



DUFOUR 34

Une griffe est née!

Frère cadet des racés Dufour 40 et 44, le 34, toujours signé du duo Felci-Roséo, confirme avec succès le changement de stratégie opéré par le chantier rochelais.

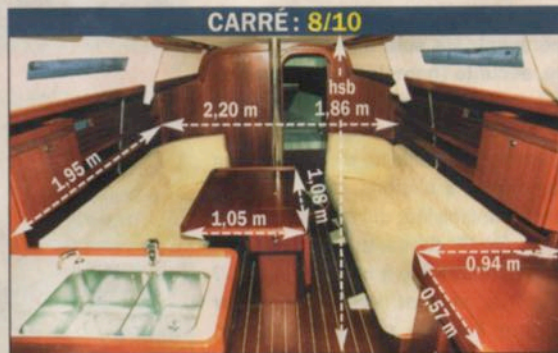
Depuis l'arrivée du chantier italien Del Pardo dans le capital de Dufour, ce dernier s'est clairement démarqué de la gamme «Classic», plus sage. Ce 34 pieds – 10,30 mètres –, petit dernier du chantier, dont la construction en série vient de démarrer, en est la preuve éclatante, vu son carnet de commandes.

Sous voiles. À La Rochelle, nous avons essayé le numéro un, fort d'une longue mise au point et déjà 1 000 milles au loch. Ce Dufour 34 est séduisant, pas uniquement par ses lignes et son look latin, son équilibre à la barre, ses performances et emménagements, mais par une foule de détails et la cohérence de son programme. Florian Foglietti, chargé du marketing du chantier et du développement des bateaux, et qui a beaucoup roulé sa bosse en régate, n'est pas étranger à ce résultat.

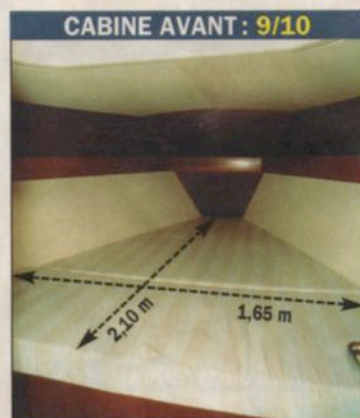
Avec une brise de quinze nœuds, la prise en main du Dufour 34 s'annonce idéale. L'architecte italien Umberto Felci a signé là une carène tendue avec étrave rectiligne et appendices travaillés. Côté construction, citons le collage sous vide de la coque en sandwich PVC-verre-Kevlar, la stratification des varangues assurant une liaison coque-quille monolithique et le pont réalisé en injection sous vide, qui permet un gain de poids substantiel. D'abord, le bateau a été conçu pour naviguer en équipage réduit, avec tout à la portée du barreur. La barre d'écoute se trouve juste devant la console de barre, au fond du bateau – comme sur les voiliers de course – et ne gêne pas les déplacements. Le palan de grand-voile revient sur une tourelle Harken, comme tout l'accastillage... Mais,



Tout est à portée du barreur: palan de grand-voile et barre d'écoute en fond de cockpit, winches Lewmar et accastillage Harken et Easylock. Les ris sont automatiques. À noter l'accès aisé par un panneau au secteur et drosses de barre – le safran étant monté sur une mèche inox sur paliers auto-alignants JP3.



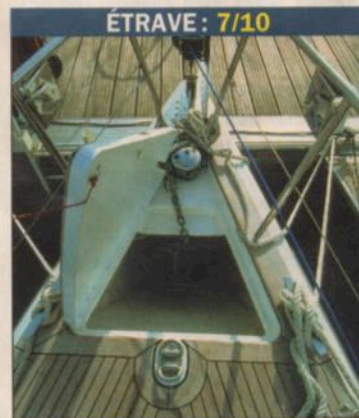
Rien de révolutionnaire, mais du sérieux dans le carré très lumineux et bien ventilé – cinq panneaux de pont, quatre hublots ouvrants, deux hublots de rouf et deux de coque. La circulation est aisée autour de la table munie de deux abattants, avec de nombreux rangements, notamment dans les fonds contremoulés.



Dans la version deux cabines, le poste avant est spacieux avec un lit – 2,10 x 1,65 mètres – sous lequel se trouvent l'un des réservoirs d'eau et deux grandes penderies. Les spots installés sur le prototype ont été changés.



Face à une belle table à cartes, la cuisine en «L» possède en série un double évier, un réfrigérateur et un mitigeur avec eau chaude sous pression. Bonne idée que ces équipets démontables pour les nettoyer.

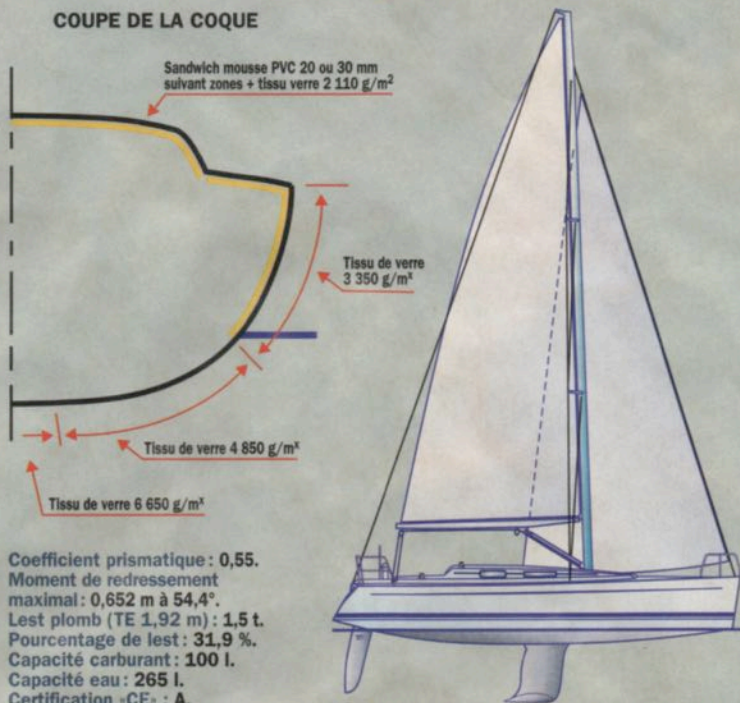


Pour ceux qui veulent régater ou libérer l'étrave, le long davier excentré sur tribord et le tambour du guindeau sont démontables (en série). La baille à mouillage est profonde. Notez la cadène d'étai largable.

pour tendre parfaitement la chute dès 18 nœuds de vent apparent, l'installation d'un palan fin ne semble pas superflue. Ensuite, l'immense barre à roue à rayons (en option) dont le diamètre - 1,30 mètre - semble démesuré pour une unité de cette taille, s'avère un pari réussi, même si l'accès à la jupette en souffre. Grand-voile Elvström de belle facture presque entièrement lattée et génois bi-radial sans recouvrement sur enrouleur Facnor et mât Sparcraft (9/10^e) à deux étages de barres de flèche poussantes, le Dufour 34 a du nerf et surprend à la fois par sa finesse de barre et une très bonne raideur à la toile. Nous ne sommes que trois, mais le bateau grimpe aisément en cap et reste stable. Ceux qui aiment les bateaux vivants à la barre, mais tolérants, seront conquis. Il est clair que le lest en plomb de 1,92 mètre et le safran à fort allongement y contribuent. La quille en fonte en série cale 1,42 mètre, mais les 50 centimètres supplémentaires sous la quille et le plomb apportent un tel plus que, pour moi, il ne faut pas hésiter à opter pour le grand tirant d'eau. Après un louvoyage plaisant, on choque les écoutes, cap sur Oléron. Au bon plein, le bateau confirme toute sa mesure et se barre avec deux doigts. À préparer un spi. Sous l'effet du thermique, le vent est monté et, après avoir glissé à 165° du vent, on ne résiste pas à l'envie de lofer et de se caler au largue. Tangon bridé, barre d'écoute choquée, le Dufour 34 grimpe à près de 9 nœuds. Il confirme sa vivacité, se travaille parfaitement à la barre et reste sain.

À BORD. Une fois la descente franchie, il n'y a pas de réelle surprise. Patrick Roséo a concocté des emménagements classiques, mais réfléchis, avec boiseries en moabi, un acajou clair. On peut ajouter que le chantier a d'abord travaillé sur maquette, à l'échelle 1, en conviant des clients à donner leurs avis. Le résultat est là : hauteur sous barrots, mains courantes là où on les attend, cuisine fonctionnelle, vaste table à cartes, nombreux rangements et une attention particulière portée à l'aération et la luminosité. Le bateau est disponible en deux versions (deux ou trois cabines) : je vote pour la première, ne serait-ce que pour la grande cabine avant, bourrée de rangements car libérée du cabinet de toilette, situé à l'arrière tribord. Et si on apprécie le vrai placard à cirés, le miroir est bien bas pour les grands gabarits. Bref, ce Dufour 34 marque une nette rupture avec la production récente. Et il semble promis à un bien bel avenir. **D.R. ●**

Texte et photos **Didier Ravon.**
Plans et infographie **François Chevalier.**



Architectes : **Umberto Felci et Patrick Roséo.**
Constructeur : **Dufour Yachts, 1 rue Blaise-Pascal 17187 Périgny Cedex,**
tél. 05.46.30.07.60, Internet : www.dufour-yachts.com

Prix et options

Prix en version deux cabines et moteur Volvo 19 chevaux :	96 876 €	Pack électronique (centrale de nav. Raymarine ST 60 et GPS Furuno GP 32) :	2 888 €
Principales options		Pack sécurité (armement 1 ^{re} catégorie pour 6 personnes, VHF Icom 401, tourmentin, étal largable...) :	3 528 €
Lest plomb (1,92 mètre) :	2 452 €	Barre à roue avec compas :	3 546 €
Supplément 3 ^e cabine :	1 794 €	Accastillage de spi avec tangon :	1 136 €
Pack croisière (mouillage, aussières, radio CD, kit vaisselle, alim. 200 volts, stores...) :	3 068 €	Pont en teck :	7 116 €
		Prix du bateau essayé :	128 595 €

Caractéristiques techniques comparées

	DUFOUR 34	DEHLER 34	ETAP 34 S	SUN ODYSSEY 35
Longueur coque	10,30 m	10,21 m	10,25 m	10,43 m
Longueur flottaison	9,13 m	9,30 m	9,07 m	9,74 m
Largeur	3,48 m	3,20 m	3,45 m	3,49 m
Tirant d'eau	1,42-1,92 m	1,60-1,90 m	1,45-1,85 m	1,45-1,85 m
Voilure	65 m ²	66 m ²	63 m ²	60 m ²
Déplacement	4,70 t	4,50 t	5,00 t	5,20 t
Lest	1,50 t	1,70 t	1,70 t	1,68 t
Couchettes	4 à 6	4 à 6	4 à 6	5 à 9
Matériau	polyester	polyester	polyester	polyester
Année	2003	2002	1997	2002
Architecte(s)	Felci/Roséo	BE Dehler	Mortain/Mavrikios	Lombard
Chantier	Dufour Yachts	Dehler	Etap Yachting	Jeanneau
Prix ttc std	96 876 €	109 153 €	117 794 €	95 590 €

Points forts

- Équilibre et performances.
- Construction et accastillage.
- Emménagements.

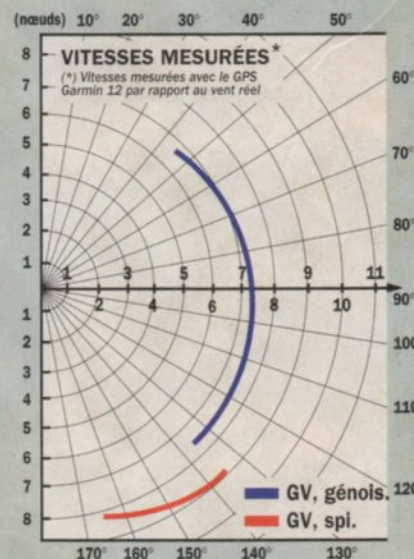
Points faibles

- Énorme coffre de cockpit non compartimenté.
- Commande moteur exposée.
- Trop d'options indispensables.

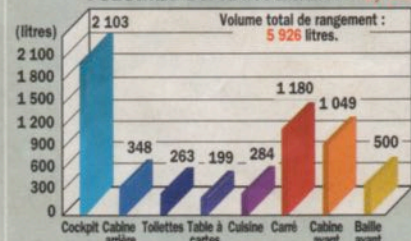
Essai

Dufour 34

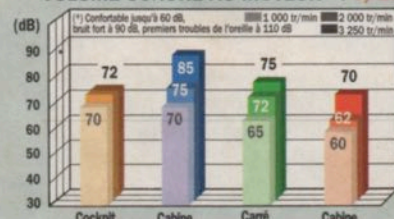
Les chiffres de Voiles et Voiliers



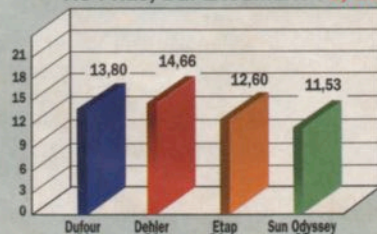
VOLUMES DE RANGEMENT : 8/10



VOLUME SONORE AU MOTEUR* : 7/10



SURFACE DE VOILE AU PRÈS/DÉPLACEMENT : 8/10



VITESSE AU MOTEUR : 9/10

