Performant et spacieux

Ces dernières années, Dufour a revu l'ensemble de sa gamme de modèles en lui donnant en partie une nouvelle orientation. Le «Dufour 37» remplace l'ancien 360 et affiche des lignes similaires au Dufour 32 présenté il y a un an.

Lori Schüpbach | EYOTY / Ludovic Fruchaud

Dans le cadre des tests du jury pour le European Yacht of the Year, la première surprise concernant le Dufour 37 est survenue dès la préparation et l'examen des données techniques: le 37 ne mesure que 60 centimètres de plus en longueur que le 32, soit environ deux pieds… On constate dans de nombreux chantiers navals que les désignations de type ne correspondent pas toujours exactement aux dimensions effectives. Mais la raison pour laquelle un yacht de 10 mètres (longueur de coque de 9,99 m, soit près de 33 pieds) est appelé «Dufour 37» reste probablement un secret bien gardé du chantier naval de Périgny, près de La Rochelle, sur la côte atlantique française.

Une fois à bord, les raisons derrière ce nom n'ont toutefois plus aucune importance. Au contraire: sous le pont, on a vraiment l'impression d'être sur un yacht plus grand – mais plus à ce sujet plus tard. En cette journée de test, le vent au large de La Rochelle est modéré, et le ciel légèrement nuageux. Comme à leur habitude, le designer Umberto Felci et son équipe ont doté le Dufour 37 de bonnes propriétés de navigation: le voilier prend immédiatement de la vitesse au premier coup de vent et réagit de manière très précise. Malgré la largeur de la poupe, il ne dispose que d'un seul safran – on sait qu'Umberto Felci n'est pas un fan des doubles safrans. La présence de deux barres à roue est en fait due à la volonté d'obtenir un cockpit spacieux. Un coup d'œil sur le loch atteste des bonnes performances du Dufour 37: par un vent d'à peine 10 nœuds, le voilier atteint bien 5 nœuds au près et presque 8 nœuds sous gennaker à une allure de grand largue. L'après-midi, les choses s'améliorent encore après qu'Éole se soit quelque peu réveillé: à un peu plus de 15 nœuds de vent, le loch affiche régulièrement 9 nœuds – le Dufour 37 dépasse donc sans problème sa vitesse de coque théorique. Dans ces conditions, la vitesse au près est en moyenne de 6,5 nœuds et l'angle de virement d'environ 90 degrés. Ce dernier point montre que la large proue a une influence plutôt négative sur les performances au près – un compromis en faveur de l'espace disponible à bord. Lors des manœuvres, le 37 se montre équilibré et s'engage à tout moment en douceur dans les vagues.

Trois variantes de modèles

Afin que l'aspect visuel de la coque reste le plus élégant possible malgré son volume, Umberto Felci a eu recours à une petite astuce: les bouchains prononcés au-dessus de la ligne de flottaison sont complétés par un bordé aplati vers le pont – une conception qui confère au Dufour 37 une touche très sportive. En outre, les grands vitrages de pont ont pour effet d'allonger visuellement la coque.

En standard – appelée version Easy par Dufour –, le bateau dispose d'un foc autovireur et de seulement deux winchs dans le cockpit. Une version qui sera probablement utilisée dans le secteur du charter. Pour ceux qui veulent s'offrir un plaisir de navigation un peu plus grand, la version Ocean se révèle incontournable. Pour un supplément de 5000 euros, on obtient deux winchs supplémentaires sur l'hiloire du cockpit et un génois en dacron avec des avale-tout réglables. L'écoute de grand-voile est en outre doublée et peut être manœuvrée des deux côtés. La version Performance va encore plus loin, mais coûte 9000 euros de plus: la quille en fonte, le pataras réglable,

Dufour 37

Chantier	Dufour Yachts, Périgny (FRA)
Design	Felci Yacht Design (ITA)
Longueur totale	10,77 m
Longueur de coque	9,99 m
Longueur flottaison	9,31 m
Largeur	3,80 m
Tirant d'eau	1,90 m
Poids	6474 kg
Ballast	1860 kg
Surface de voile au vent	55 m²
Eau douce	180 l
Réservoir diesel	160 l
Motorisation	Saildrive 19 cv
Prix	dès EUR 156 000.–, TVA non comprise

Fallenbach Werft AG | 6440 Brunnen
Tél. 041 825 65 55 | www.fwag.ch

marina.ch Le magazine nautique suisse
marina@marina.ch • www.marina.ch
Tél. 031 301 00 31 • Service des abonnements Tél. 031 300 62 56

les drisses en Dyneema et les winchs plus grands ont un impact direct sur les propriétés de navigation. Le gréement peint en noir et les ralingues en Dyneema ne sont en revanche que des changements d'ordre cosmétique.

Un intérieur spacieux

Sous le pont, les trois versions sont équipées de manière identique: en standard, deux cabines, une cuisine en L et une grande toilette. Alors que la cabine arrière s'étend au-delà de l'axe central du bateau, on retrouve à tribord un très grand coffre de rangement accessible de l'intérieur et de l'extérieur. Sur demande, il est possible d'opter pour une configuration avec une troisième cabine – les deux cabines arrière sont alors symétriques et les toilettes un peu plus petites. Le coffre de rangement, également plus petit, ne devient en outre accessible que de l'extérieur.

Grâce à une conception habile de l'intérieur et à la présence de diverses fenêtres de coque et de pont, le chantier naval a réussi à créer une sensation d'espace généreuse, inconnue jusqu'ici dans la classe des 10 mètres. La porte à double battant de la cabine avant agrandit encore l'espace habitable – du moins visuellement. L'éclairage indirect par LED vient quant à lui renforcer cette impression une fois le soir venu.

En parlant de la cabine avant, le volume supplémentaire est tout particulièrement perceptible ici. La couchette simple affiche des dimensions correctes tout en laissant suffisamment de place pour deux penderies latérales ainsi que des placards supplémentaires. Des coussins supplémentaires élargissent la surface de couchage, mais enlèvent à la cabine un peu de son caractère spacieux.

D'une manière générale, le design intérieur du Dufour 37 a été conçu de sorte à bien exploiter l'espace disponible. Plusieurs espaces de rangement sont ainsi accessibles sous les couchettes et les banquettes, de même que dans différents placards situés au-dessus des fenêtres de la coque dans le carré.

Sur le modèle testé, la finition des détails n'était pas encore complètement convaincante. Le chantier naval devra encore améliorer certains points – ce que les responsables ont par ailleurs promis. Et l'on est en droit de s'y attendre, car le Dufour 37 fait partie des yachts les plus chers de sa catégorie. La version Easy, bon marché et équipée du strict nécessaire – il faut par exemple commander en plus la prise de quai, l'eau chaude, le guindeau, le lazy bag, la plateforme de bain et bien d'autres choses encore – coûte déjà 156 000 euros, et ce, au départ du chantier naval et hors TVA. Affichant une longue liste d'options, le modèle testé a été estimé à plus de 250 000 euros. Une jolie somme pour un yacht de 33 pieds – mais en contrepartie, la sensation d'espace du Dufour 37.

Une fois à bord, les raisons derrière ce nom n'ont toutefois plus aucune importance.

Point par point

Propriétés de navigation

Le 37 ne dispose pas d'une surface de voile extraordinaire, mais il l'utilise efficacement. Même par vent faible, le bateau accélère et le plaisir de naviguer se fait ressentir à partir de 10 à 12 nœuds. Le foc autovireur en standard assure un maniement particulièrement simple, et le génois une plus grande performance. Avec le beaupré fixe, l'utilisation d'un gennaker semble aller de soi.

Construction

La coque en PRV du Dufour 37 est entièrement stratifiée, et le pont est construit en sandwich avec un noyau en mousse. Le bloc plancher structurel est stratifié sur la coque, assurant une rigidité supplémentaire. La liberté de mouvement sur le pont est agréable: un grand cockpit et de larges passavants assurent confort et sécurité. Le pont en teck synthétique est disponible en option.

Équipement

Les trois versions ont déjà été évoquées plus haut: Easy, Ocean et Performance. Il faudra toutefois bien étudier la liste des prix, car plusieurs options se révèlent incontournables pour les propriétaires privés. Quoi qu'il en soit, le prix de base du Dufour 37 de 156 000 euros n'est pas très parlant, et le prix total devrait probablement démarrer par un 2, voire même un 3…