

DUFOUR 40E

*L'élégance
au service de la performance !*

Présenté en avant première mondiale lors du dernier Grand Pavois de La Rochelle, le nouveau Dufour 40 E succède au fameux Dufour 40, élu bateau de l'année en 2003 et produit à plus de 570 exemplaires par le chantier rochelais. L'équipe de Yachting Sud l'a testé au large de La Rochelle et vous livre ses premières impressions !

Photos © Pierre-Yves Martens



Quand faut y aller, faut y aller !

En me réveillant ce matin-là, dans un charmant petit hôtel au cœur de la vieille ville de La Rochelle, je me disais que l'essai du nouveau Dufour 40 E prévu dans la matinée était sacrément compromis. Nous assistions en effet à un véritable déluge de pluie digne d'une vraie drache nationale belge, agrémentée en prime par de fortes rafales de vent du nord-ouest de plus de 35 nœuds !

Mais cette météo capricieuse est loin de décourager Jules Mazars, Monsieur « essais » pour le chantier Dufour. Avec lui, pas de soucis à se faire, c'est un professionnel formé à l'école de la Coupe Améri- ca et de la Volvo Ocean Race. À peine montés à bord, nous voyant un peu perplexes, il nous rétorque que nous ne serons pas venus de Belgique pour rien ! Et sans se poser la moindre question, il entame les manœuvres de port et présente fièrement l'étrave du nouveau 40 E en direction de la pointe des Minimes. L'essai peut commencer !

LE COCKPIT

La différence la plus marquante entre l'ancien et le nouveau Dufour 40 E est la disposition de deux barres à roue excentrées au lieu d'une seule sur l'ancien. Ceci assure au barreur,



• Les deux barres à roue : « la différence » par rapport au Dufour 40

tout en étant bien calé, un excellent dégagement panoramique, qu'il soit en position debout ou assise. Ce changement apporte aussi plus de confort dans la zone du cockpit, en améliorant les déplacements vers la jupe arrière, laquelle s'utilise au mouillage en faisant basculer la partie centrale



• La jupe arrière amovible, facilement accessible



• La position intérieure des winches de génois...

du tableau arrière. L'annexe de survie est intelligemment placée sous la partie arrière du cockpit et peut, en cas de besoin, glisser à l'eau sans aucune difficulté dès que la jupe est abaissée. Une autre belle différence qu'on retrouve aussi sur le nouveau Dufour 45 est la disposition des winches de génois et de réglages d'écoute de grand-voile. Les plus à l'extérieur, des 45 ST Harken nouvelle génération, s'utilisent



• ... et les winches pour les manœuvres courantes

pour le réglage de l'écoute de grand-voile, toujours accessible depuis le poste de barre. Ceux de l'intérieur, des 46 ST, sont réservés aux écoutes de génois, tandis que ceux situés sur le rouf, de part et d'autre de la descente, servent pour les manœuvres courantes.

GRÉEMENT ET PLAN DE PONT

Il nous arrive de les confondre, mais il faut admettre que les carènes et les plans de pont entre le *chantier Dufour* et le chantier italien « *Cantiere Del Prado* » qui produit la gamme des *Grand Soleil* sont assez semblables. Pas étonnant, me direz-vous, il s'agit en effet des mêmes architectes et les deux chantiers ne forment qu'un seul groupe sur le plan international. Depuis 2002, la collaboration entre l'architecte Italien *Umberto Felci* et le designer rochelais *Patrick Roséo* est parfaitement rodée. Le duo, en collaboration avec le chantier, a complètement révolutionné la gamme et s'est définitivement approprié une nouvelle image de marque.

Dans le cas précis du *Dufour 40 E* on constate que les lignes du rouf sont rectilignes comparées à une ligne nettement plus souple sur l'ancien *Dufour 40*. Une étrave droite et un enrouleur de génois intégré dans le pont s'inscrivent dans la tendance du design des 40 pieds actuels. Sur la zone centrale du plan de pont viennent s'intégrer quatre



• Panneaux ouvrants de type « flush deck »

panneaux ouvrants du type « flush-deck » améliorant considérablement la luminosité du carré et de la cabine avant.

Et comme pour tout bon bateau de croisière rapide, le mât un « Sparcraft » à deux étages de barres de flèches poussantes, traverse le pont et repose sur la quille. Celui-ci est réglable sur l'arrière par un pataras central et n'entraîne en rien le passage vers la jupe arrière. Le génois affiche un recouvrement modéré et le point de drisse ne remonte pas jusqu'en tête de mât. Les cadènes de haubans sont très rentrées dans le but de ne pas gêner la circulation vers la plage avant du bateau.



• Les cadènes de haubans

SUR L'EAU

Comme par miracle, le ciel se dégage et, malgré des nuages encore très menaçants, c'est sous le soleil que nous tirons nos premiers bords en direction du pont de l'île de Ré. Le but de

notre skipper est d'aller chercher des vents et une mer plus maniables sous le vent de l'île de Ré. Avec un ris pris dans la grand-voile et le génois à faible recouvrement bordé à plat, notre **Dufour 40 E** remonte remarquablement au près. Dans ces conditions musclées, nous resterons prudents, mais nous avons la sensation que cette carène profilée et élégante ne demande qu'à glisser, la barre permettant de garder le contrôle de la carène même aux allures très serrées.

Le challenge du chantier, lors de la conception de ce nouveau **Dufour 40 E**, nous explique le responsable du projet, était avant tout de maintenir le même plaisir de barre que l'on avait avec l'ancien 40 équipé d'une belle grande barre à roue. Équiper le nouveau 40 E de deux barres à roue risquait d'augmenter les frottements et de réduire de façon radicale le plaisir à la barre. C'est la raison pour laquelle le chantier n'a pas lésiné sur la qualité du système de direction transmettant au barreur toute la finesse et la puissance du bateau. Pari réussi donc ! Notre essai se poursuit en passant sous le pont de l'île de Ré au bon plein. Sous cette allure et dans ces conditions musclées, notre 40 E exprime tout son potentiel : puissance, vitesse et finesse de barre. Le génois à faible recouvrement est aisé à border sans grand effort physique. Le fait d'utiliser les winches intérieurs pour le génois améliore leur accessibilité. Par contre, il faudra jouer avec le rail de grand-voile pour éviter que son écoute ne vienne frotter contre les winches de génois, rendant l'utilisation d'une manivelle impossible. C'est malheureusement le prix à payer pour avoir le plaisir de disposer de winches de génois déplacés vers l'intérieur du cockpit ! Toujours au bon plein, nous naviguons maintenant au large de la Pointe de l'Aiguillon, cette fameuse zone qui fut si fortement affectée lors de la dernière tempête *Xynthia*. Dans le but d'éviter un empannage brutal, nous virons de bord et choquons les voiles pour nous retrouver à une allure portante. L'envie de hisser un spi nous chatouille, mais, avec trente nœuds de vent et peu de distance à parcourir sous cette allure, nous décidons prudemment de simplement lâcher le premier ris. C'est donc au débridé, à

110° du vent et à plus de douze nœuds que nous déboulons dans le sens contraire pour nous amarrer finalement dans le port de pêche situé au nord de La Rochelle. Le temps de se restaurer dans un excellent petit restaurant « *spécialité fruits de mer* » accolé à la halle à marée du port de La Rochelle, alors qu'une météo nous fut si favorable pour cet essai, et tout se transforme à nouveau en un véritable déluge !

• Passage du pont de l'île de Ré

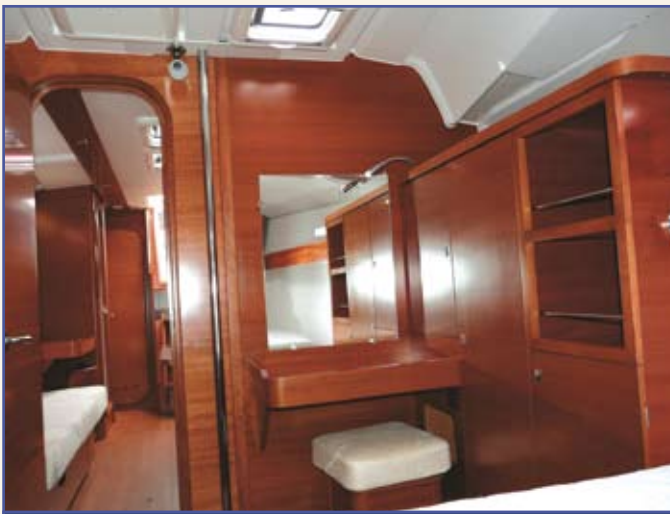


AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

Pour l'agencement intérieur, le chantier propose trois versions avec fond d'acajou en moabi clair : trois cabines et une salle d'eau, deux cabines et une salle d'eau ou encore trois cabines et deux salles d'eau. La cabine avant faisant office de cabine de propriétaire est vraiment très réussie, offrant



• Une cabine de propriétaire très réussie...



• ... avec une capacité de rangement très correcte

une capacité de rangement très correcte avec une belle surface de plancher : à l'entrée, deux meubles avec penderie, une étagère et un grand coffre sur l'arrière du lit double, de même qu'un petit bureau pouvant aussi servir de coiffeuse. L'architecte a vraiment fait la part belle à la cabine avant en délaissant un peu les cabines arrière. Une belle cuisine en « L » est aménagée sur bâbord, spacieuse, organisée et



• Un carré spacieux, bien configuré et très lumineux



• Un cuisine sur babord, fort bien équipée

bien équipée. La table à cartes sur tribord est placée le long de la coque, donc pas dans le sens de la marche du bateau, et n'offre qu'un seul étagère supérieur pour ranger les livres et les documents de navigation. Elle est équipée d'un siège type « tabouret mobile » qui vient se loger sous la table à cartes. Dans le prolongement de la cuisine on retrouve un carré spacieux et très lumineux grâce à l'utilisation des panneaux ouvrants du type « flush deck » sur le pont. Sur tribord, en face du carré, une belle banquette permet de l'agrandir grâce à l'abattant de la table.

CONCLUSION

Avec l'arrivée de ce nouveau *Dufour 40 E* on peut affirmer que la relève est parfaitement assurée. Le chantier rochelais a réussi à maintenir le même plaisir de barre qu'on avait avec l'ancien Dufour 40 et ceci en l'équipant de deux barres à roues rendant ainsi le cockpit plus ergonomique. Le dessin de la carène de même que le design du rouf ont aussi fortement évolué par rapport à l'ancien 40, une silhouette beaucoup plus rectiligne avec des lignes élancées et pures. La collaboration entre l'architecte Italien **Umberto Felci** et le designer Français **Patrick Roséo** fait des merveilles et assure au chantier Dufour la production d'une gamme de voiliers performants et élégants !



Fiche technique :

Longueur de coque :	12.35 m
Bau maxi :	3.89 m
Tirant d'eau standard :	2.10 m
Tirant d'eau fiable :	1.75 m
Déplacement :	7.950 kg
Grand-voile :	48 m ²
Génois :	45 m ²
Motorisation : Volvo Penta	44 ou 55 Cv
Capacité carburant :	75 L
Capacité eau douce :	200 L
Architecte :	Umberto Felci
Designer :	Patrick Roséo
Prix standard HTVA :	158.500 €

Informations : info@westdiep.com
Contact : Michel Paquet +32 (0)58 23 40 61