

DEHLER 34

Une barre très, très sensible



Depuis le 38 qui avait inauguré la gamme actuelle, les Dehler se suivent et se ressemblent. Ce 34 est bien dans la lignée des précédents, avec les mêmes qualités... et les mêmes défauts.

CONDITIONS DE L'ESSAI: La Rochelle, vent de secteur Est, de 7 à 20 nœuds.

Comme ses prédécesseurs dans la gamme, le nouveau 34 adopte un look caractéristique, avec une largeur modérée à la flottaison et un rouf en sifflet habillé par un long hublot joliment dessiné. Le bateau essayé est équipé de deux barres à roue (en composite) et non d'une barre franche comme le modèle standard. Il porte en outre un mât long en aluminium (un modèle en carbone est aussi

proposé), de quoi gagner 6 mètres carrés de voilure au près par rapport au mât standard. Ce qui n'est pas très utile pour notre première sortie, le vent étant bien établi à environ 20 nœuds... Dans le chenal de La Rochelle, au moment où l'on passe travers pour se mettre bout au vent et hisser la grand-voile, on est tout de suite averti de la principale faiblesse du bateau : une stabilité très moyenne aux petits angles de gîte. Là

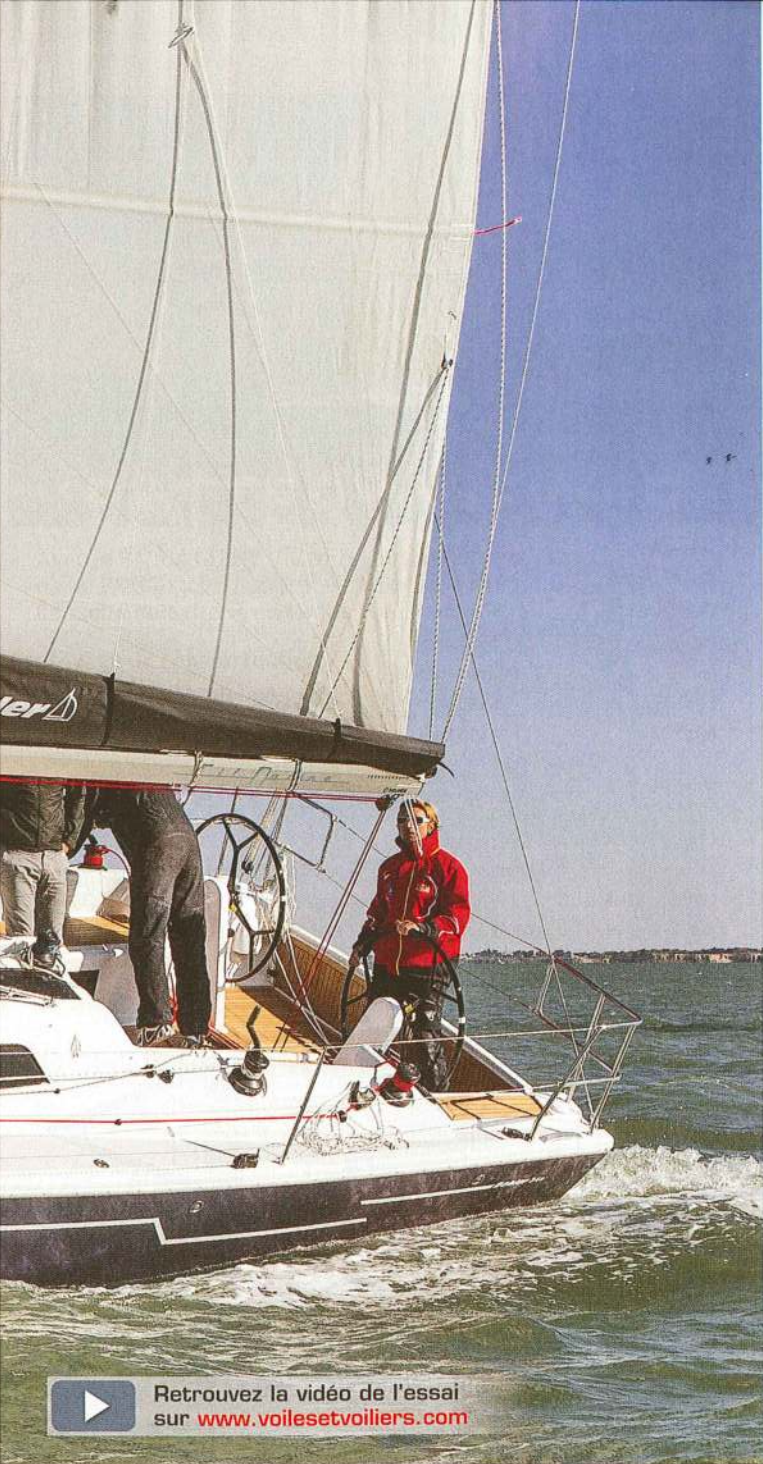
encore, c'est assez typique des Dehler – c'est lié à une largeur à la flottaison assez faible, à un franc-bord généreux et à un rapport de lest modeste. C'est aussi ce qui fait leur charme, encore que ce trait de caractère constitue un petit défaut en croisière. En régate, si les bords de reaching sont difficiles, on doit pouvoir se rattraper au près et au portant. En solo ou en double, on peut rêver d'un bateau plus raide à la voile.

BARRER À DEUX DOIGTS

Pour l'heure, on n'hésite pas à prendre un ris dans la grand-voile. Et avec le petit génois (105 %) entièrement déroulé, on peut tenir le bateau sans difficulté. Au près serré, on marche à un peu plus de 7 nœuds à environ 45 degrés du vent. La rigidité de la coque fait merveille et on apprécie

la très grande douceur et l'extrême précision de la barre. Nul doute que la transmission à drosses a été montée et réglée avec soin ! Précisons que notre Dehler 34 est équipé de la quille standard – 1,95 mètre de tirant d'eau – de type «sabot» (en «L»). En revanche, le bateau d'essai porte le safran «Compétition», plus profond et plus fin. Outre la quille standard, le chantier propose aussi une quille sabot dont le tirant d'eau ne dépasse pas 1,55 mètre ; mais il semble dommage de couper les ailes à ce bateau ! Construite en sandwich de verre-vinylester et mousse PVC (mais stratifiée au contact et non sous infusion), la coque est dotée d'un varangage en carbone censé limiter la torsion, et donc permettre de faire un meilleur cap. Hélas, on n'a pas l'occasion d'envoyer le spi lors de cette première sortie.

Texte Sébastien Mainguet.
Photos Bertel Kolthof et Jean-Marie Liot.



Retrouvez la vidéo de l'essai sur www.voilesetvoiliers.com

Heureusement, on repart le lendemain pour une deuxième séance. Dommage que le vent ait autant mollifié (il reste 7 ou 8 nœuds, guère plus), on aurait voulu voir comment ce fin voilier partait au planing... Mais sous spi asymétrique dans les petits airs, au large serré, on apprécie encore davantage les sensations à la barre. Quelles que soient l'allure et les conditions de vent, sauf peut-être au portant dans la brise, on barre littéralement à deux doigts et on se croirait sur un dériveur. L'ergonomie du cockpit et du plan de pont est correcte, et s'il manque encore

un peu d'antidérapant à certains endroits (sur les cale-pieds extérieurs...), le chantier a fait des progrès : on peut désormais se déplacer sur les côtés du rouf sans risquer de passer par-dessus bord. Rien à redire non plus du côté de l'accastillage. On dispose de six winches, dont deux près du barreur sont dédiés à l'écoute de grand-voile montée «à l'allemande» (avec un retour sur chaque bord depuis l'avant de la bôme). On apprécie la porte de descente qui s'escamote verticalement, un classique sur les Dehler. A l'avant, la delphinrière n'est pas très esthétique mais elle permet

La rigidité de la coque fait merveille, et on apprécie la très grande douceur et l'extrême précision de la barre.



Efficace. L'écoute de grand-voile tire bien sur l'arrière de la bôme, et on la contrôle facilement avec le montage dit «à l'allemande».



Moderne. Avec ses deux barres à roue en composite et son tableau arrière ouvert, le Dehler 34 suit les dernières tendances du marché «course-croisière».

d'amurer un spi asymétrique ou un genaker un peu en avant de l'étrave. Une table de cockpit est disponible en option et les panneaux de pont flush apportent une touche de raffinement.

CHIC MAIS SOMBRE

On retrouve sous le pont un même souci d'élégance. Les boiseries style teck sont de bonne facture, mais un peu sombres, quoique plus claires que celles en acajou de la version standard (en option, le client peut choisir le teck ou le cerisier). A moins que le problème ne vienne de la surface limitée des hublots. Toujours est-il que l'ensemble est chaleureux mais peu lumineux. Pour le reste, le volume n'est pas compté et les deux couchettes doubles sont de belle taille. La table à cartes est un peu juste, mais ce n'est pas gênant à l'heure des tablettes

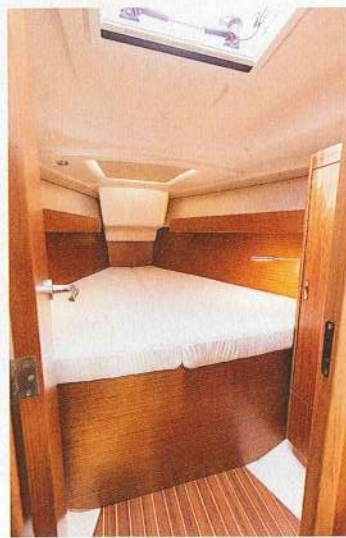
numériques. Et cela permet de disposer, à bâbord au pied de la descente, d'une belle salle d'eau avec lavabo à l'avant, WC et douche à l'arrière. La porte qui ferme cette pièce sépare aussi les deux parties ; une «astuce» déjà vue sur d'autres Dehler et dont l'intérêt ne nous semble pas évident. Les deux banquettes latérales du carré sont de taille correcte pour y dormir ; du coup, on regrette moins que le chantier ne propose pas de version trois cabines. A propos de versions, il est possible d'associer entre eux tous les types de mât, de quille et de safran proposés au catalogue. Enfin, si le bateau est certifié en catégorie de conception «B» et non en «A», cela s'expliquerait, aux dires des responsables du chantier, par les évolutions récentes de la norme européenne de stabilité, avec en particulier une nouvelle condition de charge, plus défavorable. ■



Du classique. L'ambiance est chaleureuse mais manque de luminosité - les hublots de bordé ne sont pas grands. On a par ailleurs quelque peu sacrifié la table à cartes au profit de la salle de bains.



Du confort. Seulement deux cabines, mais elles sont de belle taille (à droite, celle de l'avant), de même que la salle d'eau (à gauche) qu'une porte permet de séparer en deux.



CE QUI NOUS

A SÉDUITS

- La grande sensibilité de la barre.
- La qualité des finitions.
- Les performances.

CE QUI NOUS

A DÉPLU

- Une raideur à la toile un peu limitée.
- Des emménagements sans fantaisie.
- Une trop longue liste d'options.

CONCLUSION

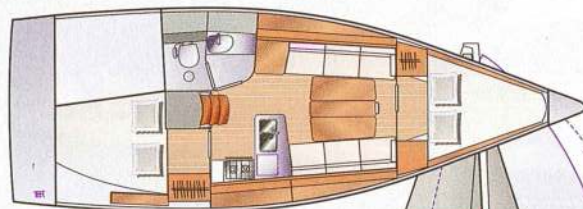
Très plaisant sous voiles et à la barre, ce Dehler ne sera peut-être pas le bateau le plus facile à mener dans la brise en croisière, mais il offre un vrai confort. Il permet de naviguer tout en finesse, avec élégance, et ce sans renoncer à des accessoires utiles pour la croisière. Un compromis intéressant à tout point de vue.

DEHLER 34 Une barre très, très sensible

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	DEHLER 34	ARCONA 340	ELAN E4
Longueur de coque	10,30 m	10,40 m	10,60 m
Longueur flottaison	9,60 m	9,80 m	10,10 m
Largeur	3,60 m	3,45 m	3,50 m
Tirant d'eau	1,95 m	1,95 m	2,15 m
Voiture au près	65 m ²	87,80 m ²	65,59 m ²
Grand-voile	37,50 m ²	37,80 m ²	35,91 m ²
Foc	27,50 m ²	41 m ²	29,68 m ²
Spi	77 m ² (symétrique)	nc	110 m ² (asym.)
Déplacement	5 950 kg	5 200 kg	5 350 kg
Lest	2 100 kg	1 950 kg	1 385 kg
Matériau	verre-vinylester/ mousse PVC, au contact	verre-vinylester/ mousse PVC, sous infusion	verre-polyester/mousse PVC, sous infusion
Catégorie	B	A	A
Architecte	Judel-Vrolijk & Co	Stefan Qviberg	Humphreys Yacht Design
Constructeur	Dehler	Arcona Yachts	Elan
Prix de base	137 400 € (avec voiles)	179 332 €	158 400 €

Constructeur : www.dehler.com



MESURES

TAILLE DES COUCHAGES

Couche double arrière : 1,94 x 1,70 m.
 Couche double avant : 2,10 x 1,70 m.
 Couche carré tribord : 1,92 x 0,60 m.
 Couche carré bâbord : 2,02 x 0,60 m.

HAUTEUR SOUS BARROTS

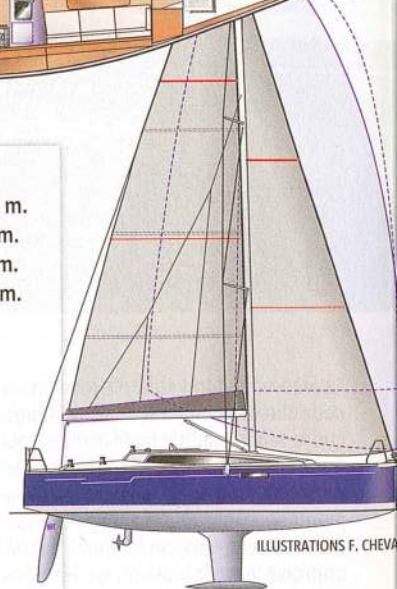
HSB arrière carré : 1,89 m.
 HSB avant carré : 1,79 m.
 HSB cabine avant : 1,82 m
 HSB cabine arrière : 1,85 m.
 HSB salle d'eau : 1,88 m.

DIVERS

Table à cartes : 0,63 x 0,50 m.

COCKPIT

Longueur : 2,90 m. Banquettes : 1,55 m.



ILLUSTRATIONS F. CHEVA

PRIX

PRIX STANDARD 137 400 €

BATEAU ESSAYÉ 180 171 €

PRINCIPALES OPTIONS

Pack accastillage «Compétition» (inclus un safran plus profond) 9 480 €
 Mât aluminium long (inclus un gréement dormant rod) 7 176 €
 Boiseries (style teck au lieu de l'acajou standard) 4 140 €