



DUFOUR 40

Le retour de l'élégance

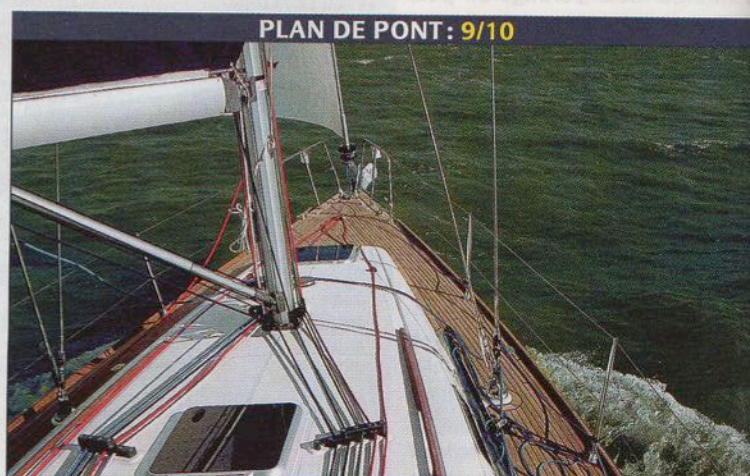
Carène signée Umberto Felci, plan de pont et emménagements dessinés par Patrick Roséo : le Dufour 40 est le premier d'une nouvelle gamme de voiliers cherchant à allier confort, performances et esthétique. Un compromis séduisant, influencé par le partenariat de Dufour Yachts avec l'Italien Del Pardo.

COCKPIT : 8/10



Grande barre à roue, console discrète, accastillage de qualité : le cockpit est bien équipé. Le radeau de survie est logé sous le banc arrière, qui, en s'escamotant, permet le passage vers la jupe. Les drosses de barre sont bien accessibles, sous le plancher. Un bémol : l'écoute de grand-voile est gênée par les coffres latéraux (une modification est à l'étude), mais elle est aussi renvoyée sur le rouf.

PLAN DE PONT : 9/10



Les larges passavants (55 centimètres) permettent une bonne circulation. Le cheminement des cordages ne présente aucun problème. Poulies de renvoi et rails de génois Harken, hale-bas rigide : rigueur et simplicité... Le pont en sandwich est fabriqué d'un seul tenant, par injection. Un procédé qui optimise la quantité de résine utilisée et réduit le poids. Le teck est en option...

Texte et photos **Laurent Charpentier**.
Plans et infographie **François Chevalier**.

les îles charentaises... Nous sommes parmi les premiers à embarquer sur ce prototype, mis à l'eau cinq jours auparavant. Malgré la pénombre qui gagne, j'apprécie ses lignes tendues, son rouf en sifflet, la sobriété moderne de son élégance. Pas de doute, ce voilier marque un tournant esthétique dans l'histoire récente de Dufour. Il est la preuve tangible de l'entrée dans le capital de l'entreprise du chantier italien Del Pardo, constructeur des Grand Soleil. Le moteur est lancé. Sa ventilation, qui débouche dans le cockpit, nous le fait bruyamment savoir. Faisons plutôt confiance au vent qui devrait venir!

A PEINE DÉGAGÉS DU CHENAL menant au vieux port de La Rochelle, nous déployons toute la toile. La grand-voile en Dacron glisse en tête de mât. Le génois composite (non disponible en série) se déroule sans heurts. Graduellement, une brise se lève et honore de ses dix nœuds nos quelques efforts. Deux doigts posés sur la barre à roue, douce et précise, j'oriente l'étrave vers l'île d'Aix. Travers au vent, le génois s'arrondit... Et masque le feu de route placé dans le balcon! Le défaut, simple à corriger (mettre les feux en tête de mât, par exemple), illustre la difficulté d'essayer un prototype: comment distinguer le détail de mise au point d'un défaut de conception?

Pour préparer un casse-croûte, je visite les provisions placées dans le réfrigérateur. L'endroit n'a guère eu le temps de refroidir depuis notre départ, mais l'évier en inox, lui, est tout chaud. Le compresseur, installé dans le placard situé en dessous, ne semble pas bénéficier d'une aération suffisante, tout en compromettant l'utilisation de ce rangement. Pour le reste, sur cette mer docile, la cuisine, spacieuse, est agréable à utiliser,



A quelques ajustements près, le Dufour 40 allie avec bonheur esthétique épurée et performances. Le tout avec une remarquable finesse de barre.

d'autant que la hauteur sous barrots est proche de 1,95 mètre! Une performance renouvelée dans chaque cabine, grâce à l'abaissement des planchers au niveau des varangues et au copieux franc-bord du bateau.

Nous bordons un peu le génois, son winch 46.2 ST (un peu juste) est signé Harken, comme l'ensemble de l'accastillage. Un matériel digne d'un voilier de régates, mais le Dufour 40 a été dessiné sans tenir compte de la moindre règle de jauge. *«Il a été conçu pour la croisière rapide et la course hauturière conviviale, mais non pour régater,»* précise Stéphane Villessot, le skipper-metteur au point du chantier. Plutôt que faire route directe sur le plus proche mouillage, nous prenons Fort Boyard comme marque à virer. Empannage en douceur. Quatre mètres au sondeur. J'ai

une pensée pour le bulbe en plomb de la quille, à 2,10 mètres sous l'eau, mais les fonds redescendent déjà. Un tel tirant d'eau nous assure une bonne raideur à la toile, ce que confirmeront les bords de près du lendemain. Il est minuit. Le phare de la pointe Sainte-Catherine, sur l'île d'Aix, éclaire les bateaux au mouillage comme s'il voulait nous éviter toute collision. Notre ancre file déjà vers le fond de vase...

Ce matin, le minois de Brigitte est chiffonné. Non seulement elle n'a pas pu fermer la porte de la cabine arrière (défaut de jeunesse, sans doute, certaines serrures ont du jeu), mais les 40 chevaux du Volvo rugissent dans ses oreilles en guise de réveil. Sonomètre à la main, je constate qu'à plein régime, le volume sonore de la cabine arrière atteint 86 décibels, ce qui est beaucoup, *«mais sera amélioré»* assure Stéphane. Heureusement, le ralenti suffit pour assurer le plein d'énergie aux

1 000 watts du guindeau électrique. Nous relevons le mouillage. Si l'épaisseur reliant le câble à la chaîne fait patiner la poupée, les choses se compliquent au moment où l'ancre atteint le davier. En prenant de l'angle par rapport à l'axe vertical du treuil, la chaîne se bloque ou, pire, se dégage

de la mâchoire et file sans contrôle vers le fond, entraînée par l'ancre! Une simple filière suffirait pour contraindre la chaîne à s'aligener dans

Océan Atlantique



Au crépuscule, la camionnette de Stéphane s'est immobilisée au bord du quai. Nous en sortons les coussins tout juste finis - tranches de mousse enrobées d'un Alcantara blanc crémeux - de notre Dufour 40 amarré en contrebas. La sellerie installée, nous voilà parés pour vingt-quatre heures de navigation entre

ÉTRAVE: 5/10



La balle à mouillage est vaste. Protection du moteur de guindeau et filière guide-chaîne équiperont les modèles de série. Le balcon devrait être redessiné. A noter la double cadène d'étau.

BARRE: 9/10



La barre est d'une douceur exceptionnelle. Elle est placée sur une console (bon appui) qui sera remontée de 8 centimètres pour permettre l'utilisation d'une roue de plus grand diamètre.

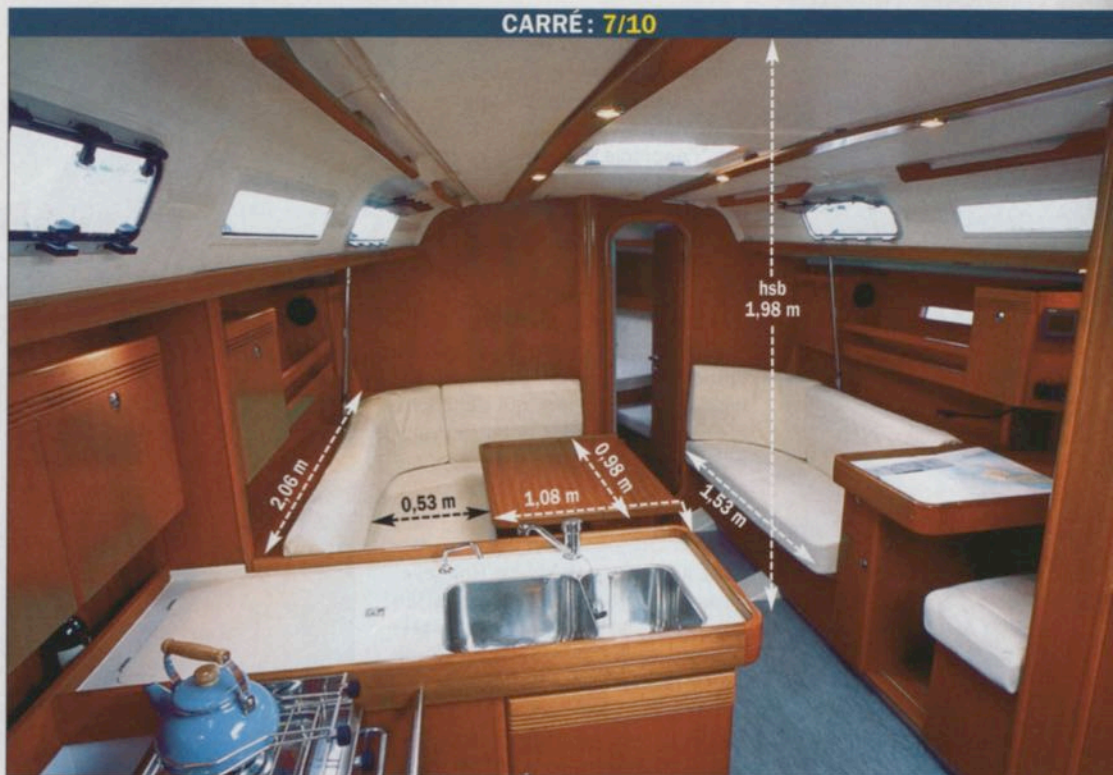
l'axe du guindeau... Une solution qu'adoptera le constructeur pour les unités à venir.

AVANT DE PRENDRE UN CAFÉ, c'est au moteur que nous gagnons le mouillage au Nord de l'île. En dépit de l'hélice bec de canard, nous grimpons à 6,5 nœuds pour 2000 tours, une bonne vitesse de croisière. La commande du moteur est facile à saisir par le barreur, mais la manette de l'étouffoir gêne sa manipulation : elle sera déplacée. À la barre, pas de vibrations et toujours une grande souplesse. En veillant à mettre des tours pour garder l'hélice efficace, je n'ai pas eu la moindre difficulté à contrôler le bateau dans les diverses manœuvres de port. Au moteur comme sous voiles, la barre du Dufour 40 est douce et équilibrée, quelle que soit l'allure... Car nous sommes déjà en route ! Le café est bu et l'annexe repliée dans l'un des deux coffres du cockpit. Brigitte, pertinente, a profité de cette mise en ordre pour poser la



question de la place du spi asymétrique. Malgré les 7000 litres de rangement disponibles, aucun coffre ne peut accueillir un sac si volumineux. Toutes les couchettes doubles cachent un réservoir d'eau douce ou de gasoil et, une fois le matériel de sécurité rangé, il ne reste que la place pour l'avitaillement. Le problème n'est pas nouveau, c'est même un trait commun à la plupart des croiseurs actuels. Concilier finesse de carène, vaste volume intérieur et rangements abondants est le Graal des architectes. Et après tout, quand on mesure 1,89 mètre, comment critiquer le plaisir de se tenir debout dans le carré ou les cabines ? Le spi sera donc entreposé sur une couchette...

Treize nœuds de vent. Les ris seront inutiles. Nous tirons des bords, entre Ré et Oléron, en direction du large. À la barre, le Dufour 40 est un



L'esthétique intérieure joue la froideur raffinée. Vu le nombre de hublots, l'aération est excellente. La table du carré convertible en couchette double. Sous les planchers, placés au ras des varangues pour offrir une grande hauteur sous toits, pas de rangements. Le fond de la coque est contre-moulé, d'où l'excellente finition des coffres sous les banquettes

modèle de stabilité. Pas besoin d'équipiers au rappel, ce qui serait indispensable sur un pur voilier de régata. A trois personnes, nous progressons à 40 degrés du vent réel pour 6,5 nœuds sans efforts. Le confort est tel que je me demande pourquoi le chantier propose une version à tirant d'eau réduit ! En gagnant vers l'Ouest, le clapot se fait plus marqué, mais la mer reste clémente. Une risée frise 18 nœuds : nous ouvrons la grand-voile. Cette rafale signale la limite du premier ris, avec le poids dont nous disposons à bord, mais nous gardons toute la toile. Je

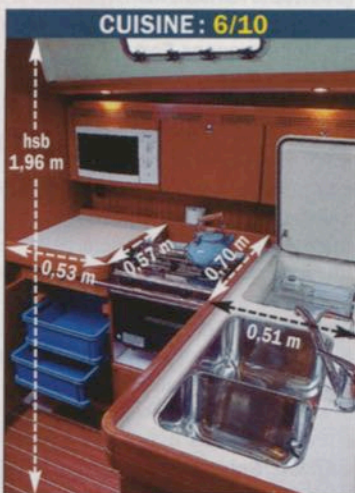
me cale sur l'hiloire, le pied contre la console de barre. Rien à voir avec la paresse ardente du récent Gib'Sea 41 que propose le même chantier... Le Dufour 40 gagne du terrain avec entrain contre le vent !

Virement de bord dans les parages de la balise Antioche. Attention à la bavette du génois dans le balcon avant. Quelques embruns cherchent à nous mouiller, le bateau tape une fois dans une vague mal lunée, c'est

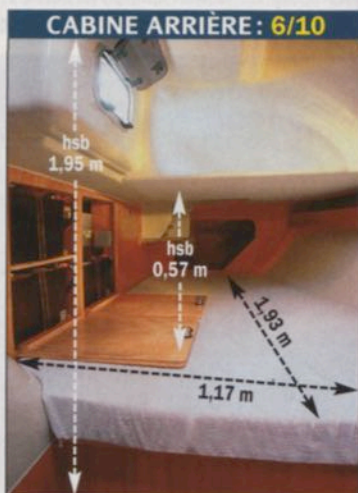
Au moteur comme sous voiles, la barre du Dufour 40 est douce et équilibrée, quelle que soit l'allure.

tout. Stéphane relaie la bête. Quelques toiles dans le ridoir à main pour retendre le taras (le mât n'est encore à son réglage optimal), étarquage la bordure, reprise hale-bas rigide, ne

gagnons en cap et en vitesse. Zip glisse sur l'échelle de descente à la recherche d'un point d'appui. Réblissement en extremis, mais il me faut des mains courantes pour accéder au carré. En bas, la table à cartes, entourée de vraies



Rangements bien pensés, plans de travail et fargues donnent une cuisine pratique. Mais il est difficile de se caler à la contre-gîte et le groupe de froid, sous l'évier, est mal placé. Le four à micro-ondes et la pompe à pied sont en option.



La cabine bâbord permet un accès facile aux batteries et au pilote électrique placés sous le cockpit dans l'axe du bateau. Au fond du lit, un vaste coffre compense la place prise sous le matelas par l'un des réservoirs d'eau douce.



Le tableau électrique s'ouvre en tirant simplement. Les rebords de plus de 3 centimètres et les rangements variés sous des atouts à la mer. Pas de butée en fin de tiroir, de retenue de plateau ou de pieds pour éviter de glisser : domma

Dufour 40

Les chiffres de Voiles et Voiliers

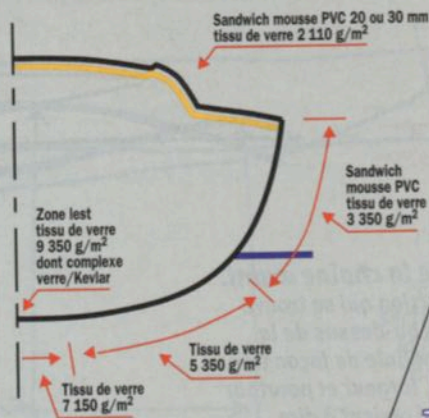
es, tient documents et règle Cras place. Le coin navigation est pratique, à quelques brouilles près: absence de butée au fond du tiroir latéral, manque d'un bras de retenue au plateau de la table, pas de cale-eds pour se retenir à la contre-... Les emménagements ont été dessinés avec une esthétique rigoureuse, en cherchant plus d'élégance et de dépouillement... Ce souci du design me plaît, mais j'ai envie que les détails facilitant la vie en mer ne passent pas à la trappe.

JE REMARQUE EN SORTANT un pont articulé au fond du cockpit. Il sert à décrocher le harnais depuis la descente. Bon point. Ce dispositif me rappelle la double cadène fixée en arrière de la soute à mouillage, pour être détalé largable livré avec le tourmentin dans le «pack sécurité». Aidés par le jusant, nous avons tiré un long bord vers l'Ouest. Nous pouvons nous permettre de venir vers les Baieaux au bon plein. Le vent oscille autour de 14 nœuds réels. La fine carène du Dufour 40 se lance. 7,4 nœuds, 7,7 nœuds, 8,1 nœuds au GPS... jubilatoire!

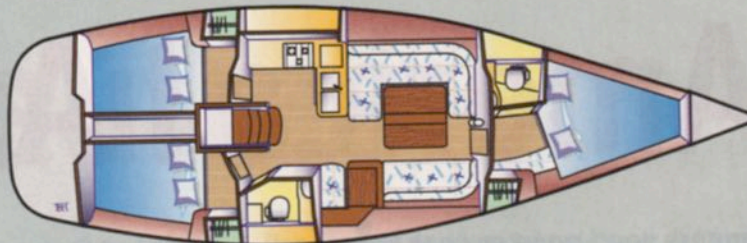
Une fois les dangers du secteur passés, nous abattons pour longer par le Nord. Amuré sur l'étrave, le spi asymétrique est hissé. Il maintient notre vitesse autour de 13 nœuds, mais, plein vent arrière, nous ne pouvons le stabiliser, même en le renvoyant avec un tangon. Nous l'affalons. À mesure que le soleil décline, la brise atteint 20 nœuds. Sous génois et grand-voile, nous filons à 8,5 nœuds, avec une pointe à 9,1 nœuds. Une fois trouvé le bon tempo avec le clapot venant de l'arrière, barrer au portant ne présente aucune difficulté. En compagnie de l'équipière, j'ose un empannage. Celui-ci est un peu vif. Le palan de la grand-voile vient heurter le coffre de cockpit en écornant le gel-coat. L'éclat de plastique souligne le manque de place pour le passage de ce bout. Rallonger l'estrope qui relie les poulies au chariot d'écoute? Privilégier l'autre bout de l'écoute de grand-voile, qui revient (belle astuce) au winch bâbord du rouf? Les solutions sont à l'étude.

Retour au ponton. Le moteur tourne pour une dernière manœuvre d'accostage. Sa ventilation déverse air chaud et décibels dans le cockpit, un choix fait pour préserver l'esthétique de la jupe. Des plaques d'inox protègent le livet de pont du frottement des amarres: joli et utile. Quoi qu'il en soit, le Dufour 40 a les atouts pour séduire à la fois les amateurs de croisière cossue et les mangeurs d'écoute à peine assagis: un compromis prometteur. **L.C.**

COUPE DE LA COQUE



Coefficient prismatique: nc.
Moment de redressement maximal: en cours.
Jauge: en cours.
Lest: 2,70 t.
Capacité carburant: 160 l.
Capacité eau douce: 350 l.
Homologation «CE»: A, pour six personnes.



Architectes: Umberto Felci et Patrick Roséo (pont et emménagements).
Constructeur: Dufour Yachts, 1 rue Blaise Pascal, 17187 Périgny Cedex, tél. 05.46.30.07.60, fax 05.46.45.46.96, Internet: www.dufour-yachts.com

Prix et options

Prix standard, version deux ou trois cabines, avec un cabinet de toilette et moteur Volvo Penta 40 chevaux, Saildrive: **155 480 € (1 019 882 F)**

Supplément version trois cabines et deux toilettes: **2 051 €**

Principales options:
Moteur Volvo 55 ch Saildrive: 1 945 €
Pack «Croisière»: 5 561 €
Pack «Performances»: 8 970 €
Pack «Électronique»: 9 209 €
Pack «Sécurité»: 4 200 €
Passavants en teck: 8 731 €
Fond de cockpit en teck: 1 435 €

Peinture de coque: 6 216 €
Traitement époxy: 3 349 €
Lest plomb: 4 186 €
Hélice bec de canard bi-pales: 718 €
Protection étrave en inox: 299 €
Grand-voile lattée: 3 468 €
Accastillage spi tri-radial, avec tangon: 2 033 €
Accastillage spi asymétrique: 1 017 €
Étal largable: 1 136 €
Guindeau électrique: 2 033 €
Caisse à eaux usées: 1 017 €
Banquettes carré convertibles: 658 €

Prix du modèle essayé: **208 615 € (1 368 425 F)**

Caractéristiques techniques comparées

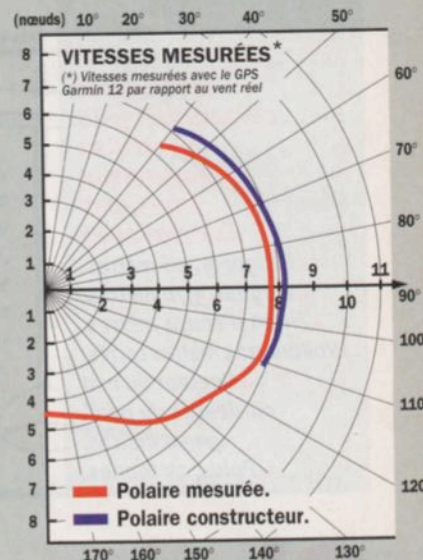
	DUFOUR 40	PONCIN 38	DEHLER 39	ÉLAN 40
Longueur coque	11,99 m	11,35 m	11,64 m	11,90 m
Flottaison	10,74 m	9,95 m	10,70 m	10,24 m
Largeur	3,90 m	3,65 m	3,82 m	3,83 m
Tirant d'eau	2,10 ou 1,60 m	2,05 m	1,95 ou 2,25 m	2,05 m
Voilure	89 m ²	77 m ²	92 m ²	90 m ²
Déplacement	7,30 t	6,20 t	7,00 t	7,20 t
Lest	2,70 t	2,50 t	2,80 t	2,55 t
Couchettes	6 à 8	4 à 6	6 à 8	6 à 8
Matériau	polyester	polyester	sandwich/polyester	polyester
Catégorie	A	A	A	A
Architecte(s)	Felci/Roséo	J&J Design	Jüdel/Vrolijk	Humphreys Yacht Design
Chantier	Dufour Yachts	Poncin	Dehler	Élan Marine
Prix ttc	155 480 €	209 300 €	180 578 €	154 284 €

Points forts

- Équilibre à la barre.
- Performances (version grand tirant d'eau).
- Esthétique générale et confort.
- Manœuvre facile en équipage réduit.

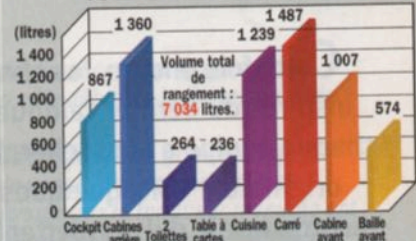
Points faibles

- Sortie ventilation moteur.
- Rail d'écoute de grand-voile.
- Appuis dans la descente.
- Emplacement du groupe froid.

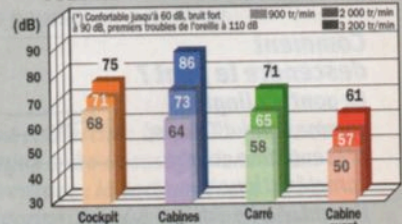


Mer belle. Vent réel: 13 à 14 nœuds.
Voilure: grand-voile, génois 145 %.

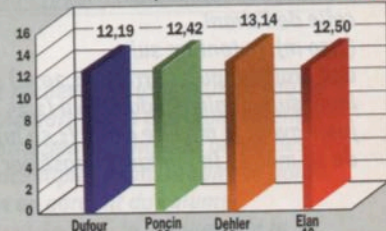
VOLUMES DE RANGEMENT: 7/10



VOLUME SONORE AU MOTEUR: 6/10



SURFACE DE VOILE AU PRÉS/DÉPLACEMENT: 8/10



VITESSE AU MOTEUR: 9/10

