



VanDutch 40 NAVIGUER AUTREMENT

Ses formes épurées et son profil très tendance lui ont déjà assuré un succès en Méditerranée. Sa carène, dessinée par Franck Mulder, se sent parfaitement à l'aise sur les eaux parfois clapoteuses du Sud. Le VanDutch 40, Hollandais volant très design, glisse à près de 38 nœuds avec une belle assurance.

Texte : Alain Brousse Photos : Matthieu Carlin



Vanguard Dutch Marine est une marque hollandaise récente (2008), dirigée par trois passionnés de voile pour qui bateau rime obligatoirement avec qualité de fabrication, performance et design. Ils ont, d'entrée, mis la barre assez haut en faisant appel au talent de l'architecte designer Franck Mulder qui ne s'est pas fait prier pour créer une unité destinée à une clientèle épicurienne souhaitant naviguer "autrement". Pour elle, le bateau reste avant tout un plaisir et les sorties se font plutôt par beau temps d'où le concept de pur open avec un cockpit dédié au farniente. Mais disposer d'aménagements intérieurs confortables et d'une coque marine ne fait que rajouter à ce plaisir.

Origines hollandaises obligent, le VanDutch est construit avec soin selon le principe d'infusion avec des fibres de polyester et de Kevlar pour les renforts. Il se veut donc robuste. Ce que nous constaterons de visu, c'est la qualité du gel coat, des pièces d'accastillage et de l'équipement en général. Avec VanDutch, le label "made in Holland" est sauf. Autre exemple concernant le tissu des coussins extérieurs : non seulement son aspect est flatteur, mais il a été conçu pour résister aux U.V. et aux intempéries les plus dures, un avantage pour un modèle open qui n'est pas nécessairement protégé en permanence par un taud ou un bimini. Vu de loin, le VanDutch donne l'impression d'être garni de teck, de la proue à la poupe en passant par le cockpit. En fait, il s'agit d'un revêtement synthétique qui imite assez bien le bois exotique et dont l'entretien est réduit. Dernier atout : ce matériau existe en plusieurs teintes plus ou moins foncées. À propos de couleurs, le VanDutch n'en manque pas, le nuancier du gel coat restant l'un des plus variés de la profession. Haut de franc-bord, de type "flush deck" et dénué de balcon disgracieux, cet open séduit les puristes. Même les taquets sont rétractables afin de rester les plus discrets lorsqu'ils ne sont pas "en action".

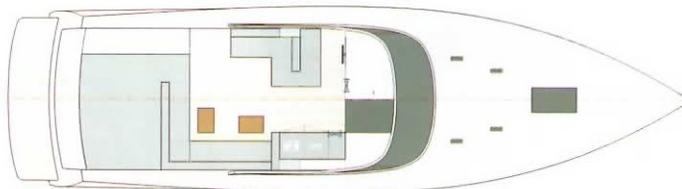
Avec son étrave droite finement tronquée, le VanDutch a une allure de conquérant, un trait de caractère qu'il revendique non sans raison. Son V très pincé à l'avant s'élargit ensuite très vite pour offrir de la portance. De chaque bord, le bouchain, nettement marqué, court de

En un tournemain, la table s'abaisse et forme, avec la banquette et un coussin supplémentaire, une couchette double.



La moitié avant du cockpit est protégée par un bimini qui, sur les prochains modèles, sera surélevé d'une dizaine de centimètres n'obligeant plus les grands gabarits à baisser la tête.

l'étrave au tableau arrière. Tout en stabilisant le bateau, il rabat la parabole de la vague d'étrave ce qui évite les embruns indésirables. Encore une fois, l'auteur de cette carène, Franck Mulder, a de l'expérience. Il est à l'origine, entre autres, de Moonraker et d'Octopussy. Nous avons testé deux versions de motorisation. Avec le minimum de puissance, soit 2 x 260 ch diesels Yanmar, le VanDutch se révèle agréable et attaque le clapot sans la moindre crainte. Les passages dans les vagues se font la plupart du temps très en douceur. Ni trop vif, ni trop mou, le bateau reste parallèle à la surface de l'eau, mais conserve un comportement de carène hydroplanante. Avec 2 x 480 ch Yanmar, soit un poids supplémentaire placé sur l'arrière, les engins étant accouplés à des V-drive, le VanDutch lève son nez au déjaugage et adopte ensuite une assiette aérienne sur le premier tiers. Quatorze secondes lui sont nécessaires pour passer de 0 à 30 nœuds. Le couple des Yanmar ne s'exprime qu'à partir de 1 750 tr/mn avec une force étonnante. On ne l'arrête plus. Le chantier a enregistré une performance à 40 nœuds avec une coque immaculée sur une mer tout à fait calme. Lors de notre essai sur une mer creusée (force 3 à 4), le GPS afficha 38 nœuds avec un modèle dont la carène aurait eu besoin d'un "toiletage". L'allure de croisière idéale est de 30 nœuds à 2 500 tr/mn et la consommation totale est alors de 90 l/h, soit une autonomie de 200 milles. Ce qui est suffisant pour ce type de bateau que l'on verra le plus souvent le long des côtes ou amarré dans des criques célèbres comme Pampelonne. Ses qualités marines, cependant, l'autorisent à s'aventurer plus loin. Ainsi une traversée continent-Corse est largement à sa portée.

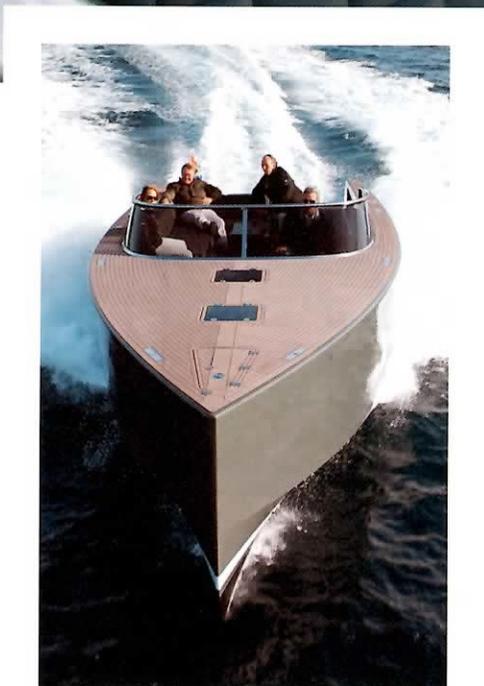


VanDutch 40

LONGUEUR : 12,08 M
LARGEUR : 3,50 M
TIRANT D'EAU : 0,80 M
POIDS A PLEINE CHARGE : 7,5 T
MATÉRIAUX : POLYESTER KEVLAR
CARBURANT : 600 L
EAU : 115 L
MOTORISATION : 2 X 6BY2 YANMAR
PUISSANCE : 260 CH (191 kW)

NBRE DE CYLINDRES : 6 EN LIGNE
CYLINDRÉE : 2,995 L
POIDS : 345 KG
VITESSE MAXI : 38 NDS
VITESSE DE CROISIÈRE : 30 NDS
AUTONOMIE CROISIÈRE : 200 MILLES
NBRE DE COUCHETTES : 2
PRIX :
390 000 EUROS H.T. - 2 X 260 CH

500 000 EUROS H.T. - 2 X 480 CH
CATÉGORIE DE
NAVIGATION : B (12 PERS)
ARCHITECTE ET DESIGNER :
FRANCK MULDER (HOLLANDE)
CONS. : VANGUARD DUTCH MARINE
(HEERENVEEN - HOLLANDE)
IMPORTATEUR : VANDUTCH FRANCE
(GOLFE-JUAN)



La banquette tribord se soulève sur un rangement volumineux. Au mouillage, l'été, le bimini est indispensable.

Cet open offre un cockpit assez vaste puisqu'il couvre les deux tiers de la longueur totale. À l'arrière, un vaste solarium donne le ton. Sur tribord, au centre, nous trouvons une banquette confortable et une table réglable en hauteur avec, au centre du plateau, des empreintes pour les verres et les canettes de soda. Dans sa version standard, le VanDutch ne se prête pas aux agapes. On peut imaginer en option une table plus grande dans le cockpit et un meuble cuisine plus élaboré dans la cabine avant afin de servir des repas d'un bon niveau. Cette dernière, décorée avec une simplicité toute nordique, comporte un carré en V qui se transforme en lit double. Sur bâbord, une porte s'ouvre sur le coin douche et toilettes. On comprend aussitôt que si la croisière est au programme de ce 40', c'est dans une version très simplifiée : deux personnes désirant occasionnellement passer une nuit au mouillage. Le chantier devrait sortir en 2011 un modèle de 50 pieds avec trois cabines qui reprendra trait pour trait le profil du 40 pieds. Mais, dans ce créneau, la concurrence est plus incisive, ce que VanDutch n'ignore pas, mais il reste confiant. ●



ÇOQUE OPEN ÉTRAVE DROITE VANDUTCH 40

Rendons à César ce qui est à César, le premier à avoir dessiné un open aux formes révolutionnaires est bien Luca Bassani avec son Wally Power Tender. La fameuse étrave droite - qui nous vient du design de la voile - a été très vite copiée et à de maintes reprises. Aujourd'hui donc, les opens sportifs possèdent souvent cette étrave conquérante qui fend l'eau comme une épée dans le cas des coques à semi déplacement ou qui survole l'eau lorsqu'il s'agit d'une carène hydroplanante. Tout le reste est à l'avenant : un pont généralement "flush deck", un hard-top au style avant-gardiste et un aménagement de cockpit minimaliste. Pour ce genre de bateau, le design est une priorité. Son propriétaire se sent presque détenteur d'un modèle unique. En tous les cas, il est sûr de paraître. Le VanDutch 40 appartient à cette génération d'opens au style très pur qui éveillent les passions.