

Une nouvelle vague

Avec le 405 Grand'Large, Dufour n'a pas simplement donné une suite à sa série de modèles, il a mis sur le marché un modèle global des plus intéressants. Une base entièrement nouvelle pour son programme de croiseurs. Ce compromis très bien réussi a été récompensé par le prix «Yacht de l'année».

Surprise, étonnement, curiosité... Voilà les premières impressions qui nous parcourent sur le quai plat flottant de La Rochelle. Le nouveau modèle 405 du programme de croiseurs Grand'Large de Dufour qui se dresse quasiment à la hauteur des yeux a l'air inhabituellement volumineux. Son haut franc-bord combiné à ses extrémités abruptes confèrent au bateau l'apparence d'un véritable colosse. Autant dire qu'il faut s'y habituer...

Sur l'eau, observé depuis le bateau annexe, le 405 dévoile cependant sa capacité de transformation une fois que ses voiles sont hissées. S'agit-il réellement du même bateau qui était amarré il y a peu de temps, plutôt lourd et presque pour ainsi dire cubique, au quai du port? Avec un peu de gîte et de pression dans ses voiles, le bateau attire immédiatement tous les regards et affiche des lignes magnifiques et des proportions irréprochables. Les aspects moins agréables à quai ont ici fort belle allure: l'apparence carrée de la structure de la cabine et de l'enveloppe du cockpit se fond parfaitement bien avec les fenêtres sobres et carrées de la coque et de la structure. Voilà le nouveau design du programme de croiseurs signé Dufour. Le chantier naval prévoit de revoir sa série de modèles étape par étape en commençant par les petits et moyens segments de sa gamme. Le 405 en est une sorte de prélude.

Une construction réussie

Lors des tests effectués sur la côte atlantique, le prototype de ce modèle a prouvé que le 405 pouvait être très sportif. Mais malheureusement, le vent est resté plutôt calme au début. Malgré cela, ce bateau qui paraissait pour le moins inerte au vu de son volume a surpris son monde avec une dynamique insoupçonnée et une grande vivacité lors des manœuvres. Avec son franc-bord impressionnant et, donc, une position assise très élevée dans le cockpit, il donne presque l'impression que l'on se trouve à bord d'un bateau de 50 pieds. Par contre, lorsqu'on effectue une manœuvre, on se croirait plutôt à bord d'une embarcation de 30 pieds très agréable à piloter. Le vent souffle à 8 nœuds... Dans de telles conditions, le bateau atteint une vitesse de près de 6 nœuds avec un angle minimal de 45 degrés au vent. Des valeurs très bonnes. Lorsque le vent forcé jusqu'à 12 nœuds, le 405 prend





encore de la vitesse et atteint les 7,5 nœuds au près, soit une vitesse très proche de la vitesse théorique de la coque calculée à 7,9 nœuds. L'angle de virement s'élève ici à environ 85 degrés. Ces valeurs sont sans aucun doute exceptionnelles pour un croiseur de cette taille. Les très bonnes propriétés véliques du bateau testé s'expliquent également par les voiles Elvström (option). En standard, les voiles sont en Dacron, à quoi s'ajoute, en Suisse, un set de voiles Pentex signées Rico Sails. Ce bateau à ceci de particulier que, contrairement à la tendance générale qui veut que l'on construise un grand mât avec de petites voiles à peine recouvrantes, Dufour reste conservateur au niveau de la conception du gréement. Les constructeurs continuent à parier sur une voilure traditionnelle et équipent ainsi le bateau d'un grand génois recouvrant. Et il s'agit là d'une bonne solution. Par vent faible, le Dufour 405 présente en particulier non seulement un potentiel de puissance élevée, mais aussi des accélérations impressionnantes.

Il est vrai que cette grande voile de poue est synonyme de plus de travail pour l'équipage lors des manœuvres. Le génois doit en effet être enroulé, ce qui demande une certaine énergie supplémentaire. Les winches électriques ne sont cependant disponibles qu'en option. Mais les winches 44er de Lewmar sont suffisamment grands pour pouvoir être utilisés aussi bien par l'équipage dans le cockpit que par le barreur derrière la roue, et ce sans que les navigateurs ne risquent la moindre crampe. Et d'ailleurs, l'agencement des ferrures et autres détails semblables permettant de régler les voiles est parfaitement réalisé.

Une fois de plus, il manque cruellement au bateau un tendeur de pataras suffisamment puissant. A l'instar de beaucoup de ses concurrents, Dufour a également renoncé à ce système de réglage efficace et indispensable dans l'équipement standard de son bateau (vraisemblablement pour des questions financières). Mais les navigateurs les plus actifs ne voudront sûrement pas y renoncer. Ils pourront alors se rabattre sur un tendeur à manivelle pour un modeste supplément. Malheureusement, Dufour a également réalisé des économies en ce qui concerne la table de cockpit. Un détail que l'on ne peut négliger dans l'équipement standard d'un bateau de plaisance de cette taille et de cette prétention. La table n'est comprise que dans l'un des paquets supplémentaires Liberty ou Ad-

venture. Ces derniers sont toutefois très attractifs et offrent beaucoup pour un supplément de 4630 euros, respectivement 10'320 euros (hors TVA). Outre la table de cockpit, on y trouve un guindeau électrique, un chargeur de batteries, une prise de quai, des lazy-jacks et les deux winches de drisse, pour ne citer que quelques-uns.

Le modèle livré comprend déjà un pont de bois posé sur le toron de 1,56 mètre de long seulement. Dufour a opté ici pour du bois iroko, un matériau semblable au teck que l'on trouve en Afrique. Si l'on souhaite trouver un revêtement de bois également sur le pont courant et sur le toit de la cabine (comme sur le bateau-test), il faudra encore compter un supplément de 14 000 euros. Le rangement fermé pour les porte-gobelets situé sous le siège du barreur a été particulièrement bien conçu. Sans compter que les tuyaux de remplissage des réservoirs d'eau potable et de diesel sont cachés sous ce couvercle refermable. Dufour affront ainsi un problème récurrent: le vol de diesel.

Un intérieur à plusieurs facettes

Dufour propose deux aménagements différents pour l'intérieur du 405: la version charter



DUFOUR 405 GRAND' LARGE

Chantier	Dufour Yachts (FRA)
Design	Umberto Felci (ITA) Patrick Roséo (FRA)
Longueur h.-t.	11,90 m
Long. flott.	10,63 m
Largeur	3,98 m
Tirant d'eau	2,03 m (option 1,75 m)
Déplacement	8,1 t
Lest	2,3 t
Grand-voile	36,6 m ²
Génois	45,3 m ²
Eau potable	360 l
Diesel	200 l
Réserv. à fèces	45 l
Motorisation	Volvo Penta (saildrive)
Puissance	29,1 kW (40 cv)
Catégorie EC	A
Prix de base	Euro 129 300.- départ chantier, hors TVA
Prix final	Euro 170 000.- prêt à naviguer en Suisse, TVA incl.
Fallenbach Werft AG, 6440 Brunnen Tél. 041 825 65 55, www.fwag.ch	

Point par Point

Propriétés de navigation



En prenant une nouvelle direction, Dufour a réussi à combler le petit manque entre ses croiseurs et ses modèles du programme sportif axés sur la performance. Le Dufour 405 est en fait un véritable bateau de plaisance qui affiche cependant aussi un côté très sportif et se place donc non loin du Dufour 40 qui, selon les dires du chantier naval, devrait bientôt être remis sur le marché dans une version revue.

Design



Dans le cas de Dufour, il y a un certain risque de voir les séries Grand'Large et Performance se mélanger pour ne former plus qu'une seule série. Il en va également de même pour les modèles Grand Soleil de la filiale de Dufour Cantieri del Pardo. Le responsable de ces similitudes est entre autres l'architecte Patrick Roséo qui travaille sur l'aspect esthétique des modèles des deux chantiers avec le constructeur Umberto Felci.

Détails intérieurs...



Un bel exemple pour tout chantier qui se respecte: l'espace situé sous la couchette de poue est grand et facilement accessible. Il faut cependant relever que tous les espaces de rangement du 405 Grand'Large ne le sont pas aussi facilement... La version propriétaire et les deux cabines comportent un grand coffre arrière accessible de l'intérieur. Il s'agit là de savoir si l'on souhaite avoir plus de place à vivre ou plus d'espaces de rangement.

... et extérieurs



La plateforme de bain peut être rabattue simplement en tirant sur un bout, mais sa partie inférieure reste assez surélevée par rapport à l'eau. Cette différence de hauteur de 68 cm ne pose néanmoins pas de problème grâce à l'échelle de bain télescopique. La poue comporte par ailleurs un rangement pour le radeau de survie. Le couvercle y est cependant plutôt lourd; solution: un clapet avec des charnières ouvrables latéralement.



marina.ch

Le magazine nautique suisse



comporte trois cabines et la version propriétaire deux cabines et un grand coffre de rangement accessible de l'intérieur depuis tribord. Selon la version choisie, seules les zones fonctionnelles des coins cuisine et navigation sont adaptées à l'aménagement. Dans les deux cas, l'équipage dispose toujours de deux salles d'eau aux dimensions généreuses.

Toute la zone de proue du bateau est particulièrement agréable. Le couple de propriétaires y dormira très confortablement. Avec une largeur de 1,65 mètre à hauteur des épaules, la couchette affiche des dimensions normales pour deux personnes. Les espaces de rangement sont en nombre suffisant et facilement accessibles. Un seul regret cependant: Dufour a renoncé aux traditionnelles commodes latérales et ne propose que des couchettes cercueils ouverts sur les côtés.

Le fait que la cabine de proue soit équipée de sa propre salle d'eau est également très agréable (un détail qui ne se retrouve pas forcément sur les modèles des concurrents). Les espaces de rangement latéraux sont cependant peu nombreux à cause de l'installation à cet endroit du réservoir septique. Les toilettes installées latéralement et perpendiculai-

rement au sens de la marche ne sont pas idéalement utilisables en cas de gîte.

Dans le carré, la structure intérieure en acajou moabi plutôt sombre offre un bon contraste avec le capitonnage clair des sièges et les vaigrages latéraux en plastique blanc. Au final, on profite ici d'une atmosphère très agréable et moderne. Les revêtements amovibles des sièges sont bien évidemment aussi disponibles en d'autres couleurs. Si l'on souhaite disposer d'une couchette double supplémentaire dans le salon, une version transformable de la table de salon peut être commandée en option.

Les coins cuisine et navigation sont quant à eux très joliment aménagés et comportent plusieurs détails intéressants. Un meuble installé de travers entre ces deux zones et comportant un îlot frigorifique intégré peut être utilisé comme élément de liaison entre ces deux espaces. Dans le coin cuisine, la glacière a été intégrée un peu plus loin, au-dessus d'un accès latéral. En lieu et place de tiroirs fixes, la cuisine est équipée de box amovibles en plastique qui, si besoin est, peuvent être transportés avec leur contenu à la maison. Et le plancher abrite même une petite cave pour les bouteilles de vin du bord... Bien vu!

Test réussi!

Le Dufour 405 est une embarcation parfaitement honnête. Pas question bien sûr de mariage forcé d'espace, de confort et de sportivité qui jurerait avec son apparence générale et serait difficilement réalisable. Mais pour les rares détails où cette combinaison a été appliquée, elle est tout à fait réussie. Avec ce nouveau modèle signé Dufour, le compromis entre vitesse et espace semble pour le moins idéal pour un pur bateau de plaisance.

Le tout dernier Grand'Large prouve que le chantier naval de La Rochelle fait à juste titre partie des plus grands chantiers de la branche. Le prix de base du 405 s'élève à 129 300 euros (hors TVA). Dufour propose lui aussi des paquets custom qui peuvent être intéressants. On y trouve en effet souvent des avantages au niveau financier.

Au final, le Dufour 405 est plus équilibré et mieux pensé que de nombreux autres modèles de la concurrence. Les clients disposent de suffisamment de choix et de possibilités de variation pour donner une touche individuelle à ce bateau. Un aspect qui risque bien de faire bouger la concurrence.

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Berne

Tél. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Service des abonnements

Tél. 031 300 62 56