



**DUFOUR 36 PERFORMANCE | CONSTRUCTEUR: DUFOUR YACHTS**

**LONGUEUR: 10,99 M | POIDS: 6400 KG | PRIX: 141 128 €**

# ÉLÉGANCE MARINE

Beau, rapide, mais pas volage, un design soigné, des performances au top sans faire l'impasse sur le confort ; le Dufour 36 Performance donne une nouvelle impulsion à la gamme... On aime !

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL VAN DETH

**P**remier d'une nouvelle série, le Dufour 36 Performance compte accentuer le clivage avec la gamme croisière. « *Les Grand Large vont bien, surtout avec les mâts rallongés, les Performance sont plaisants en croisière*, explique Thierry Pellevoisin, chef de projet. Avec le 36, on offre un potentiel sous voiles en hausse, un design plus racé, le tout destiné à une clientèle plus jeune. Un voilier qui doit donner du plaisir à son propriétaire. » Un projet audacieux mis en place en moins d'un an : et 15 exemplaires déjà vendus depuis la première apparition du bateau au Nautic de Paris.

• **Carène.** Suivant la tendance générale, la carène signée Umberto Felci adopte une étrave verticale,

un bouchain marqué à l'arrière, un tableau arrière large et des flancs verticaux. Soit un design moderne qui tranche avec les autres modèles de la gamme Performance, plus classiques.

• **Appendices.** L'architecte italien a retenu une quille en T pour concentrer la plus grande partie du lest dans le bulbe, un gage de raideur à la toile même si le rapport de lest ne dépasse pas les 30 %. Le safran semi-elliptique est très profond pour conserver le contrôle du bateau même aux grands angles de gîte. Il inspire confiance avec sa garniture en mousse époxy à cellules fermées et sa mèche en inox plein.

• **Grément.** Pas de carbone high-tech mais un bon vieux profil en aluminium posé sur la quille, le

meilleur moyen d'éviter que les coûts ne s'envolent. Le mât capelé aux 9/10e est équipé de deux étages de barres de flèches légèrement poussantes. Le haubanage latéral est repris sur la coque. Une configuration qui réduit les contraintes subies par le grément mais interdit l'usage de génois à fort recouvrement. Grément carbone à l'étude.

**PERFORMANCES**

• **Au près.** On relève 5,7 nœuds alors que le vent réel ne dépasse pas 8 nœuds. Voilà qui nous met en appétit. On dépasse même les 6 nœuds dès 10 nœuds de vent. Le 36 se révèle raide à la toile dans les risées. Quand les réservoirs d'eau sont à moitié vides, possibilité de transférer 100 litres au vent.

- **Au débridé.** Malgré le faible recouvrement du génois, le bateau marche très facilement à plus de 6 nœuds dès 3 Beaufort, de quoi assurer de belles moyennes.
- **Au portant.** Le spi asy noir est de sortie: il nous tire jusqu'à 8,8 nœuds à la faveur d'une bouffée d'air, pourtant pas plus que 12 nœuds.
- **Passage dans la mer.** Centrage des poids optimal avec les réservoirs tous sous le carré, pas de davier ni guindeau sur notre proto destiné à la régata. A l'évidence, le 36 dispose d'un excellent potentiel dans la mer formée.
- **Motorisation.** Le chantier installe un 30 ou 40 ch Volvo. Le 30 nous a semblé bien suffisant. On accède à la mécanique par la descente, montée sur vérin. Possibilité d'intervention par l'arrière et les flancs.

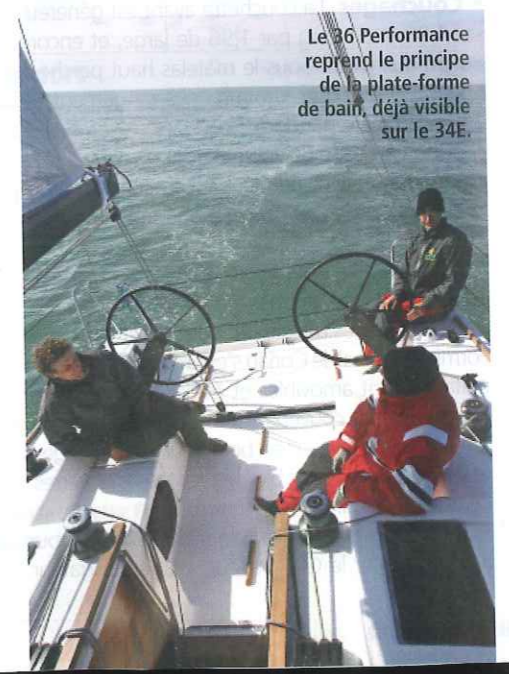
**AGRÈMENT DE NAVIGATION**

• **A la barre.** La qualité de la transmission – les deux roues sont montées sur drosses – offre une précision parfaite. Le barreur peut s'installer debout ou assis. Une baguette de teck fait office de cale-pied. C'est parfait pour le temps de demoiselle, mais insuffisant quand la gîte est prononcée et la mer agitée.

- **Ergonomie du cockpit.** Deux étages de banquettes devant et un espace plus dégagé à l'arrière surtout quand les deux coffres sont démontés: un compromis plutôt convaincant entre les impératifs de la croisière – assises confortables – et ceux de la croisière – de l'espace pour manœuvrer.
- **Manœuvres.** Les bouts (tous gris avec code couleur) qui partent du pied de mât disparaissent sous un faux pont. Ils sont, avec les écoutes, distribués sur les six winches du Pack Dynamique. On règle la grand-voile à l'allemande: les écoutes sont renvoyées sur les passavants. Le pataras réglable tente de se dégager du dos du barreur grâce à un œillet, mais c'est insuffisant, ça frotte un peu le cuir chevelu.
- **Circulation.** Les filières noires, très classées sont sorties au maximum pour optimiser le rappel de l'équipage, mais le cale-pied, lui, est plus à l'intérieur. Du coup les passavants ne sont pas très larges. Sur le rouf, une paire de mains courantes inoxydables et bois bien placées et des panneaux flush. Accès à l'intérieur. La descente compte quatre marches. Dommage qu'elles ne soient pas incurvées. ...

**SA PLACE DANS LE PAYSAGE NAUTIQUE**

**S**on concurrent le plus proche ? Sans doute l'Elan 350. Même ligne racée, mêmes ambitions sous voiles en dépit d'un ratio voile/déplacement moins favorable – 13,87 m<sup>2</sup>/t contre 11,27. Les points communs ne s'arrêtent pas là avec le même grand spi asymétrique amuré sur un bout-dehors escamotable... Mais le Dufour se contente d'un safran unique, à l'instar des autres poids lourds de la catégorie « cruiser/racer » de 11 m, le First 35 ou le tout récent J 111. Si le 36 Performance s'impose d'emblée dans ce créneau élitiste, il doit composer avec un tarif sensiblement plus élevé.



Le 36 Performance reprend le principe de la plate-forme de bain, déjà visible sur le 34E.



## À L'ESCALE

**Mouillage et amarrage.** Les six élégants taquets noirs sont bien placés sur le livet de pont. Le davier démontable est livré en option. Dans la grande baille à mouillage, un bout est en place pour frapper les pare-battage.

• **Accès à l'eau.** La plate-forme basculante est démontable. On peut commander un tableau arrière plus haut pour sécuriser les enfants. Une échelle de secours est prévue.

• **Rangements techniques.** Deux molettes, et hop ! les deux coffres du cockpit se démontent. Quant à la soute, elle est en fait accessible par le coqueron arrière. Le bib est stocké juste à côté, à bâbord.

## CONFORT

• **Carré.** Suppression des volumes hauts – les équipets en bois sont remplacés par de la toile amovible –, plus de tirants de haubans, grande porte avant pour une impression de volume maximum, mais la touche Dufour avec du bois et de l'aluminium est toujours présente. Des rangements en toile se cachent sous les banquettes. Grands rangements également dans la table du carré. Dépliée, elle est presque carrée: 1,12 x 1,10 m. La partie bâbord peut faire office de couchette double d'appoint. On note la présence du ramasse-miettes, comme sur tous les Dufour. A l'instar de nombreux éléments du bateau, la table est démontable.

• **Couchages.** La couchette avant est généreuse: 1,98 m de long par 1,96 de large, et encore 80 cm aux pieds. Sous le matelas haut perché à 56 cm du plancher, un immense rangement de 960 l complété par deux penderies. A l'arrière, le chauffe-eau laisse du volume pour les coffres sous les couchettes. Une penderie est aménagée contre le bordé. Le chantier propose une troisième cabine en option.

• **Cuisine.** Elle est compacte, mais en fait riche en rangements, il y a même sous les planchers. Le bureau d'études a testé différents stratifiés genre Formica, au final, le Corian s'est imposé: les grands plateaux sont amovibles et évidés pour le poids. Rangements à couverts astucieux, équipets avec fargues amovibles – c'est bien pour le nettoyage – et pinoches bois pour bloquer les tasses et verres: l'ensemble respire le bon sens marin.

• **Table à cartes.** L'équipet est articulé pour mieux orienter le GPS traceur vers le navigateur.

La grande table est équipée de fargues, de rangements, d'un ramasse-miettes... et en plus, elle est amovible !



L'éclairage et l'aération des cabines sont soignés, les matelas sont de bonne taille, mais la sellerie blanche est très salissante.

La table mesure 82 par 58 cm, son couvercle est aménagé pour accueillir un PC. Le siège peut s'incliner pour s'adapter à la gîte.

## CONSTRUCTION

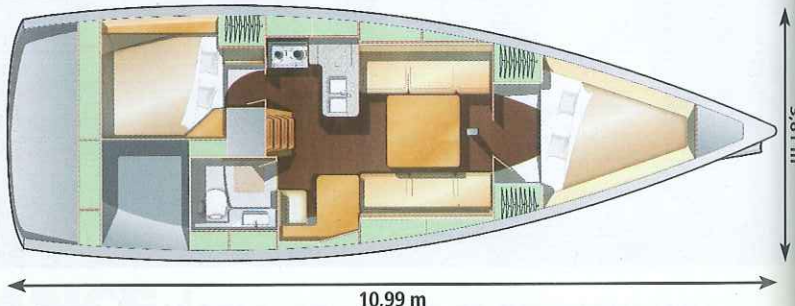
La coque est en sandwich verre/polyester avec une âme en mousse PVC collée sous vide, un excellent compromis poids/rigidité/isolation. Même matériau retenu pour le pont, mais cette fois réalisé en injection afin de gagner du poids dans les hauts. Le gelcoat NPG et le premier tissu de verre imprégné de résine NPG constitue une barrière bien plus efficace contre l'osmose que la résine polyester. Le fond de la coque est contre-moulé et renforcé par des varangues stratifiées à l'ensemble. ■

## LE BILAN

Il a cette touche de classe que tous ces concurrents n'ont pas forcément: en plus d'une silhouette réussie, le soin apporté au code couleurs – bouts gris, taquets, mât et filières noirs – aussi bien qu'aux nombreux détails qui facilitent la vie à bord fait du Dufour 36 Performance un voilier élégant et marin, deux qualités pas si faciles à marier avec harmonie. Ajoutez des performances d'excellent niveau avec des polaires qui promettent de dépasser les 10 nœuds sous spi dès 5 Beaufort et de nombreux éléments amovibles pour alléger le bateau.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	DUFOUR 36P	FIRST 35	ÉLAN 350
Longueur hors tout	10,99 m	10,85 m	10,6 m
Longueur de la coque	10,99 m	10,66 m	10,6 m
Longueur de flottaison	10,21 m	9,33 m	10,1 m
Maître-bau	3,61 m	3,64 m	3,50 m
Tirant d'eau	2,2 m	1,8 ou 2,2 m	2,15 ou 2,35 m
Poids	6 400 kg	5 500 kg	5 350 kg
Lest	1 900 kg	1 670 kg	1 390 kg
Voilure au près	72,1 m <sup>2</sup>	72,47 m <sup>2</sup>	74,2 m <sup>2</sup>
Grand-voile	40,6 m <sup>2</sup>	41,47 m <sup>2</sup>	39,6 m <sup>2</sup>
Génois	31,5 m <sup>2</sup>	31 m <sup>2</sup>	34,6 m <sup>2</sup>
Spi	115 m <sup>2</sup>	103 m <sup>2</sup>	130 m <sup>2</sup>
Nombre de cabines	2 ou 3	2	2 ou 3
Motorisation	1B 30 ou 40 ch	1B 29 ch	1B 28 ch
Eau douce	200 l	200 l	175 l
Carburant	90 l	75 l	75 l
Architecte	Umberto Felci	Farr Yacht Design	Rob Humphreys
Matériau	sandwich PVC/polyester	polyester	sandwich Airex/polyester
Constructeur	Dufour Yachts	Bénéteau	Élan
Année de lancement	2011	2009	2010
Prix	141 128 €	120 796 €	135 356 €
<b>ESSAI DANS BATEAUX</b>		<b>617</b>	<b>630</b>

**Prix de base: 141 128 €. Options: Pack Dynamic (hélice repliable, deux winches supplémentaires, bout-dehors, gréement Dyneema et Dyform): 5 980 €. Coque de couleur: 14 352 €. Mât laqué noir: 4 586 €. Jeu de voile Performance: 8 073 €. Bout-dehors carbone: 2 990 €.**



10,99 m

3,61 m

