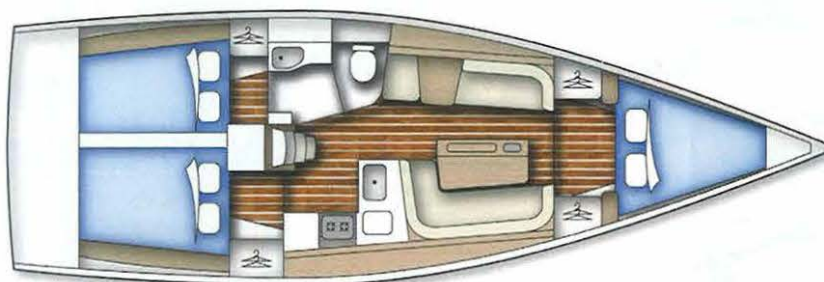
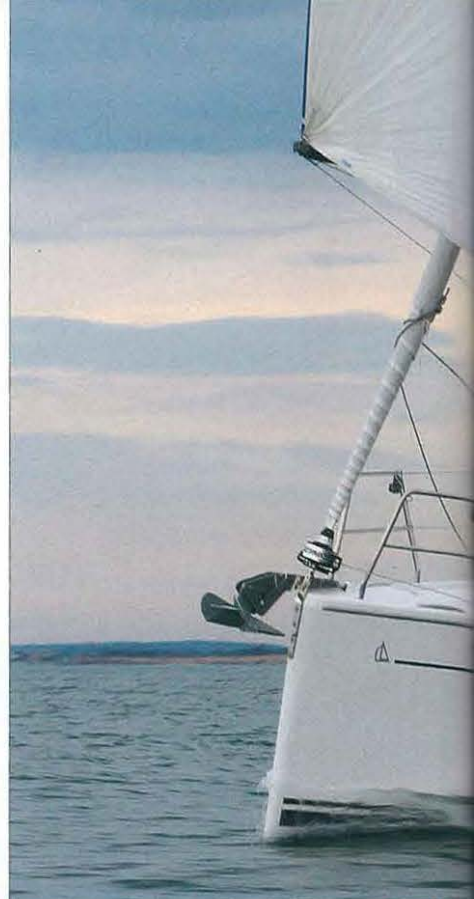


DEHLER 38

L'austérité, c'est bien fini

Très chic, et d'allure assez contemporaine, ce nouveau cru du chantier allemand est un modèle très abouti, à la fois vélocé et accueillant. Dans notre élection du Voilier de l'année, il s'est imposé par sa régularité.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : Jean-Marie Liot.



EN CHIFFRES
Long. : 11,30 m. Long. flot. : 10,40 m. Largeur : 3,75 m. TE : 2 m. Dépl. : 7 100 kg. Lest : 2 250 kg. SV au près : 79,30 m². Géniois : 35,60 m². GV : 43,70 m². Mat. : verre-polyester/balsa (au contact). Arch. : Judel/Vrolijk. Const. : Dehler. Prix : 154 284 €. Bateau essayé : env. 250 000 €.

DE LA RIGUEUR, mais qui n'exclut pas une certaine fantaisie. Telle pourrait être la devise de ce course-croisière qui demeure assez traditionnel dans sa conception. En embarquant sur un Dehler, on sait qu'on ne sera pas déçu par le plan de pont ou l'accastillage – si l'on met de côté le problème de l'absence d'antidérapant sur les bords du rouf... et même sur les hiloires. Donc on va tout de suite voir à l'intérieur, des fois que ce soit devenu un peu moins sombre. Et habituellement, on est déçu. Mais pas cette fois. Car si l'on manque encore un peu de lumière, au moins le dessin des meubles a-t-il nettement évolué; on remarque aussitôt les appuie-tête assez amusants qui sont fixés sur les portes des équipets. Du coup, on a envie d'essayer. Plutôt confortable... Par ailleurs les boiseries teintées teck blond apportent une note de chaleur. Dommage que cela corresponde à une option coûteuse (5 382 €), la teinte acajou standard étant plus sombre. A la limite, on recommanderait volontiers la version « chêne » (4 425 €), encore plus claire que le teck. Ce qui limite la sensation d'espace et de luminosité, c'est aussi la disposition générale des emménagements, avec une grande salle de bains située au pied de la descente mais dans une position assez avancée. Un choix qui se fait par ailleurs au détriment de la table à cartes. Celle-ci est

installée en face du carré, sur bâbord, et elle coulisse vers l'arrière afin que l'on puisse utiliser la banquette comme couchette. Il faut enfin noter, sur le pont comme à l'intérieur, les très nombreux raffinements qui facilitent la vie à bord. Ainsi, tous les rangements sous les banquettes du carré sont-ils accessibles par des tiroirs latéraux (et par le dessus); dans la cuisine, le réfrigérateur est lui aussi accessible par deux ouvertures dont une frontale et tournée dans le sens longitudinal – le contenu ne peut s'échapper à la gîte. Ajoutons que tous les coffres, ainsi que les ouvertures des équipets ou le tableau arrière basculant, sont maintenus par des vérins... Sous voiles, dans les conditions légères de notre essai, le Dehler 38 glissait avec aisance,

tiré par son grand spi symétrique. Avec un vent qui ne dépasse guère 10 nœuds, on navigue à 8 nœuds de moyenne sur un bord de large serré. Le lendemain, on tire quelques bords dans des conditions encore bien plus légères (6 ou 7 nœuds réels), et on constate que l'on navigue au près à 5 nœuds en tirant des bords à un peu moins de 45° du vent réel dérive incluse – pas mal du tout. A la barre, la position est idéale une fois que l'on a glissé un pied en avant de la roue (ce qui d'ailleurs n'est pas évident). L'accastillage est complet et l'ergonomie du plan de pont donne toute satisfaction. A noter enfin qu'une version « RS » est disponible (construction sandwich PVC en infusion, et cloisons sandwich avec les mêmes placages de bois).

C'ETAIT IL Y A CINQUANTE ANS, tout juste. Un dénommé Willi Dehler lançait un petit bateau en bois de 3 m baptisé Winnetou – du nom d'un héros apache très populaire dans la littérature allemande. Au départ, il avait plutôt fait le bateau pour son fils, le petit Karl, 6 ans à l'époque (voir le billet sur notre blog : <http://www.voilemagazine.com/?p=3532>). Mais un voisin s'est chargé de présenter le bateau dans un salon... Resultat, 400 Winnetou seront produits dans l'ancien cinéma transformé en chantier naval. Willi est bientôt rejoint par son frère Heinz et se lance résolument dans le polyester, avec un Varianta, sorte de Love Love d'outre-Rhin qui allait connaître un grand succès dans les années soixante-dix – ce n'est pas pour rien que le groupe Hanse, propriétaire du chantier depuis 2009, a relancé cette marque pour sa nouvelle gamme « low cost » (voir l'essai du 37, pages suivantes). Entretemps, le petit Karl est devenu grand, a travaillé pour Dehler, puis pour Hanse (avant le rachat) – mais aujourd'hui, c'est la même maison !

VOILIER DE L'ANNEE 2014



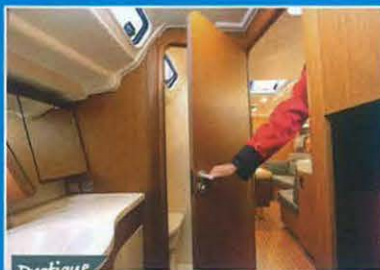
▲ Une ligne moderne et harmonieuse. Très fins, les hublots de bordé sont élégants mais apportent bien peu de lumière à l'intérieur.

◀ Le grand rail d'écoute de grand-voile est intégré dans une rigole en fond de cockpit, en sorte qu'il ne gêne pas du tout la circulation.

La salle de bains, sur bâbord, limite le volume de la pièce principale mais elle est grande et astucieuse. On ne peut pas tout avoir... Notez les boiseries teintées teck blond (en option, avec supplément). ▼



A VOIR OU A REVOIR...



Pratique

La porte de la salle de bains sert aussi à fermer le compartiment douche.



Pratique

Les rangements du carré, sous la table et sous les banquettes, sont accessibles par des tiroirs.



Pas pratique

Le chantier se décidera-t-il un jour à poser de l'antidérapant ici ? On désespère un peu...

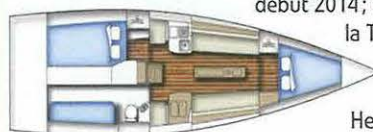
CONCURRENTS DU SUN FAST ET DU DEHLER

JPK 10.80

ADVERSAIRE DIRECT DU SUN FAST,

ce plan Valer joue dans la même cour (le rating maxi de la prochaine Transquadra)

mais se distingue par certains choix plutôt tranchés : le décrochement dans le rouf pour faire un poste de veille sur chaque bord, le rail de génois transversal avec inhaul, la barre d'écoute courbe sur l'arrière, une largeur assez modérée à la flottaison, etc. Mise à l'eau du premier exemplaire prévue début 2014 ; ce bateau devrait courir la Transquadra en double avec son constructeur Jean-Pierre Kelbert et Hervé Perroud. A suivre !



Dufour 36 ESSAI N°196

QUEL LOOK ! A sa sortie début 2012, le nouveau Dufour de la gamme Performance avait surpris par avec son style très épuré, faisant largement appel aux teintes noires. Pour le reste, si le 36 reste fidèle à un certain classicisme, il a un gros atout à faire valoir : une barre extrêmement légère et précise.

A noter aussi la belle construction en infusion (le pont étant quant à lui injecté).



Salona 38 ESSAI N°192

EVOLUTION DE L'EXCELLENT SALONA 37, le 38 reprend la même carène avec une flottaison allongée de 20 cm et des lignes un peu plus tendues à l'arrière. La grosse différence tient surtout à l'esthétique, bien plus moderne. Sans oublier les deux barres à roue... Ce bateau reste une bête de près, qui se distingue aussi par un très bon équilibre. A noter une construction high-tech (en infusion), avec des renforts carbone, et une structure inox qui reprend les efforts de la quille et du gréement.



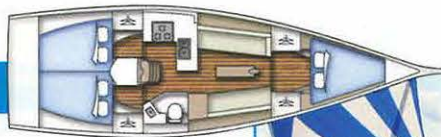
Sly 38 ESSAIS N°207 & 211

C'EST UN ORIGINAL, ce course-croisière italien.

Plus original encore que les précédents modèles du chantier. Toujours très chic, le 38 (le plus petit de la gamme) se distingue de ces derniers par son rouf légèrement bombé sur l'avant – à tel point que la hauteur sous barrots est plus importante dans la cabine avant qu'au pied de la descente ! L'idée étant de conserver un franc-bord raisonnable. Désormais dessinés par Nauta, les emménagements ont la particularité d'être modulables (il est possible de démonter certains meubles pour la régate). A noter aussi la salle de bains équipée d'un compartiment douche séparé.

Xp 38 ESSAI N°201

COMME LES DEHLER, les X ont évolué vers une conception générale bien plus à la page, avec par exemple un hublot de rouf au dessin séduisant ou encore des cadènes sur le livet (pour l'IRC, plus besoin de grand génois...). A noter le varangage en carbone en fond de coque. Par rapport à la génération précédente, les performances au débridé ou au portant sont sans doute en hausse, et le bateau est tout aussi impressionnant au près : le VPP indique bien une vitesse de plus de 7 nœuds au près à moins de 35° du vent réel... Rappelons enfin que les X sont construits en Pologne, l'assemblage et la finition étant réalisés au Danemark.



Les croiseurs rapides de 11 mètres en chiffres

Modèle	Long.	Largeur	TE	Dépl.	Lest	SV au près	Génois	GV	Matériau	Architecte(s)	Constructeur	Année	Prix
Sun Fast 3600	10,80 m	3,55 m	2,13 m	4 700 kg	2 000 kg	69 m²	33 m²	36 m²	verre/balsa (infusion)	Daniel Andrieu	Jeanneau	2014	153 686 €
Dehler 38	11,30 m	3,75 m	2 m	7 100 kg	2 250 kg	79,30 m²	35,60 m²	43,70 m²	verre/balsa	Judel/Vrolijk	Dehler	2013	154 284 €
JPK 10.80	10,80 m	3,65 m	2,20 m	4 750 kg	2 150 kg	69,50 m²	32,50 m²	37 m²	verre/balsa (infusion)	Jacques Valer	JPK Composites	2006	159 000 €
Dufour 36 P	10,99 m	3,61 m	2,20 m	6 400 kg	1 900 kg	72,10 m²	31,50 m²	40,60 m²	verre/PVC	Umberto Felci	Dufour Yachts	2012	151 234 €
Salona 38	11,50 m	3,62 m	1,98 m	6 500 kg	2 270 kg	88,40 m²	42,90 m²	45,50 m²	verre-carb./PVC (infusion)	J&J Design	AD Boats	2012	156 676 €
Sly 38	11,50 m	3,70 m	2,25 m	5 500 kg	2 125 kg	86 m²	36,30 m²	49,70 m²	verre-carb./PVC (infusion)	Marco Lostuzzi	Sly Yachts	2013	234 000 €
Xp 38	11,58 m	3,70 m	2,10 m	6 775 kg	2 760 kg	85,70 m²	39,50 m²	46,20 m²	verre/PVC	Niels Jeppesen	X-Yachts	2012	260 130 €