être estampillée « propriétaire » avec son cabinet de toilette privatif, son assise et son volume de rangement dans le meuble et les profonds tiroirs sous la couchette. Dans la version deux cabines, on ne garde que les plus grandes (arrière tribord et avant), la cabine bâbord devenant un local technique qui n'intègre pas le cabinet de toilette. Les volumes du carré sont donc strictement identiques dans les deux versions. Au matin, nous découvrons Porquerolles dans une ambiance franchement humide. Sous cette pluie fine mais ininterrompue, seule la rencontre d'un sympathique équipage de douaniers nous évite de sombrer dans la morosité ! Nous tentons une sortie en direction de la presqu'île de Giens, mais par cette houle d'ouest le charmant petit port du Niel n'est pas évident d'accès et nous revenons dans l'après-midi vers le cap des Mèdes pour une séance photos tonique dans une brise qui fraîchit rapidement par l'ouest en fin de journée. Heureusement, pour gagner le golfe de Saint-Tropez, nous naviguerons vent arrière. En toute tranquillité ? Cela reste à voir. Car le Hanse se révèle assez fougueux au portant, et son petit triangle avant ne l'aide pas vraiment à abattre. Nous prenons le premier ris, puis le deuxième quand le vent s'établit à 30 nœuds.

LE HANSE 400 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Hanse 400	Bavaria 40 CR	Océanis 40	Sun Odyssey 39i
LONG. DE COQUE	11,99 m	11,99 m	11,82 m	11,62 m
LONG. FLOTTAISON	10,80 m	10,75 m	10,35 m	10,71 m
LARGEUR	4,04 m	3,99 m	3,91 m	3,88 m
TIRANTIS D'EAU	1,65/2,05 m	1,90 m	1,60/1,90 m	1,50/2,20 m
DEPLACEMENT	8 400 kg	8 500 kg	2 050 kg	7 330 kg
LEST	2 685 kg	2 600 kg	8 260 kg	2 280 kg
SV AU PRES	88,40 m²	82,70 m²	78,40 m²	70,50 m²
MOTORISATION	Yanmar 3JH4 (40 ch)	Volvo D1 30 (27 ch)	Yanmar 3JH4 (40 ch)	Yanmar 3JH4 (40 ch)
ARCHITECTE(S)	Judel-Vrolijk	J&J Design	Berret-Racoupeau	M. Lombard
MATÉRIAU(X)	verre-PVC	verre-PVC	stratifié de verre	stratifié de verre
CONSTRUCTEUR	Hanse Yachts	Bavaria Yachts	Bénéteau	Jeanneau
PROX	124 000 €	124 000 €	118 000 €	119 000 €

L'avis de Voile Magazine. Les deux croiseurs allemands (le Hanse et le Bavaria) sont un peu plus grands et construits en sandwich. Mais seul Hanse propose une construction époxy en option.



Avant de la 15 nœuds de vent, on songe à réduire la CV. Ici, l'équipier est prêt à choquer à la demande.



Le barreur n'est pas coupé de la convivialité du cockpit.

Malmenés par un mauvais clapot dans la nuit très sombre, nous apprécions d'ailleurs de pouvoir le faire sans quitter le cockpit. A l'intérieur, c'est un peu le chaos mais les solides mains courantes en inox permettent de se déplacer en toute sécurité jusqu'à l'épontille – un vrai progrès par rapport aux anciens Hanse. Même sous deux ris cependant, le bateau demande une grande attention au barreur qui ne peut éviter de partir au lof dans les vagues. Il anticipe la première en abattant franchement, mais du coup le bateau manque

souvent de vitesse pour bien négocier la seconde. On se fait quand même plaisir avec des surfs à plus de 12 nœuds, mais il serait déraisonnable d'aller passer le cap Camarat dans ces conditions musclées et incertaines. Imprévisible Méditerranée! Avec le recul, on se dit qu'on aurait sans doute pu continuer sous solent seul, mais dans le feu de l'action nous décidons de relâcher au port de Cavalaire. Ce qui nous permettra, le lendemain à l'aube, de passer le cap Camarat certes au près, mais dans un vent médium et

sur une mer apaisée. La pluie est toujours là, et l'ambiance à bord est de plus en plus humide. On s'aperçoit d'ailleurs que la descente devient glissante. Elle est déjà assez raide, fallait-il vraiment opter pour des marches vernies? En debriefant notre navigation nocturne de la veille, nous partageons aussi quelques réserves sur la table à cartes, qui devient vite inconfortable quand elle se trouve du côté au vent, et surtout de sérieux doutes sur la pertinence de son «placard électrique». En fait, on ne sait pas très bien comment nommer cette porte en verre dépoli qui dissimule le tableau électrique et les instruments de bord. Mais on note que pour travailler à la table à cartes tout en consultant le GPS, il faut maintenir cette porte ouverte et donc l'avoir derrière la tête. Cette disposition contestable rend d'autant plus nécessaire l'installation d'un GPS traceur dans le solide boîtier en inox qui lui est dédié derrière la table du cockpit. Et si on pouvait orienter ce boîtier vers l'un ou l'autre poste de barre, ce serait parfait! Voilà pour le cahier de doléances. Mais ces grincements de dents ne doivent pas occulter les qualités d'un croiseur classique. Pour un budget qui le situe clairement dans la fourchette basse du marché, il offre une construction de bon niveau en sandwich verre-PVC (mousse Corecell) ou époxy-PVC (pour 9 807 € de plus), ainsi qu'un design original et un confort étonnant. Les grands gabarits apprécieront la hauteur sous barrots qu'offre le carré, mais également les cabines et les cabinets de toilette. Sous voiles, le Hanse 400 affiche globalement des performances cohérentes avec son programme et propose en plus des solutions qui facilitent la manœuvre en équipage réduit... Pour peu qu'on ajoute une troisième bande de ris ou qu'on augmente celles qui existent déjà. Avec son look stylé et son cockpit ouvert, ce nouveau 400 a tous les atouts pour prolonger le succès de son aîné. ■



Bons petits plats toujours prêts

Christophe Dardus, éleveur installé dans la riante campagne de la Brenne est aussi un passionné de bonne chère et d'épices qu'il va lui-même chercher sur les marchés du monde. En partenariat avec un traiteur provençal, il propose une gamme de plats cuisinés qui se conservent deux ans dans un sachet en aluminium de type Doypack

résistant et très facile à stocker. La daube provençale et le tajine que nous avons goûtés étaient tout simplement succulents. Il suffisait d'ouvrir les sachets et de les faire chauffer au bain-marie dans l'eau utilisée pour la cuisson des pâtes d'accompagnement. Tous les plats comportent au moins 60% de viande. Les vaches de Christophe

Dardus sont nourries exclusivement de céréales cultivées sur ses terres et abattues à 15 km de la ferme. Parfaits pour se faire facilement plaisir en croisière... ou en course, comme peuvent en témoigner plusieurs concurrents de la Transquadra. Prix : 9 € (plats), 6 € (sauce holognaise). Achat en ligne : www.christophedardus.com.

« Christophe Dardus, éleveur passionné de bonne chère, a eu l'idée de conditionner ses petits plats en sachets longue conservation. »