

Michael Good | Jean-Marie Liot

Le soin apporté à sa gamme de modèles constitue la marque de fabrique de Dufour Yachts.



Dufour 470

Chantier	Dufour Yachts SAS Périgny (FRA)
Design	Felci Yachts (ITA)
Longueur totale	14,85 m
Longueur flottaison	13,55 m
Largeur	4,74 m
Tirant d'eau	2,25 m
Poids	13 200 kg
Ballast	3550 kg
Surface de voile au vent	107 m ²
Réservoir d'eau douce	530 l
Réservoir de diesel	250 l
Motorisation	Saildrive Volvo Penta 60 cv (44 kW)
Prix	dès € 254 000.-, sans TVA. version Easy, depuis le chantier (FRA)
Fallenbach Werft AG 6440 Brunnen Tél. 041 825 65 55 www.fwag.ch	

Le marché pour les voiliers de plaisance modernes est actuellement plus vaste et plus varié que jamais. Des centaines de constructeurs et marques proposent une gamme qui ne cesse de s'élargir et conquièrent de nouveaux créneaux par le biais d'innovations et d'idées nouvelles. Dans le même temps, une certaine concentration est toutefois aussi manifeste, et les principales marques se comptent sur les doigts d'une main au niveau mondial: le leader français du secteur Beneteau avec les marques Beneteau et Jeanneau, ainsi que les deux grands chantiers navals allemands, Bavaria et Hanse. Auxquels s'ajoute évidemment le chantier naval Dufour Yachts, lui aussi français. Ces cinq grands constructeurs se taillent la part du lion sur le marché global.

Il est donc logique que ces derniers se livrent une lutte acharnée dans ce segment. Quiconque veut s'assurer une part du gâteau doit fournir un package complet et proposer des prix attractifs tout en garantissant une grande qualité. La sportivité et les performances constituent également des facteurs décisifs pour les acheteurs. Un aspect reste toutefois primordial: le volume, toujours le volume.

Jusqu'à la limite supérieure

Le nouveau Dufour 470 constitue un exemple actuel de ce développement. Le cruiser de 14 mètres est le premier voilier à avoir été entièrement développé sous la houlette de la nouvelle direction du chantier naval à Périgny, près de La Rochelle. Depuis l'automne 2018, Dufour fait en effet partie de Fountaine Pajot, mais est resté indépendant en tant que marque. Bien qu'il remplace le 460 Grand'Large, le 470 affiche une longueur de près d'un demi-mètre de plus que son prédécesseur ainsi qu'une largeur convenable de 4,74 mètres. La coque du 470 est construite en sandwich PRV avec une âme en mousse selon le procédé d'infusion sous vide. Sur le modèle précédent, la coque était encore entièrement stratifiée à la main. Cette nouvelle méthode de construction garantit des structures robustes, un poids réduit ainsi qu'une très bonne isolation, tant acoustique que thermique.

Un voilier spacieux sans fioritures

Lors du développement de voiliers de plaisance modernes, l'objectif-clé est et reste un maximum de volume. Sur ce point, le Dufour 470 place la barre encore plus haut et montre ce qu'il est possible de faire sur un bateau de 14 mètres.



La coque se voit doter d'une rigidité supplémentaire grâce à deux bouchains – l'un presque en continu au-dessus de la ligne de flottaison pour une meilleure stabilité de forme en cas de gîte, et l'autre sous la forme d'un renforcement pour les grands et longs hublots de coque. Ces derniers ont ainsi pu être montés en retrait, leur permettant d'être mieux protégés contre les dommages causés par les défenses ou lors de l'entrée dans une place d'amarrage.

Un package fonctionnel

Au lieu d'une longue liste d'options, Dufour regroupe par thèmes les composants individuels de l'équipement. La base est la version «Easy», laquelle est particulièrement adaptée pour un usage en charter et propose un aménagement extrêmement simple. Toutes les drisses, écoute et amarres sont conduites à l'arrière vers les postes de pilotage, et le foc auto-vireur est présent en standard. Les propriétaires exigeants qui aiment s'adonner à une navigation plus active opteront quant à eux pour la version «Ocean». Cette dernière ajoute à la version de base un guidage des écoutes de grand-voile avec un chariot placé sur le toit de la cabine ainsi qu'un guidage des cordages séparé. Les drisses et les bouts peuvent ainsi être actionnés par deux winches situés de part et d'autre de la descente, tandis que les écoutes de grand-voile et de foc sont réglées à l'arrière.

Enfin, la version «Performance» offre un mât plus haut avec un gréement courant en Dyneema, une bôme plus longue avec un guidage d'écoute de grand-voile central dans le cockpit ainsi qu'un génois à recouvrement (108 pour cent) avec points de tir réglables. Ce à quoi s'ajoutent encore de nombreux détails d'équipement dont les navigateurs sportifs avisés ne voudront pas se passer.

Des performances respectables

Le bateau testé était le premier exemplaire de la version «Ocean» avec une mise à niveau «Performance» (grand-voile lattée, génois à recouvrement) sous la forme de voiles à membrane Epex d'Elvström. Le voilier se montre à l'aise dans des conditions exigeantes et se fraye sans effort et sans



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56



éclaboussures un chemin à travers les vagues courtes et raides dans la baie peu profonde de La Rochelle. Avec des angles de virement de 85 degrés, le Dufour 470 atteint une vitesse de 7,3 nœuds. Même en tenant compte du jeu de voiles amélioré, il s'agit là de très bonnes performances. Sur le chemin du retour, le bateau testé était équipé d'un grand gennaker hissé jusqu'en tête de mât. Relativement lourd, le yacht français de 13,2 tonnes a ainsi pu atteindre une vitesse de près de 10 nœuds.

Le designer Umberto Felci, qui travaille depuis de nombreuses années pour Dufour Yachts, reste ici encore fidèle à sa conviction que deux safrans génèrent trop de résistance et offrent en outre trop peu de plaisir à la barre. Raison pour laquelle, malgré l'énorme largeur à la poupe, il mise une fois encore sur un seul gouvernail, lequel est cependant assez profond et monté relativement loin sous le bateau. Les avantages d'une telle configuration se font évidents au près. Même avec une gîte volontairement forcée, le voilier reste en effet contrôlable et, avec le gennaker, se laisse piloter facilement et avec une bonne sensation à la barre.

Le barreur peut en outre accéder directement depuis le poste de pilotage au winch arrière pour l'écoute de grand-voile guidée des deux côtés. Le tambour est toutefois placé trop près des filières, et la manivelle du winch ne peut pas être tournée complètement – un point que le chantier naval doit encore modifier. Le winch avant pour le génois n'est en outre pas facilement accessible pour le barreur. Au cas où le Dufour 470 est équipé en option d'un génois à recouvrement, comme c'était le cas sur le bateau testé, la possibilité de le manœuvrer en solitaire s'en retrouve fortement limitée ou un pilote automatique devient absolument nécessaire.

Des transformations possibles

Le Dufour 470 offre une certaine modularité à l'avant du navire, qui peut être séparé au milieu par une cloison. Dans ce cas, au lieu de la cabine de propriétaire spacieuse avec douche et toilette séparées, on obtient deux cabines séparées avec une salle d'eau chacune, laquelle s'avère toutefois assez petite. Au cas où un bateau utilisé auparavant pour du charter est vendu à un propriétaire, l'aménagement avec deux cabines à l'avant peut être à nouveau démonté assez facilement.

Les clients ont également le choix en ce qui concerne l'aménagement du carré, où il est possible d'opter pour une grande cuisine divisée sur toute la largeur du bateau à l'avant de la cloison principale, avec de grandes surfaces de travail et de nombreux espaces de rangement. Cet aménagement, qui est globalement de plus en plus populaire, est désormais proposé par Dufour pour tous les grands modèles à partir de 43 pieds – une variante qui constitue apparemment le choix de la grande majorité de futurs propriétaires. En alternative, il est également possible d'opter pour un coin cuisine à tribord. Avec cette disposition, les sièges situés du côté opposé sont déplacés vers l'avant, créant ainsi un espace à l'arrière pour une autre toilette ou une cabine supplémentaire avec couchettes.

Les architectes d'intérieur de Dufour Yachts sont parvenus à créer sous le pont une atmosphère ouverte et linéaire, presque

marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56



semblable à un loft. Les capitonnages épais du canapé, l'éclairage indirect et les agréables détails tels que les jolis stores en bois devant les grands et longs hublots de coque assurent confort et convivialité.

En résumé, le grand soin apporté à sa gamme de modèles a toujours constitué la marque de fabrique de Dufour Yachts et, même sous sa direction actuelle, le chantier naval français reste fidèle à ses valeurs fondamentales bien connues et présente avec le nouveau 470 un bateau qui possède à 100 pour cent l'ADN de Dufour. Le gain en qualité, en flexibilité et en inventivité témoigne du fait qu'un vent nouveau souffle désormais sur les ateliers de production de La Rochelle. 🇫🇷



Point par point

Propriétés de navigation



Les conditions lors du test étaient parfaites: un vent de 15 nœuds en moyenne, 18 dans les rafales, et un soleil non voilé – difficile de faire mieux. Barrer le 470 s'est révélé un plaisir en particulier au près, où une légère et agréable pression sur le safran donne au barreur un bon retour et lui permet facilement de maintenir le bateau au près de manière optimale.

Construction



De manière générale, Dufour semble avoir fait un pas en avant suite au changement de direction, y compris en ce qui concerne la qualité de l'aménagement. Affichant plus de bois massif, le mobilier du 470 est visiblement de meilleure qualité. Les interstices sont corrects sur tous les plans, et de meilleures ferrures sont utilisées. Les planchers ne grincent en outre plus, même sous l'effet d'une charge.

Équipement



Des critiques sont possibles tout au plus à la poupe. Le grand rangement central sur le pont arrière est plutôt dérangeant pour les manœuvres – même si, recouvert de capitonnages, il peut être utilisé comme solarium. La plateforme de bain rabattable ne semble en outre pas complètement au point. Ouverte, elle présente de grandes fentes et, fermée, elle clapote en cas de houle...

marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56