

Voile magazine

ESSAI EXCLUSIF
DUFOUR 40 E
IL VA BIEN!



- ▶ BELLE-ILE,
- ▶ LES CALANQUES,
- ▶ LA COTE DE GRANIT ROSE

LES BONS MOUILLAGES A DECOUVRIR



L 19898 - 166 - F: 5,10 €

5,10 € - N° 166 - OCTOBRE 2009
Bel/Lux: 5,60 € - CH: 10,20 FS - Can: 8,95 \$CAD - And: 5,10 € -
Port. cont: 6 € - Gr/Esp/It: 5,70 € - DOM/S: 5,50 € - Cal/S: 780 CFP
- Pol/S: 920 CFP - DOM/A: 7,10 € - Tom/A: 1 600 CFP

**LE NOUVEAU TOFINOU 12 METRES / EVASION : LA TURQUIE /
SALONS DE L'OCCASION : 10 CONSEILS POUR BIEN VENDRE /
DRISSES, ECOUTES, AMARRES, COMMENT CHOISIR
SES CORDAGES / UN SUN FAST 40 DE 2000 SUPER EQUIPE /**



62. A la (re)découverte des calanques, à bord



LOIC MADELINE



YVES RONZIER

92. Comment s'y retrouver parmi tous ces cordages ?

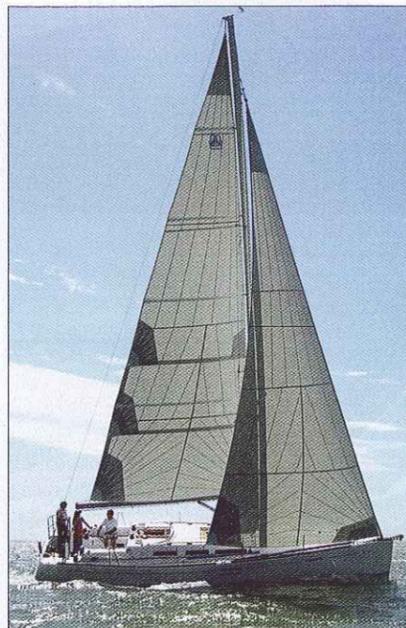
58. Le tout nouveau Dufour 40 E Performance à l'essai : la relève du 40 est assurée.

DUFOUR 40 E PERFORMANCE

La relève est assurée

COMME LE TEMPS PASSE!

Déjà sept années que le Dufour 40 venait jouer les trouble-fête sur le marché des 12 mètres. Pour le chantier rochelais qui avait connu des périodes agitées, ce nouveau voilier sorti en 1992, cosigné de l'architecte italien Umberto Felci et du designer rochelais Patrick Roséo, allait imprimer un nouvel élan au constructeur. Pourquoi s'en cacher, nous avions d'emblée aimé ce bateau produit à 565 exemplaires. Par sa personnalité, sa silhouette élégante, ses aménagements, ses performances, il affichait des points forts qui incitaient cette année-là le jury, présidé par Christophe Auguin, à lui conférer le titre envié de Voilier de l'année 2003. En ce week-end du mois d'août, il est encore bien présent dans nos mémoires à l'heure où Jules Mazars, Monsieur «essais chantier», achève la préparation du Dufour 40 E, la grande nouveauté de la rentrée. Avec lui, pas de souci à se faire. C'est un grand professionnel formé à l'école de la Coupe de l'America et de la Volvo Ocean Race. Il s'est débrouillé pour nous trouver un spi de Dufour 45 afin d'agrémenter les bords de portant. D'ailleurs, parlons-en du Dufour 45



◀ Le génois affiche un recouvrement modéré et un point de drisse qui ne monte pas en tête.

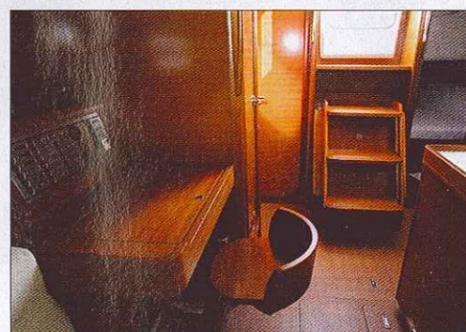
sorti l'an passé, également remarqué lors de l'élection du Voilier de l'année. Car malgré toute l'affection portée au Dufour 40, le petit nouveau ne peut renier, sur certains points, sa filiation avec le 45. Ça se remarque immédiatement dès que l'on pose le pied sur le pont, surtout dans la zone du cockpit. On y retrouve – une bonne chose – les deux barres à roue à décalées qui facilitent l'accès à la jupe. Cette dernière s'utilisant au mouillage en faisant basculer la partie centrale du tableau arrière. Egalement vue sur le Dufour 45, la disposition des winches de génois et de grand-voile. Les plus à l'extérieur, des 45 ST Harken nouvelle génération, s'utilisent pour le réglage de l'écoute de la grand-voile toujours possible depuis le poste de barre. Ceux de l'intérieur, des 46 ST, sont réservés aux écoutes de génois tandis que ceux situés de part et d'autre de la descente servent aux manœuvres courantes.

DOUCEUR ET JUSTE PRESSION SUR LE SAFRAN

Toujours sur le pont, si le rouf du 40 affichait des lignes douces, celui du 40 E s'inscrit dans le courant actuel du design. Ses formes sont rectilignes. Et la zone centrale reçoit quatre panneaux ouvrants de type flush deck servant à la luminosité de la cabine avant et du carré. Il faut également préciser que le radeau de survie se loge dans le fond du cockpit, derrière les deux barres à roue. Que les cadènes sont rentrées afin de ne pas gêner la circulation et que le mât, un Sparcraft à deux étages de barres de flèche poussantes traverse le pont et est équipé d'un pataras central réglable par manivelle. C'est d'ailleurs ce que vient d'utiliser Jules Mazars pour le mollir au terme de deux longs bords de louvoyage sous génois et grand-voile. En l'absence de voilier référence, il faut toujours rester réservé sur les performances. Même si par 12 nœuds de vent réel, le speedo atteignait 7,2 nœuds au près. En revanche, et malgré la présence des deux



“ Les puristes pourront démonter la ferrure d'étrave amovible. Mais avec ou sans, le rouf aux formes rectilignes s'intègre harmonieusement à la ligne de pont. ”



▲ La table à cartes s'utilise en profitant d'un siège pivotant, tourné vers le bordé.

barres souvent gages de frottements, mener le Dufour 40 E relevait du bonheur. Douceur, juste pression sur le safran, on retrouvait là ce que nous avions connu un an plus tôt, dans ces mêmes eaux, avec le 45 qui se permettait de tenir la dragée haute au First 45. C'est de l'histoire ancienne même si c'est son spi que nous utilisons exceptionnellement. Dans ces conditions, on restera prudent mais la carène ne demande qu'à glisser, la barre permettant de garder le contrôle de la carène même aux allures serrées. Bref, pas vraiment de surprise. Depuis toujours, Umberto Felci nous a habitués, sur les Dufour à deux chiffres, à nous proposer des carènes rapides dont la dernière



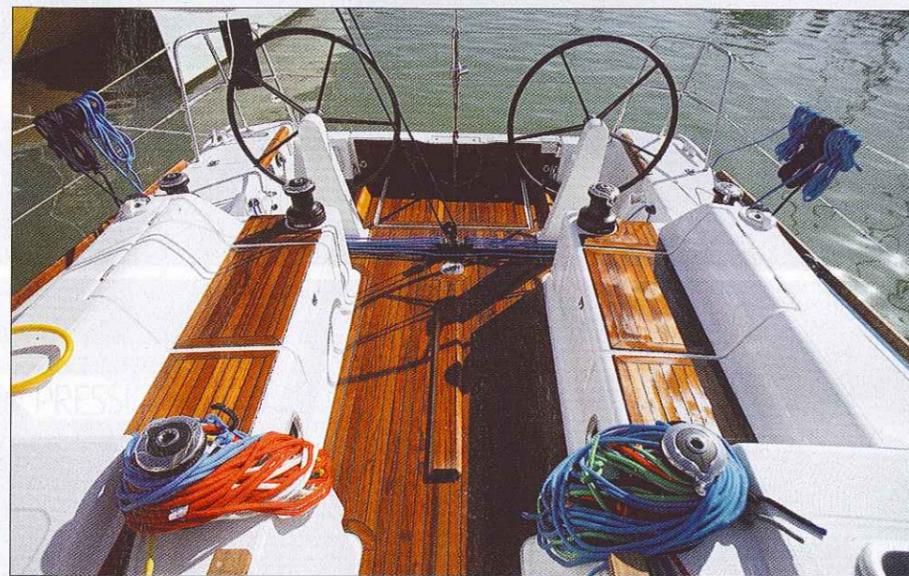
Sur ce nouveau 40, les équipets du carré sont surbaissés pour libérer l'espace mais il y manque des mains courantes.



Gitée, la coque du 40 révèle son rouf dont la partie médiane en teck reçoit les panneaux ouvrants flush deck.

en date est celle de la version renouvelée du 34 E. En revanche, sous le pont, nous avons été surpris en découvrant le carré faisant toujours appel à du moabi. Sur les 40 et 45, les équipets occupaient au niveau du bordé toute la partie haute. Sur le 40 E, elle est libérée et présente de grandes surfaces blanches ponctuées de deux hublots de coque superposés pas toujours du meilleur goût. Toujours dans le domaine du changement, le dessin des équipets pivotants a changé. Ils ont perdu leurs fargues et surtout les louveres de ventilation dont nous avons toujours souligné l'élégance. Du côté des plus, on citera la cabine avant qui est vraiment énorme tout en offrant une capacité de rangement extraordinaire : deux meubles penderie/étagères à l'entrée et un grand coffre sur l'arrière du lit double. Ajoutez une surface généreuse au plancher, une coiffeuse/bureau et vous comprendrez que les deux cabines arrière restent les parents pauvres tout comme la table à cartes qui n'offre qu'un équipet supérieur pour ranger les bouquins, les documents de navigation et autres petits riens en tous genres. Enfin, mais il sera facile d'y remédier, il manque à la table du carré un abattant afin que les occupants de la banquette tribord puissent l'utiliser. Ce qui n'est pas le cas sur le premier exemplaire du Dufour 40 mis à l'eau à La Rochelle le temps de deux jours d'essai. Il reste que ce 40 pieds arrive sur un segment très fourni. De toute évidence il ne manque pas d'armes pour se battre. Celles-là même qui ont contribué au succès du Dufour 40 sorti en 2002. Son successeur ne sera pas présent à l'élection du Voilier de l'année 2010. En revanche le 405, lui, sera bien là, tout comme le jury, souverain. ■

Texte : Bernard Rubinstein. Photos : Yves Ronzier



▲ Les winches de génies, les plus rentrés, sont bas et l'on y travaille plutôt bien.

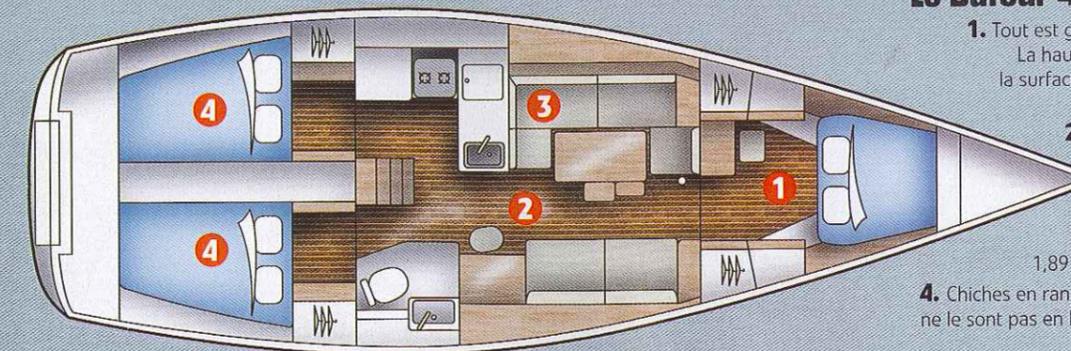
LE DUFOUR 40 E FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Dufour 40 E	First 40	Elan 410	X-41	Grand Soleil 40
LONGUEUR	11,99 m	12,24 m	12,28 m	12,35 m	12,40 m
LONG. FLOTTAISON	10,76 m	10,67 m	11,28 m	10,69 m	10,53 m
LARGEUR	3,89 m	3,89 m	3,91 m	3,64 m	3,86 m
TIRANT D'EAU	2,10 m	2,45 m	2,45 m	2,50 m	2,15 m
LEST	2 386 kg	2 998 kg	2 500 kg	2 730 kg	2 400 kg
DEPLACEMENT	7 390 kg	7 210 kg	7 600 kg	6 400 kg	7300 kg
SV AU PRES	91 m ²	98 m ²	105,90 m ²	100,90 m ²	94,65 m ²
ARCHITECTE	Felci/Roséo	Farr Design	Rob Humphreys	Niels Jeppesen	Botin & Carkeek
MATERIAU	sandwich verre	strat. verre	sandwich verre	sandwich verre	sandwich verre
CONSTRUCTEUR	Dufour	Bénéteau	Elan Marine	X-Yachts	Del Pardo
PRIX	189 570 €	157 800 €	203 900 €	265 510 €	249 800 €

L'avis de Voile Magazine. La classe des 40 pieds offre un éventail de bateaux très étendu. Il est également frappant de noter que les caractéristiques sont très proches, même si le Dufour 40 est le moins toilé de la bande des cinq.

Le Dufour 40 E en 4 points

1. Tout est grand dans la cabine avant. La hauteur sous barrots (1,90 m), la surface au plancher, la couchette double (2 x 1,48 m).
2. Dans le carré, la hauteur sous barrots passe de 1,95 à 1,91 m.
3. La banquette bâbord est la plus longue : 1,89 m (1,72 m pour la tribord).
4. Chiches en rangement, les cabines arrière ne le sont pas en hauteur sous barrots (2 m).



EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	11,99 m
LONGUEUR FLOTTAISON	10,76 m
LARGEUR	3,89 m
TIRANT D'EAU	2,10 m
DEPLACEMENT	7 390 kg
SV AU PRES	91 m ²
GENOIS	43 m ²
GRAND-VOILE	48 m ²
SPI	120 m ²
MATERIAU	stratifié de verre
CONSTRUCTION	monolithique
MOTORISATION	40 ou 55 ch Volvo Penta SD
BATTERIES	1 x 100 A.h et 2 x 100 A.h
RESERVOIRS CARBURANT	200 l
RESERVOIR EAU	360 l
ARCHITECTES	Umberto Felci et Patrick Roséo
CONSTRUCTEUR	Dufour
CATEGORIE CE	A
PRIX DE BASE	189 566 €



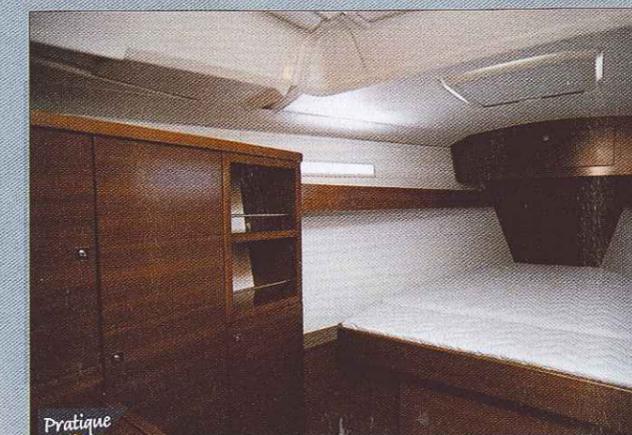
Pratique Sur l'arrière du carré, le chantier a prévu un siège pivotant. Il se range au repos dans le bloc cuisine.



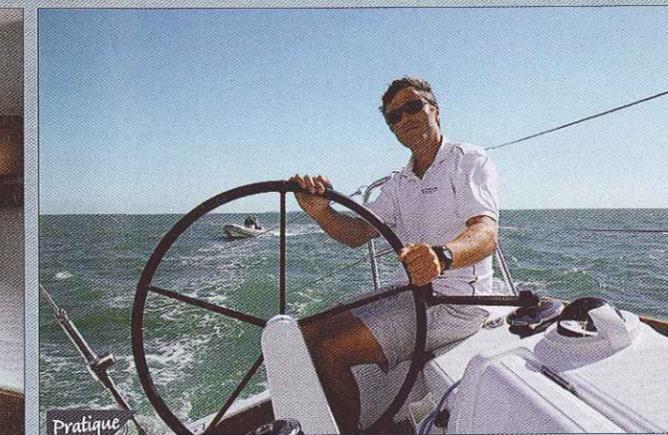
Pas pratique Il manque à la table repas un abattant sur tribord. En son absence, la banquette n'est pas utilisable.



Pratique On apprécie dans cette cuisine en L la série des trois tiroirs située sur l'arrière, à toucher la cabine bâbord.



Pratique Un palace la cabine avant. Le meuble (penderie et étagères) visible sur bâbord a son symétrique en tribord.



Pratique Sans quitter la barre, on peut accéder au winch utilisé pour le réglage de l'écoute de grand-voile.