



* : Prix HT

398 000 €*
avec 2 x 260 ch Yanmar

Vitesse maxi.
34 nds
Longueur 12,08 m
Couchettes 2
Conso. moy. 50 l/h

Pouvoir jouer sur toutes les couleurs, peinture de coque, faux teck et sellerie, est un plus pour personnaliser son bateau sur ce marché haut de gamme.

Teck, high-tech et fluidité

Importé par Notika à Golfe-Juan, ce day-boat hollandais est déjà la star de la Croisette, à l'heure du Festival de Cannes. Il faut dire qu'il a vraiment tout pour attirer les regards.

Texte Renaud Jourdon - Photos Stéphane Gendre et Jérôme Kélagopian





En quelques mois, le VanDutch 40 est devenu la nouvelle coqueluche de la plaisance, une bouffée de fraîcheur dans un climat de crise. Dessiné par le célèbre Frank Mulder, qui n'a rien à voir avec le héros de la série télé *X-File*, cet open possède tous les atouts de style pour s'imposer sur un marché très stéréotypé sur lequel chacun essaye de copier l'autre avec plus ou moins de bonheur.

Un cockpit bien conçu et accueillant

Mis à la mode par les Wally de Luca Bassani, ce style ne supporte pas le moindre détail qui cloche. Tout doit être raccord sous peine de passer à côté de la cible visée, celle très particulière des «esthètes-marins-élitistes-montrant-qu'ils-veulent-passer-inaperçus» ! Alors, Frank Mulder et les dirigeants du chantier se sont penchés sur le cas de ce 40 pieds open. D'abord, une étrave très droite digne d'un voilier de course. Ensuite, des entrées d'eau très marquées autour d'un brion fin, encadré par deux redans fortement marqués s'étirant jus-

La ligne est caractéristique des voiliers modernes. Elle rappelle aussi les commutateurs plus anciens de la bale de New York, dotés d'une étrave très droite. Une réussite dans l'amalgame des styles, signée Frank Mulder.

qu'au tableau arrière. L'aspect carré est renforcé par des bordés verticaux totalement démunis du moindre bastingage. Sur le VanDutch, tout est affleurant ; aucune aspérité ne vient troubler les lignes et encore moins perturber la bonne circulation des passagers. Le pont est droit et plat comme pour mieux marquer sa différence avec les autres. Même les raquets sont rendus invisibles puisqu'il s'agit d'un modèle escamotable qui demande un peu d'attention pour les doigts lorsqu'on les rentre dans leur logement. Notez que le teck du pont ainsi que celui du cockpit et de la plage arrière est totalement faux. Il s'agit d'un matériau baptisé Esthec, qui imite à la perfection le teck. Disponible en une dizaine de teintes dérivées du marron naturel du bois, il se décline selon les coloris du gel-coat et de la sellerie. Moins lourd, ultra résistant et sans entretien, il n'a pour seul petit défaut que de restituer un peu plus de chaleur sous les pieds que le teck naturel. Un défaut vite comblé par ses nombreuses autres qualités.

Le cockpit est la pièce maîtresse d'un open de moyenne taille. Celui du VanDutch est très bien conçu avec une excellente réparti-

tion entre les surfaces d'assise ou de confort et les zones dédiées aux déplacements. Un passage sur bâbord permet de passer de la plate-forme arrière au cockpit proprement dit. La nuit, des lumières de courtoisie très bien dissimulées permettent de se déplacer sans crainte. Toute la partie arrière reçoit un immense bain de soleil prévu pour trois personnes. Le dossier de la banquette de la partie repas sert également de repose-tête pour ce bain de soleil. Plus en avant, le coin repas est installé en L autour d'une table modulable et bien conçue. Plus en avant encore, on trouve la banquette double du poste de pilotage sur bâbord et un meuble bas sur tribord qui cache, sous un coussin, un évier et un réfrigérateur en option.

La perfection dans les détails

L'ensemble bain de soleil se soulève grâce à un vérin hydraulique commandé depuis le poste de pilotage. La cale renferme dans un très grand volume les deux Yanmar de 260 ch montés en V-drive. Cette cale symbolise à elle seule le soin apporté par le chantier à ►



Au fait...

Le luxe sous vide

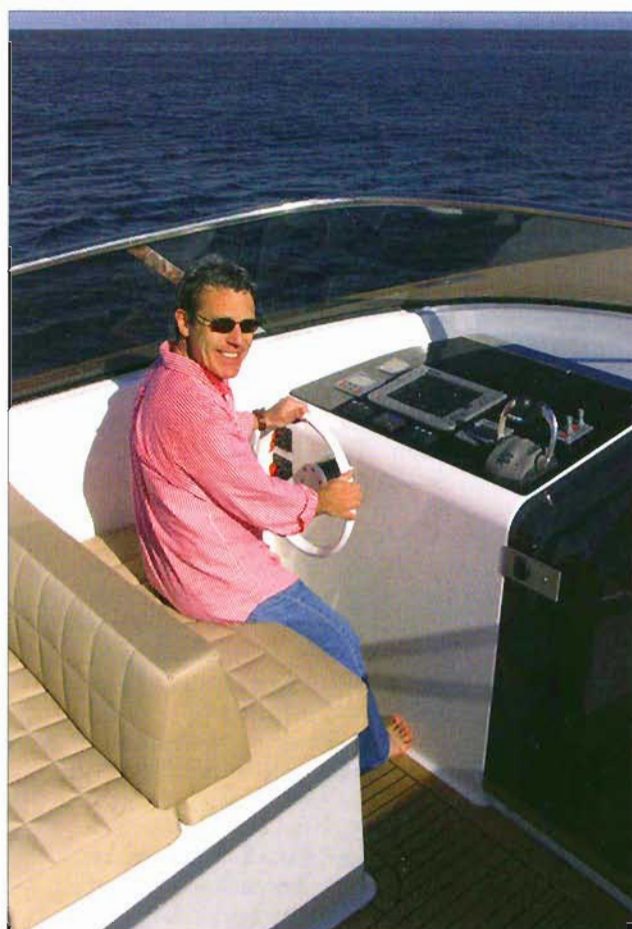
Le VanDutch 40 est un bateau très haut de gamme, dont la stratification est réalisée sous vide avec des renforts en Kevlar. Ce principe bien connu permet de contrôler les épaisseurs et une répartition homogène de la résine dans les tissus. Il en résulte un équilibre parfait et une grande solidité. Le choix des Yanmar est également un plus car ces blocs ont fait leur preuve depuis des années, alliant couple, légèreté, faible consommation et niveau sonore bas. Tous les matériaux entrant dans la composition du VanDutch répondent au même critère de qualité, que ce soit l'Esthec ou le tissu Movida pour les selleries. Le résultat final est une unité très homogène dans sa présentation et d'une grande simplicité d'utilisation à l'image de son davier d'étrave basculant. Il s'agit d'un système manuel bien équilibré et sécurisé. Ce VanDutch est plus un day yacht qu'un simple day-cruiser.



Le pare-brise est l'unique élément de protection. Il présente les seules formes qui sont arrondies sur le VanDutch.



Le carré du cockpit est propice au farniente. Le nouveau tissu Movida apporte une touche de confort et de personnalisation à cette unité de prestige.



Seul défaut du poste de pilotage, pas de cale-pied pour les petits gabarits et un écran de traceur illisible dans cette position horizontale.

► la fabrication du VanDutch 40. D'abord, il y a la présence d'un contremoule qui garantit un entretien aisé et une parfaite étanchéité. Ensuite, on ne peut qu'admirer les deux berceaux moteurs entièrement réalisés en acier inoxydable taillé dans la masse. Enfin, tous les circuits électriques, hydrauliques et d'échappements sont montés d'une manière parfaite simplifiant ainsi la maintenance tout comme une éventuelle intervention. Notez que le bloc Yanmar se décline en plusieurs puissances et que le bateau est proposé avec la version 480 ch, soit presque le double de celle d'origine.

Une cabine double tout confort

Le VanDutch est un day-cruiser, mais il sait également se transformer en unité de croisière pour un couple grâce à sa cabine double située sous le pont. La hauteur sous barrots est conséquente et permet de se déplacer sans crainte dans toute la cabine ainsi que dans le cabinet de toilette situé à bâbord de la descente. Là encore, les finitions sont proches de la perfection à l'image du tableau électrique particulièrement clair et accessible. Les selleries sont superbes et, comme tout le reste de la coque, les éléments bas sont directement sortis des contremoules de coque. Fair rare, la cabine dispose d'un éclairage naturel idéal au travers des deux capots de pont placés dans la longueur. Enfin, il convient de souligner que le couchage double est obtenu par l'abaissement de la table centrale et le rajout d'un coussin. Cette cabine peut donc aussi bien être utilisée pour le couchage que pour prendre un repas à l'abri d'intempéries. Notez que le VanDutch peut être équipé en option d'un raud bimini qui protège efficacement le carré du cockpit des agressions du soleil. Il existe en option un taud baptisé Spray Hood, qui part du sommet du pare-brise et va jusqu'à l'arrière du cockpit. Il permet notamment de transformer la banquette de cockpit en couchage d'appoint ou de naviguer dans les pires conditions. Le bateau est livré d'origine avec un propulseur d'érave et un autre de poupe. Autant dire que les manœuvres deviennent alors un jeu d'enfant dans toutes les conditions. Équipé de flaps, le VanDutch offre un comportement



La cale moteur est parfaitement organisée. La place ne manque pas et des coffres permettent de stocker beaucoup de matériel.



La descente est directe dans ce carré, qui se transforme en couchage double facilement. La salle de bains est située sur bâbord avec une étonnante hauteur sous barrots.



Design
Qualité
de construction
Déplacement
dans le cockpit



Planche
de bord
Absence
de cale-pied
pour le pilote

Comportement

★★★★

Confort à bord

★★★★

Performances

★★★

Finition

★★★★★

Manœuvrabilité

★★★★★

★ à revoir ★★ moyen

★★★★ bien

★★★★★ très bien

★★★★★ exceptionnel

Au fait...

Un marché convoité

Le day-cruiser de 40 pieds attire beaucoup de chantiers, italiens en tête. Trop d'unités se ressemblent au point que, sur un salon, le plaisancier cherchant un bateau de 12 mètres se retrouve dans l'embarras du choix. La réponse

du chantier néerlandais Vanguard Dutch Marine est à l'opposé des tendances avec des lignes audacieuses agrémentées par des prestations de confort bien au-dessus de la moyenne. La «Dutch quality» est bien présente.



Outre le faux teck très ressemblant, c'est à la sellerie en Movida que le VanDutch doit aussi sa note de luxe. Le client dispose d'un vaste choix de coloris comme le montre cette livrée de couleur sombre.



L'étrave droite et pincée du
VanDutch est assez semblable
à celle du Fjord 40.



La griffe Frank Mulder

Ce designer hollandais, qui est à son compte depuis 1979, a fait des yachts rapides sa marque de fabrique.

On doit notamment à Frank Mulder le célèbre Norship de 35 m, *Moonraker*, et ses 11 500 ch lui permettant d'atteindre plus de 66 nœuds, un record absolu pour un yacht privé. Dans la veine Ian Fleming 007, il signe également, chez Millenium Yachts, le 43 mètres, *The World Is Not Enough*, et ses 65 nœuds, sans oublier le 40 mètres *Octopussy*, construit chez Heesen, qui est capable de dépasser les 53 nœuds. C'est lui aussi qui a signé les deux sisterships *Bonita et Teeth*, fabriqués chez Norship et terminés chez Heesen, aux Pays-Bas. Mais Frank Mulder a travaillé aussi avec son équipe pour d'autres chantiers comme Feadship, sur le 49,50 m *Sussuro*, ou encore pour l'Italien Codecasa, sur le *Blue Velvet* de 31 m. Spécialisé dans les navires performants, il sait également concevoir des carènes à déplacement comme sur le trois-ponts de 50 m, *Avanguard II*, fabriqué en Croatie chez Heliyachts. Les plus petites unités l'intéressent tout autant comme avec le 23 m *Sossego*,

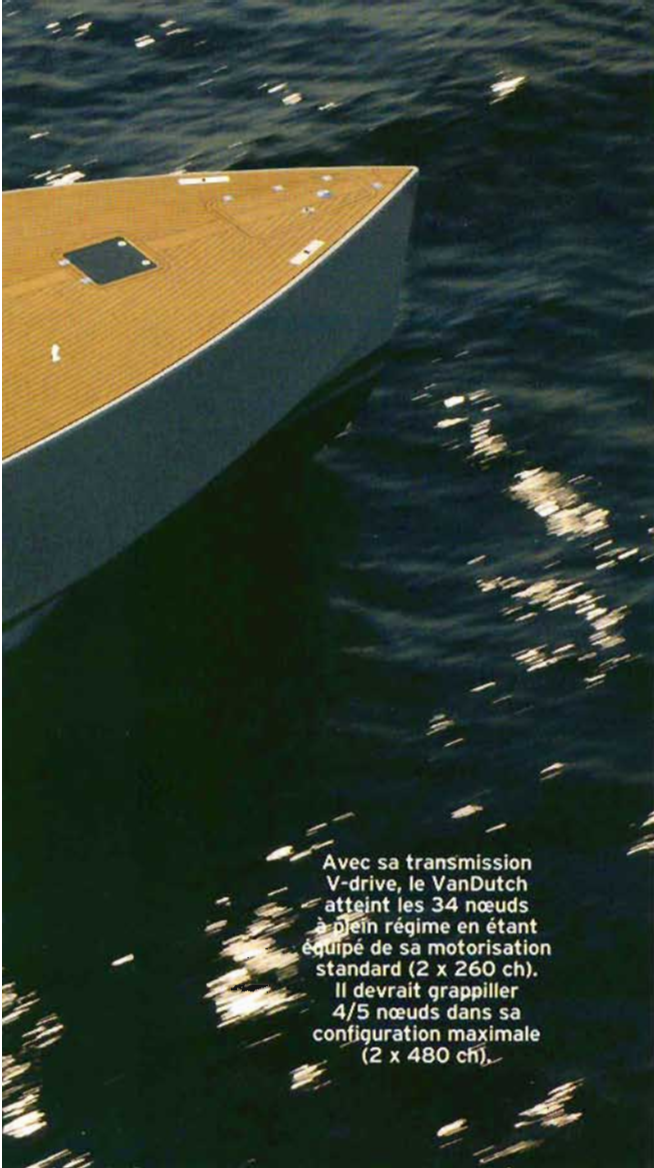
conçu aux Pays-Bas, chez FM Yachts. Pour le *VanDutch*, il s'est inspiré des œuvres mortes des carènes des voiliers de course au large comme les 60 pieds du dernier Vendée Globe, avec les redans latéraux en plus. Pour autant, tout le monde vous le dira, il ne suffit pas de mettre 2 x 260 ch dans une telle carène pour en faire un day-cruiser digne de ce nom. Les vitesses ne sont pas les mêmes et, surtout, l'assiette longitudinale n'est pas identique avec 2 x 260 ch en poussée. C'est donc toute une étude d'architecture navale que le Mulder Design a menée pour parvenir à ce résultat. Le propre de Frank Mulder est de ne jamais faire dans la concession. Il ne déroge donc pas à sa règle de base en dotant ce 40 pieds d'un design aussi pur que possible. Pas d'artifice, que des recettes qui fonctionnent, même si on était en droit d'attendre un peu plus d'originalité, ne serait-ce que pour échapper à l'incontournable comparaison avec la ligne des Wally, véritables précurseurs dans le genre «élégance tout en sobriété».



Frank Mulder, en chemise bleue au centre, entouré de ses collaborateurs. Le cabinet est installé à Benschoop, aux Pays-Bas.



Lancé en 2007, le 75 *Sossego*, signé Frank Mulder, fait des émules puisqu'un numéro 2, baptisé *Lo Rider*, est en construction chez FM Yachts, aux Pays-Bas.



Avec sa transmission V-drive, le VanDutch atteint les 34 nœuds à plein régime en étant équipé de sa motorisation standard (2 x 260 ch). Il devrait grappiller 4/5 nœuds dans sa configuration maximale (2 x 480 ch).

Carène remarquable et silhouette atypique expliquent le succès du VanDutch 40.



Attitude caractéristique du VanDutch en navigation : son premier tiers est totalement déjaugé, laissant apparaître son brion d'étrave très fin et rond.



Le passager a le choix des banquettes, mais, pour suivre la route, la position la plus agréable se trouve à côté du pilote.



Caractéristiques

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur hors tout 12,08 m ● Largeur 3,50 m ● Tirant d'eau 0,82 m ● Poids 7,5 t ● Matériau polyester sous vide
- Puissance maximale 2 x 480 ch ● Carbu. 600 l ● Eau (15 l)
- Cabines 1 ● Couch. 2 ● Catégorie C/12 pers.
- Moteur Yanmar ● Modèle 6BY260 ● Transmission ZF V-drive ● Puissance 2 x 260 ch ● Cylindres 6 ● Rég. maxil 4 000 tr/min ● Poids 315 kg (sans l'inverseur)
- Options 2 x 480 ch Yanmar 57 000 € HT, air conditionné 8 900 € HT, taud de soleil bimini 3 500 € HT, taud Spray Hood complet 6 500 € HT
- Prix 398 000 € HT avec 2 x 260 ch Yanmar
- Constructeur Vanquard Dutch Marine (Pays-Bas)
- Importateur Notika (Golfe-Juan, 06).

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 2 x 260 ch Yanmar

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Autonomie (en milles)
1 700	10	16	375
2 000	13	20	390
2 500	19	36	316
3 000	23	52	265
3 500	30	80	225
4 000	34	110	185

Conditions de l'essai : mer très formée, vent 30 nœuds, 80% de charge, deux personnes à bord. Régime de croisière : 3 500 tr/min, soit 30 nœuds. Autonomie (avec 10% de réserve) : 265 milles à 30 nœuds.

Le test Neptune

► naturellement sain avec une assiette plate qui fait très bien travailler son étrave.

Un comportement équilibré et sain

Dès que l'on accélère, la carène dégage tout son premier tiers avant pour ne naviguer que sur son arrière très porteur et suffisamment en V pour adoucir le clapot. On se prend vite au jeu d'autant que les commandes sont douces et bien placées. Le bateau vire avec un angle de gîte caractéristique des coques en V, mais il ne perd pas beaucoup de sa vitesse initiale.

Les deux Yanmar permettent de naviguer à près de 34 nœuds en pointe et surtout de maintenir une vitesse de croisière entre 15 et 27 nœuds sans aucun problème et dans un silence parfait.

Avec dix unités déjà vendues et deux autres dans les moules sur les vingt en commande, le VanDutch 40 est une réussite malgré un prix conséquent, mais totalement justifié compte tenu de sa qualité de construction, de ses finitions et de son design original. Nul doute qu'il va continuer sur sa lancée, et on parle même de VanDutch 40 comme annexe de très gros yachts. ■