

Voile magazine

EQUIPEMENT



TOUTES LES NOUVEAUTES 2015
60 produits pour mieux naviguer

SALON DE PARIS

LES NOUVEAUX DUFOUR DEJA A L'ESSAI
LES CATAS VOLANTS FONT LE BUZZ

COMPARATIF



6 RADEAUX HAUTURIERS

SPECIAL LOCATION

- LES ANTILLES A LA CARTE
- LES LOUEURS, LES BATEAUX
- 10 ITINERAIRES PLAISIR



ESSAIS : LE DEHLER 46 ET 100 MILLES A BORD DU DELPHIA 34

NAVIGATION D'EXCEPTION A BORD DE LA FREGATE HERMIONE

LA GEORGIE DU SUD EN FAMILLE, UNE DESTINATION INSOLITE

OCCASION DU MOIS : UN OCEANIS 430 EQUIPE POUR VOYAGER LOIN

Éditions
Laminière

L 19898 - 229 - F: 5,90 € - RD



5,90 € - N° 229 - JANVIER 2015

Bel./Lux. : 6,50 € - CH : 10 FS - Can. : 9,99 \$CAD - Port. cont. : 6,80 €
- Gr./Esp./It. : 6,80 € - DOM/S : 6,80 € - DOM/A : 7,70 € -
Cal./S : 910 XPF - Cal./A : 1 660 XPF - Pol./S : 1 000 XPF - Pol./A :
1 810 XPF - Maroc : 72 MAD - Tunisie : 12,30 TND

DUFOUR 350 GL ET 383 GL

Une différence de taille

Dufour présente à Paris pas moins de trois nouveautés. Nous avons pu essayer en avant-première les Dufour 350 et 382, soit un 10 m et un 11 m. Un segment de marché capital pour la réussite du chantier rochelais.

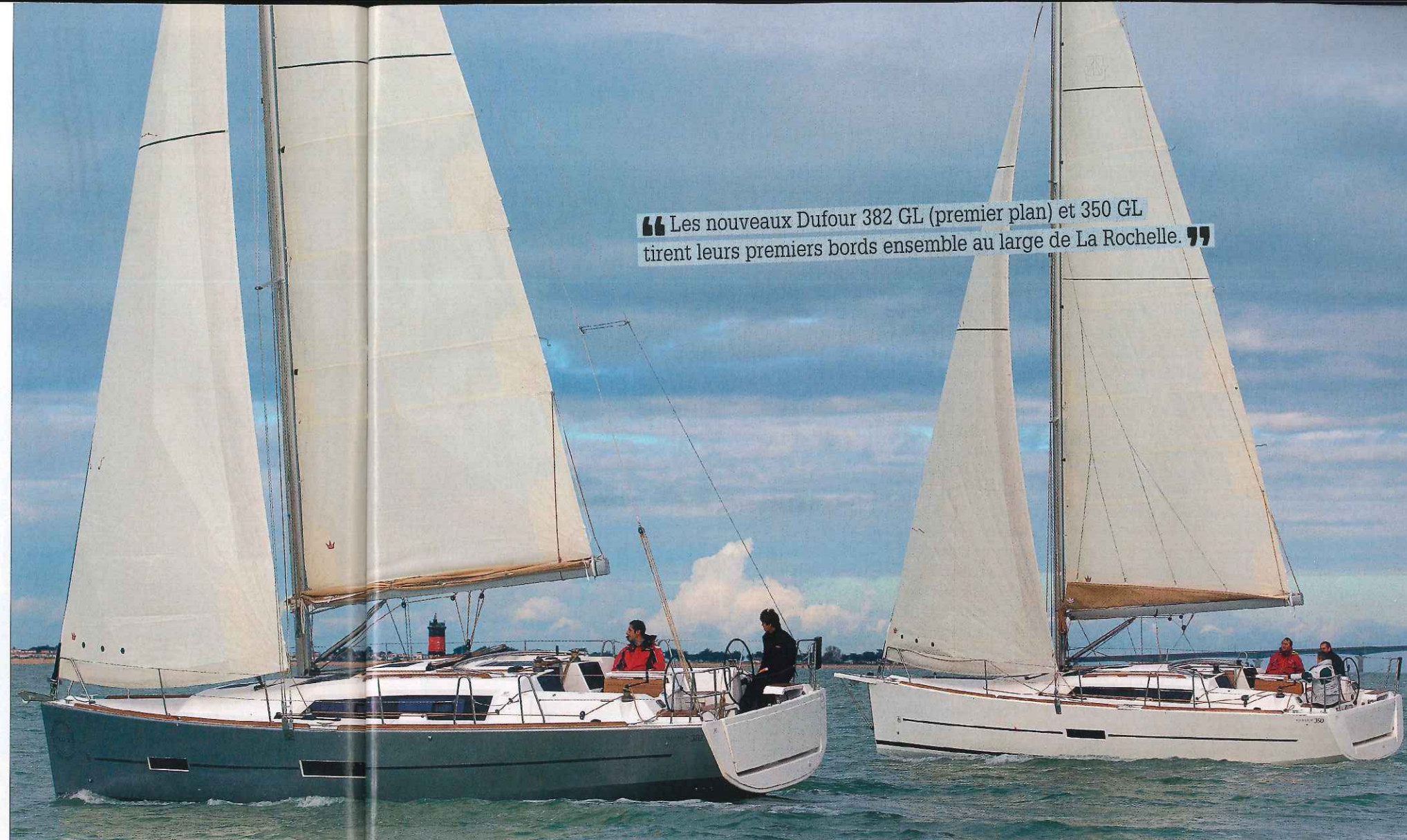
Texte : Loïc Madeline. Photos : Jean-Marie Liot et l'auteur.

DUFOUR A PRESENTE à Cannes, puis à La Rochelle, les 560 et 382. A Paris, un petit frère, le Dufour 350, vient agrandir une gamme Grand Large maintenant complète et particulièrement jeune puisque les modèles les plus anciens ont à peine deux ans. Dans un univers très concurrentiel, le constructeur rochelais joue donc à fond la carte de la nouveauté pour appâter le chaland. Tous les bateaux présentés depuis le Nautic 2012 ont des points communs. On les reconnaît à leur rouf à deux niveaux portant un grand hublot zénithal en arrière du mât, mais aussi grâce à leur bouchain vif qui n'apparaît que sur le tiers arrière de la coque. Le dessin des hublots de rouf porte aussi une signature distinctive avec un léger bossage qui vient casser la ligne tendue du plexiglas. Et puis tous les nouveaux Dufour sont proposés avec un foc autovireur : un rail inséré dans le rouf en est la marque sur l'avant du mât. La possibilité de naviguer avec les deux derniers bateaux imaginés par le chantier nous a permis de mesurer l'importance de ces éléments communs



▲ Le 382 affiche de grands hublots de coque pour le carré et pour la cabine avant.

dans le design et dans le comportement des bateaux, mais aussi de mettre en relief des différences entre un bateau plus spécifiquement dédié à la croisière familiale (le 350) et un autre qui vise en sus le marché de la location (382). Puisque les derniers seront les premiers, nous avons d'abord jeté notre dévolu sur le 350. Commençons par évacuer les choses qui fâchent : 350 ne veut pas dire 35 pieds puisqu'il ne s'agit « que » d'un 10 m qui vient remplacer le 335. A la décharge de Dufour, rappelons que l'Océanis 35 et le Sun Odyssey 349 jouent exactement la même partition hypocrite. Lors de la sortie du 335, nous n'avions pas manqué de souligner que proposer un bateau de cette taille avec deux barres à roue était inédit. Et même un peu surprenant. Quatre plus tard, cela est devenu la norme chez tous les concurrents... Et Dufour propose d'ailleurs cette double barre à roue sur son plus petit modèle, le 310. Les similitudes avec ce bateau longuement essayé lors d'un « 100 milles à bord » au printemps dernier sont nombreuses. Mais le 350 se démarque par la présence d'une troisième cabine double. C'est ici qu'il faut chercher la principale avancée en terme d'architecture. Dans un 10 m on peut aujourd'hui « caser » trois cabines même si le bateau est aussi proposé en deux cabines. Pour arriver à ce résultat, le bateau n'est pas vraiment plus large que le modèle qu'il remplace (3,54 m contre 3,49 m) mais ce maître bau se prolonge très en arrière, presque jusqu'au tableau. Le volume ainsi gagné permet de disposer de deux belles cabines doubles sous le pont et donne de l'ampleur au cockpit. A la différence du 335, l'écoute de grand-voile n'est plus



« Les nouveaux Dufour 382 GL (premier plan) et 350 GL tirent leurs premiers bords ensemble au large de La Rochelle. »

frappée sur la table du cockpit mais revient sur une pantoire juste en avant de la descente. Cette formule (déjà utilisée sur le 310) permet à la fois de dégager le cockpit mais aussi, et à moindres frais, de limiter la longueur de l'écoute de GV et de pouvoir bien centrer la bôme lorsque l'on navigue au près. Ce ne sera jamais aussi précis qu'avec une barre d'écoute mais le système est à la fois léger et fiable. Nous ne sommes pas équipés du foc autovireur (le rail est en place devant le mât) mais du petit génois (recouvrement 107%) dont l'écoute revient sur les winches arrière du cockpit. En supplément, notre 350 est équipé d'un petit code zéro : une grande voile montée sur emmagasineur avec un guindant droit, mais assez creuse pour accepter de descendre au portant, et assez grande pour tirer le bateau au près. Bref, un complément idéal du génois à 107%, plus encore du foc autovireur. Car ce n'est pas au près serré que l'on souffre le plus d'une petite voile d'avant : la vitesse du bateau s'ajoutant à celle du vent, le petit foc est en général suffisant. Dès que l'on s'écarte du vent en revanche, le manque de puissance se fait sentir. Et de fait, ce code zéro se révèle très efficace pour accélérer dans un vent évanescent. Nous profitons pour l'établir de la présence d'une delphinrière (optionnelle et démontable) qui sert aussi à dégager le mouillage de l'étrave. Ainsi équipé, le bateau



La delphinrière supportant le davier et permettant d'amurer un gennaker donne un look agressif au 350.

est plaisant à barrer et facile. Au mouillage nous apprécions la grande plateforme de bain qui bascule pour ouvrir le tableau arrière sur la mer. Elle est équipée d'une longue échelle de bain et d'une grande main courante bien utile pour remonter à bord. Les emménagements sont bien proportionnés. Les toilettes ne sont pas immenses, la faute à la troisième cabine. Les deux cabines arrière sont symétriques et toutes deux manquent d'équipets. On regrette aussi que la largeur maximale de la couchette ne soit pas à la tête du lit, mais 30 cm plus bas, en arrière du volume occupé par le moteur. La cuisine, de son côté, est bien disposée, le carré est accueillant et ses banquettes pourront faire office de couchettes de mer. La cabine avant est plus généreuse que celle du 310. Inutile de reconstruire-déconstruire le lit avant de s'y coucher ou de s'y asseoir. Les doubles portes qui offrent une grande impression de volume dans l'habitacle une fois ouvertes semblent un peu légères quand on les manipule.

TOUJOURS BEAUCOUP D'ASTUCES A BORD

On remarque, au rayon des astuces maison, la table à cartes qui peut s'abaisser jusqu'à disparaître sous les coussins de la banquette tribord. Banquette qui s'agrandit sur l'avant de la table pour offrir une assise supplémentaire grâce à une rallonge coulissante. La table abrite en son milieu un coffre de rangement qui reçoit les bouteilles et un tiroir à couverts très malin. Un bon point aussi pour le rangement au niveau de la marche supérieure de la descente. L'ambiance est très proche de celle observée sur le Dufour 310, le volume en plus. Au chapitre des regrets, signalons tout de même un éclairage un peu léger et pour tout dire quasi inexistant au niveau de la descente. C'est particulièrement regrettable à la verticale des plans de travail de la cuisine. Un défaut partagé hélas avec le Dufour 382. Pourtant ce bateau est loin d'être une copie du 350. Le mètre de plus se traduit par un volume très différent et dans le cockpit, on sait immédiatement que l'on est à la barre d'un bateau plus imposant. Cela tient sans doute aux proportions : nous n'aurions pas davantage de place à bord d'un 12 m. Mais il y a aussi des détails qui signent une unité plus cossue, plus soignée. C'est le cas des hiloires surbaissées au niveau du barreur avec leur petite pente vers l'extérieur, bien agréable pour se caler à la gîte. Et puis les sièges basculants n'empêchent pas ici de trouver une bonne position. Le circuit de l'écoute de GV est également différent puisque l'on dispose d'une vraie barre d'écoute en avant de la descente. La grand-voile revient toujours sur un winch de rouf et les écoutes du génois sur les winches de cockpit, à portée de main du barreur. Le rouf est imposant

mais nous apprécions la présence de mains courantes en bois élégantes et fonctionnelles. Bois aussi pour le cale-pieds qui court le long du livet. Nous serons plus critiques en revanche pour la plateforme de bain qui ferme le tableau arrière : il manquait une poignée en son centre pour sortir de la baignade et sa fermeture n'était assurée par aucun loquet. Sous le pont, le 382 se distingue aussi. Il est en effet proposé avec une trame d'emménagements « classique » : trois cabines, une cuisine en L sur tribord et un cabinet de toilette sur bâbord ou bien, et c'était le cas du bateau dont nous disposons, avec trois cabines, deux cabinets de toilette et une cuisine en long. Cette version, annoncée comme « méditerranéenne » vise en fait le marché de la location. Il ne nous semble pas indispensable de disposer de deux cabinets de toilette sur un bateau à bord duquel un propriétaire naviguera, l'expérience le prouve, le plus souvent à deux. Mais nous avons déjà exprimé des réserves sur la présence de deux barres à roue à bord de petites unités et elles se sont très vite généralisées. Concrètement, ces deux cabinets sont placés symétriquement au pied de la descente, la cuisine se trouvant alors le long du bordé bâbord. Cette cuisine présente un magnifique frigo avec deux beaux tiroirs à la façade habillée d'inox du plus bel effet. On déplore toujours un éclairage un peu faiblard au niveau du réchaud et de l'évier mais on ne manque pas de place pour jouer au chef. En face de la cuisine, la table peut se rallonger grâce à deux abattants dans la longueur. En cas d'invités, on décalera (comme sur le 350) un siège en bout de banquette, deux autres sièges coulissant côté cuisine et vers l'arrière. La table à cartes est petite et s'efface sous le canapé. La cabine avant propose deux beaux meubles de rangement, avec penderie et étagères. Il faut souligner aussi la présence de deux tiroirs en façade du lit et des hublots de coque équipés de leur volet coulissant. Les cabines arrière sont logiquement un peu moins généreuses en rangements et on déplore l'encombrement de la boîte qui cache la transmission de barre. Un volume qui sera revu à la baisse, nous assure le chantier. Sous voiles, le 382 se distingue du 350 par son déplacement plus important. Il est un peu moins vif dans les petits airs. Mais dès que le vent dépasse les 8 nœuds, il fait parler sa puissance et sa longueur. Les bords de près sont très agréables et nous avons relevé en eau plate un écart de 80° d'un bord sur l'autre. Le 382 peut à coup sûr autoriser des programmes plus ambitieux que le 350 et l'on s' imagine facilement s'offrir de petites traversées rapides et confortables pour aller croiser dans des eaux étrangères. Pour les deux bateaux, une bonne combinaison de voiles doit inclure une voile d'avant supplémentaire pour profiter des petits airs et ne pas s'ennuyer au portant.



▲ Les cabines arrière manquent d'équipets mais il y a un coffre à chaussures.



▲ La cuisine du 350 est sur bâbord, au pied de la descente. Un hublot ouvrant assure l'aération.



Dufour 350

La disposition des emménagements est classique et fonctionnelle à bord du 350.



Dufour 382

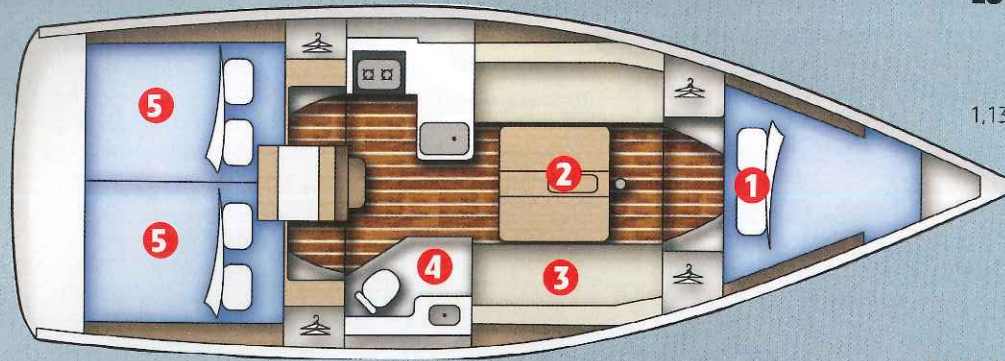
Double ouverture de la cabine avant, grands hublots zénithaux et hublots de coque amplifient le sentiment d'espace.



▲ La cabine avant du 382 est bien équipée en rangements et profite de deux hublots de coque.



▲ La table du carré s'allonge à ses deux extrémités pour recevoir des invités.



Le Dufour 350 en 5 points

1. Le couchage mesure 2 m par 1,80 m, la hauteur sous barrots est de 1,73 m.
2. La table du carré mesure 1,10 m par 1,13 m. Hsb : 1,78 m au niveau de l'épontille et 1,88 m au pied de la descente.
3. Les banquettes mesurent 1,90 x 0,63 m.
4. Un hublot ouvrant et un hublot fixe dans les toilettes. Hsb : 1,82 m.
5. Les couchettes arrière mesurent 2 m par 1,42. Hauteur : 1,73 m.

EN CHIFFRES...



DUFOUR 350 GRAND LARGE	
LONGUEUR DE COQUE	9,98 m
LONGUEUR FLOTTAISON	9 m
LARGEUR	3,54 m
TIRANT D'EAU	1,90 m
DEPLACEMENT	5 674 kg
LEST	1 550 kg
SV AU PRES	67 m ²
GENOIS	31 m ²
GRAND VOILE	38 m ²
SPI	85 m ²
MATERIAU	strat. verre/polyester
CONSTRUCTION	voie humide (coque) injection (pont)
MOTORISATION	19 ch
RESERV. CARBUR./EAU	160 l / 220 l
ARCHITECTE	Umberto Felci
CONSTRUCTEUR	Dufour Yachts
CATEGORIE CE	A (6 personnes)
PRIX DE BASE	106 656 €
PRIX DU BATEAU ESSAYE	135 707 €



Pratique
Une pantoire pour l'écoute de GV. C'est tout simple et ça fonctionne.



Pratique
En bout de banquette, une rallonge qu'il suffit de tirer pour ajouter un siège en bout de table.



Pas pratique
Les sièges de barre basculants ne permettent pas une bonne position assise, ils ne sont pas assez éloignés de la barre.



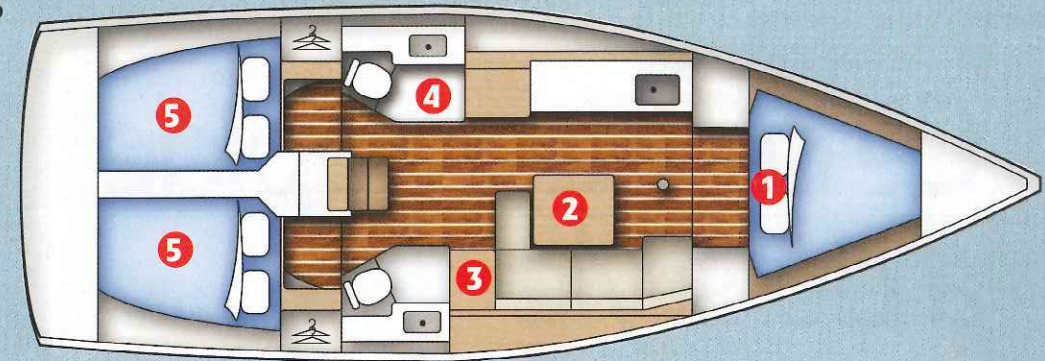
Pratique
La grande plateforme arrière est haute sur l'eau mais l'échelle est longue et la poignée est bien en place.



Pratique
La table à cartes coulisse verticalement et sans effort pour disparaître sous les coussins de la banquette.

Le Dufour 382 en 5 points

1. Le lit mesure 1,98 m par 1,92 m. La hauteur sous barrots est de 1,82 m.
2. La table du carré mesure 0,90 x 0,74 m ou 1,38 x 0,74 m (dépliée). Hsb : 1,85 m à l'épontille contre 1,95 m à la descente.
3. La table à cartes mesure 0,57 x 0,4 m, la banquette 2,53 x 0,63 m.
4. La hauteur sous barrots dans les toilettes est de 1,85 m.
5. Les couchettes arrière mesurent 2 x 1,38 m. Hauteur sous barrots : 1,90 m.



EN CHIFFRES...



DUFOUR 382 GRAND LARGE	
LONGUEUR DE COQUE	11,23 m
LONG. FLOTTAISON	10,96 m
LARGEUR	3,85 m
TIRANT D'EAU	1,90 m (ou 1,60 m)
DEPLACEMENT	7 060 kg
LEST	1 850 kg
SV AU PRES	67 m ²
GENOIS	35 m ²
GRAND VOILE	32 m ²
SPI	85 m ²
MATERIAU	stratifié verre/polyester
CONSTRUCTION	contact (coque) injection (pont)
MOTORISATION	Volvo 30 ch
RESER. CARB./EAU	200 l / 360 l
ARCHITECTE	Umberto Felci
CONSTRUCTEUR	Dufour Yacht
CATEGORIE CE	A (8 pers.)
PRIX DE BASE	142 140 €
PRIX BATEAU ESSAYE	180 699 €



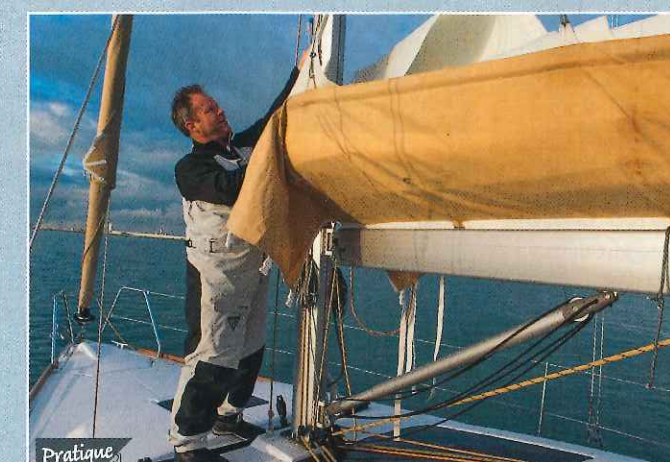
Pratique
Des volets coulissants permettent d'obtenir très efficacement les hublots de coque.



Pratique
Ces deux tiroirs avec leur belle façade en inox facilitent l'utilisation du réfrigérateur au look très pro (160 l).



Pas pratique
Il manquait un dispositif de blocage en position fermé et une poignée centrale à la plateforme arrière.



Pratique
Dans cette taille de bateau, on apprécie le vit-de-mulet surbaissé pour frapper la drisse ou ferler la GV.



Pas pratique
Le coffre qui masque le système de transmission de barre dans la cabine arrière est trop volumineux.