



Le gréement ne comporte pas de patacas, mais, pour la première fois chez Dufour, un foc autovireur en série.



Confort 4-étoiles sur neuf mètres

Le chantier français Dufour a étoffé son offre vers le bas avec un nouveau modèle d'entrée de gamme. Il suit donc la tendance du jour: faisons dans le petit de qualité plutôt que dans les grandes tailles qui en jettent. Le «Dufour 310 Grand'Large» surprend.

Lars Bolle Yacht/Klaus Andrews

A une époque où les yachts de croisière sont toujours plus grands, que les bateaux de charter de 50 pieds font partie de la norme et qu'il ne vaut plus la peine, en raison des faibles marges, de construire des modèles de moins de dix mètres, voilà que le chantier français de navigue à contre-courant: il étoffe sa palette de produits vers le bas. Ce qui colle également à la tendance actuelle, que l'on appelle «downsizing», à savoir la réduction au nécessaire, à l'essentiel, sans pour autant sacrifier les côtés plaisir et détente. Dufour met maintenant en oeuvre cette approche dans des voiliers de croisière. Jusqu'ici, le modèle d'entrée de gamme du chantier français mesurait tout juste 10 mètres. Le nouveau Dufour fait quant à lui 9,35 m, soit bien deux pieds de moins. Sans que, il convient de le souligner, l'offre globale ait à en souffrir.



Un espace étonnant

Le 310 fait partie de la série Grand'Large. On peut le prendre au pied de la lettre, car, en effet, ce petit modèle est grand, large et ouvert. Sa largeur de 3,31 m est énorme par rapport à sa longueur. A cela s'ajoute un beau franc-bord de 1,10 m, agrémenté d'un hublot de coque, de lignes décoratives et de chines marqués à l'arrière du bateau. Mais la coque





volumineuse n'est pas la seule raison qui explique l'espace à l'intérieur. La superstructure est elle aussi bien visible. Et l'on oubliera pas la petite touche du constructeur italien Umberto Felci: une tonture marquée. A partir des ferrures de cadènes, le pont monte de quelque 20 centimètres pour arriver à la proue. Voilà qui permet de disposer de plus d'espace à l'intérieur, mais qui confère également une belle esthétique au tout. On a presque le sentiment que, devant, la superstructure de la cabine s'abaisse doucement dans le pont, alors que c'est le contraire. La hauteur sous barrots peut ainsi être conservée de bout en bout, ou presque. Sous le pont, les passagers disposent d'une hauteur sous barrots étonnante pour un bateau de cette taille (1,80 m). Enfin, pour rester au chapitre des dimensions impressionnantes, la couchette de proue fait 2 m de long sur 1,73 m dans sa plus grande largeur! La place disponible au niveau des pieds fait près de 80 cm de large, soit 20 cm de plus que sur le Dufour 335. L'emplacement de la cloison principale, loin à l'avant, permet de disposer d'un beau carré. Les deux sofas sont suffisamment longs et affichent une largeur de 65 cm au niveau des épaules. On peut également les utiliser comme couchettes. On trouve par ailleurs une petite table de navigation à côté de la cambuse. La cabine arrière est moins généreuse, surtout la couchette. Si elle est idéale pour une personne adulte,

elle est en revanche un peu étroite pour deux. On optera donc de préférence pour un aménagement ad hoc du carré pour la nuit... Le coin toilette a de belles dimensions. Il affiche non seulement une bonne hauteur de 1,86 m, mais également beaucoup d'espace pour bouger. Le WC est ergonomique et, assis, l'on dispose de beaucoup de place au-dessus de la tête. A cela s'ajoute un coin rangement pour les cirés humides. Le reste de l'espace intérieur est, du côté tribord, un immense coffre accessible.

Un maniement simple

Grâce à la plateforme de bain (en option), qui ferme la poupe lorsqu'on navigue, la longueur du cockpit peut être utilisée au maximum. Les deux postes de pilotage sont placés très à l'arrière et le skipper dispose d'une bonne visibilité grâce à la bonne largeur de la place où il évolue. La place assise latérale s'en trouve améliorée ici grâce à la suppression des coffres. Le cockpit lui-même peut accueillir quatre personnes, mais les assises sont relativement courtes, un tribot au double poste de commande. Côté navigation, le chantier mise sur la simplicité. Le grément ne comporte pas de pataras, mais, pour la première fois chez Dufour, un foc autovireur en série. Le modèle testé était toutefois doté d'un ensemble de voiles plus complet (moyennant un supplément



Dufour 310 Grand'Large

Chantier	Dufour Yachts, La Rochelle (FRA)
Design	Umberto Felci (ITA)
Longueur h.-t.	9,36 m
Longueur flott.	8,70 m
Largeur	3,31 m
Tirant d'eau	1,90 / 0,95 m
Poids	4900 kg
Lest	1300 kg
Voilure au vent	50,3 m ²
Eau potable	160 l
Eaux usées	45 l
Réservoir diesel	90 l
Motorisation	Volvo Penta Saildrive 19 CV (13,8 kW)
Catégorie CE	B
Prix de base	EUR 74 139.- TVA excl. départ chantier La Rochelle
Options	divers packages disponibles: Liberty, Adventure, Grand Prix

_Fallenbach Werft AG, 6440 Brunnen
_tél. 041 825 65 55, www.fwag.ch

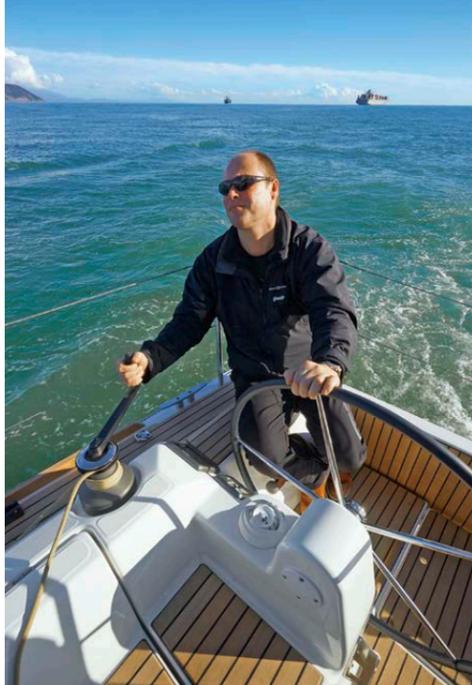


marina.ch
Le magazine nautique suisse

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



de prix), avec un génois à léger recouvrement. Ses propriétés véliques n'ont cependant pas pu être vraiment testées compte tenu de la faible brise (6 à 8 nœuds) qui soufflait au large du port italien de La Spezia. Ce ne sera que sous gennaker que le 310 se révélera non seulement un bateau volumineux, mais également sportif.

Pour un peu plus de 80 000 euros, on dispose d'un 310 en version day-sailing. Insuffisant pour des croisières, qui nécessitent plus d'équipements. Cette configuration modeste ne se reflète toutefois pas tout à fait dans le prix. Cela étant, le chantier et le constructeur sont parvenus à sortir un petit bateau convivial et propre. 

Point par point

Propriétés véliques



Une houle de près de deux mètres et des rafales de vent musclées au large de la côte rocheuse à proximité de La Spezia font giter notre bateau de près de 20 degrés et le propulsent à un bon 7 nœuds. Ce qui ne l'empêche pas de rester très stable à la barre, ou plutôt aux barres. Le Dufour 310 est en effet doté d'une double barre à roue, une nécessité pour une poupe aussi large. Un safran central serait plus facile à relever par vent fort et gîte correspondante. Une option que l'on peut demander.

Configuration



Deux mesures bien pensées permettent d'aménager une grande surface de couchage à l'avant: la séparation avec la baïlle à mouillage est négative et semble donc, depuis le pont, être inclinée vers l'avant. En outre, on a renoncé à une surélévation permanente à l'avant, la couchette allant, dans la configuration standard, jusqu'à la paroi principale, laquelle se trouve relativement à l'avant du bateau. On peut opter pour des parties couchettes individuelles, ce qui se traduira par diverses possibilités d'aménagement.

Construction



Le Dufour 310 offre étonnamment de place sous le pont. On ne peut obtenir ce genre de coques et zones de poupe larges que moyennant une forme en U relativement plate. Sous la ligne de flottaison, la coque va donc peu en profondeur et reste plutôt à plat sur l'eau. Il n'y a donc pratiquement plus de cale au sens propre du terme. Mais si l'on veut de la hauteur sous barrots, alors ce sera avec un roof élevé. Sur le 310, cette hauteur est de 1,60 m de la ligne de flottaison au bord supérieur de la superstructure.

marina.ch

Le magazine nautique suisse



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