



DUFOUR 48

L'hybride en action

Ce Dufour 48 offre un maximum de confort, de bonnes performances et une motorisation innovante. Avec son moteur en pod et une hélice offrant un bon rendement pour l'hydrogénération, il est une réelle alternative au thermique.

CONDITIONS DE L'ESSAI: Essai réalisé au large de Palma de Majorque, par un vent de Sud-Ouest de 15 à 20 nœuds.

On ne va pas se mentir, ce Dufour 48 ressemble beaucoup au Dufour 44 sorti un an avant lui. Comme le 44, le 48 présente de grandes surfaces vitrées : hublots de coque, hublots de rouf et panneaux zénithaux. Comme sur le 44, le franc-bord élevé est divisé en de multiples sur-

faces délimitées par un double bouchain et par une défonce à mi-hauteur où viennent s'aligner les larges bandes de plexi qui masquent les hublots de coque. On retrouve aussi une grande delphinière qui supporte le mouillage et permet d'amurer de jolies voiles d'avant, et un tableau arrière extra-large.

Mais le 48 est sensiblement plus long et plus large que son petit frère. Ce qui offre d'intéressantes possibilités : disposer de deux tables dans le cockpit, un plus pour la circulation et pour la modularité, puisque ces tables peuvent

s'abaisser pour transformer les banquettes en de larges surfaces de repos. La largeur du rouf en avant du mât, lui permet de recevoir un grand matelas pour profiter du mouillage, avec de petits rangements pour garder rafraîchissements ou livres à portée de main. La multiplication de ces zones de repos est un atout pour un voilier qui ne se destine qu'à la croisière et peut être exploité en location. Mais on remarque aussi à bord du bateau essayé un drôle de bimini rigide. Cette superstructure apporte de l'ombre aux postes de barre et supporte une belle surface de panneaux solaires : 13 m² ! Elle dispose aussi d'un bossoir surdimensionné qui permettra d'avoir toujours une annexe (jusqu'à 150 kg) prête à être mise à l'eau.

 Vidéo sur voilesetvoiliers.ouest-france.fr



La grande largeur du bateau à l'avant dégage un espace transformable en bain de soleil sur l'avant du rouf.



Les deux tables facilitent la circulation dans le cockpit. Elles peuvent s'abaisser pour former de grandes zones de détente.

La grande largeur du bateau sur l'arrière profite bien sûr à la plateforme de bain, d'une taille impressionnante. Et l'on retrouve (en option) une véritable cuisine extérieure avec plancha et évier. L'impression d'espace ne se dément pas lorsque l'on franchit la descente. Sur ce modèle équipé d'une cuisine avant, on retrouve sur tribord la table hexagonale du 44 et des poufs qui permettent de doubler la petite banquette présente sur bâbord.

Mais le vrai luxe se voit dans la grande cabine avant, qui dispose d'un compartiment toilette d'un bord, et d'un compartiment douche de l'autre. L'autre atout pour la croisière est cette petite cabine sur bâbord qui peut accueillir un bureau ou une machine à laver, un établi ou même un couchage d'appoint. Cette disposition élargit le programme du navire, mais il est aussi possible d'opter pour une troisième salle d'eau dans le cadre d'un programme dédié à la loca-

tion. Le volume est au rendez-vous. Et la lumière aussi. Mais qu'en est-il du comportement sous voile? Eh bien, c'est plutôt une bonne surprise. Le Dufour 48 a beau ne pas être un poids plume (14 tonnes en déplacement léger, sensiblement davantage avec ses équipements riches et un équipage au complet), il est aussi généreusement toilé. La grand-voile fait 64 m² et nous disposons d'un génois de 53 m². Surtout, il est possible d'envoyer un spi asymétrique de 180 m².

LES BATTERIES RECHARGÉES AUTOMATIQUEMENT

Autant dire que ça aide bien sur les bords de portant. Avec un vent autour de 18 nœuds, nous atteignons facilement les 10 nœuds au grand largue. Au près aussi, le bateau se défend bien. La barre est douce grâce à une bonne démultiplication et à un safran profond. L'afficheur

nous indique 7,5 nœuds à 35° du vent apparent, toujours avec 18 nœuds de vent. Et pendant que nous nous amusons à faire marcher ce gros bateau, ce dernier recharge ses batteries. Pas seulement grâce aux panneaux solaires, mais grâce à un moteur hybride, qui comporte un pod et une grande hélice fournissant du courant et rechargeant les batteries.

Ce bateau est équipé de la solution OD Sea, qui forme un ensemble cohérent avec un générateur, un parc de batteries au lithium, un moteur électrique qui fait office d'hydrogénérateur quand le bateau est sous voiles, et un système de gestion et de contrôle accessible sur la console de barre. Sur notre bateau, il faut ajouter les 1300 W de panneaux solaires installés sur le bimini. L'intérêt de la propulsion électrique n'est pas seulement de naviguer en silence et sans vibrations, mais c'est aussi, grâce à l'hydrogénération, de recharger ses batteries sans brûler de gazole. ■



1



2



3



Un bateau qui donne envie de partir en croisière et qui reste agréable à barrer grâce à une généreuse surface de voile.

- La cabine dédiée aux rangements.
- La très grande plateforme arrière.
- Les deux tables de cockpit.
- Le confort des cabines.



4

1 Dans cette version (cuisine avancée), la table est hexagonale et l'on s'assoit sur une banquette en U ou sur l'un des trois poufs. En navigation ces derniers viennent se caler contre la petite banquette sur bâbord.

2 Lumière maximum et volume au rendez-vous. La cabine avant est la plus belle du bateau avec de nombreux rangements et un accès au lit central par les deux côtés.

3 La cabine de douche réservée aux occupants de la cabine avant devient toilettes dans la version quatre cabines.

4 Dans la cuisine, le réchaud et les éviers sont sur bâbord, avec un grand plan de travail. Mais la cuisine se prolonge aussi sur l'autre bord avec des frigos en tiroirs.



Le volume énorme de la coque ne passe pas inaperçu et toute cette matière implique un déplacement important.

- Le franc-bord trop élevé.
- La banquette bâbord un peu étroite.
- Des "options" obligatoires.



1



2



3



4

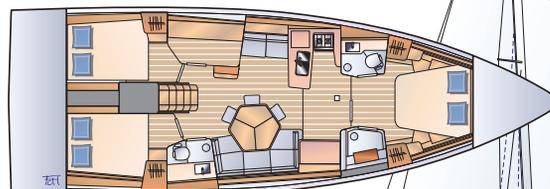
1 La plateforme arrière est accessible par les deux bords. Elle s'étend sur 3,50 m de long et peut même recevoir une douche, bienvenue au sortir du bain.

2 Les bancs du cockpit abritent deux grands coffres de rangement. Un autre coffre se trouve en fond de cockpit entre les deux barres.

3 Le barreur peut déclencher l'hydrogénation depuis la console de barre, et vérifier la charge des batteries. Il peut aussi s'aider discrètement du moteur dans le tout petit temps.

4 La cuisine extérieure : une option qui caractérise l'ensemble de la gamme Dufour. une vraie petite cuisine avec plancha et (petit) évier pour faire griller la pêche au mouillage.

DUFOUR 48



NOS MESURES

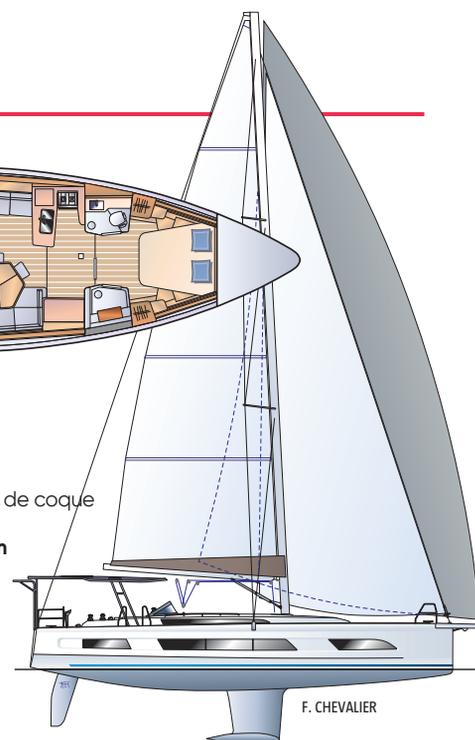
- 203 x 145 cm
- HSB: 203 cm
- 2 ouvrants plus hublots de coque
- Table 117 x 117 cm
- Banquette: 210 x 60 cm
- HSB carré: 198-203 cm

CABINE AVANT

- 160 x 215 cm
- HSB: 193 cm
- Banquette bâbord: 120 x 60 (ou 120) cm

PLATEFORME ARRIÈRE

- 350 x 50 cm



F. CHEVALIER

	DUFOUR 48	OCEANIS 47	SUN ODYSSEY 490
Long. hors tout	15,29 m	14,60 m	14,42 m
Longueur coque	14,32 m	13,65 m	14 m
Largeur	4,85 m	4,50 m	4,49 m
Tirant d'eau	2,35 m	2,47 m	2,24 m
Déplacement	13 900 kg	10 980 kg	11 290 kg
Lest	3 850 kg	2 735 kg	2 870 kg
Surf. de voile	117 m ²	105 m ²	110 m ²
Matériau	coque stratifié verre/polyester	sandwich verre/polyester	sandwich verre/balsa/polyester
Architecte	Felci Design	Finot-Conq	Philippe Briand
Constructeur	Dufour yachts	Bénéteau	Jeanneau
Prix	426 000 €	NC €	NC €

PRIX DE BASE TTC 426 000 €

PRIX DU BATEAU ESSAYÉ environ 780 000 €

PRINCIPALES OPTIONS

Pack électronique..... 18 600 €

Pack ODsea (moteur électrique, hélice fixe, batteries au lithium, générateur, hydrogénation, chargeur rapide...)..... 92 400 €

Pack Easy (delphinère, lazy bag, guindeau électrique...) 42 000 €

CONCLUSION

Ce grand bateau a tout pour séduire les amateurs de croisières confortables. La présence d'une cabine dédiée aux rangements séduira les candidats aux longues croisières. La solution retenue pour une propulsion hybride semble cohérente et efficace, même si son coût reste un handicap.