

# DUFOUR 390 GL

## Le croiseur séducteur

### LA SERIE GRAND LARGE

née en 2005, a connu un beau succès puisque près de 5 400 exemplaires ont été construits par Dufour, qui en sort toujours 400 par an. Le lancement à Cannes du Dufour 390 vise à entretenir cette dynamique. Avec son grand frère le 430, il incarne une nouvelle génération de Grand Large. Un millésime marqué par un design plus soigné, directement inspiré de la gamme Exclusive (Dufour 56 et 63), avec un redan de coque qui affine le bordé, un pavois épais, une carène avec des bouchains adoucis et surélevés, un équilibre plus subtil entre plage avant et rouf et enfin un équipement standard plus généreux.

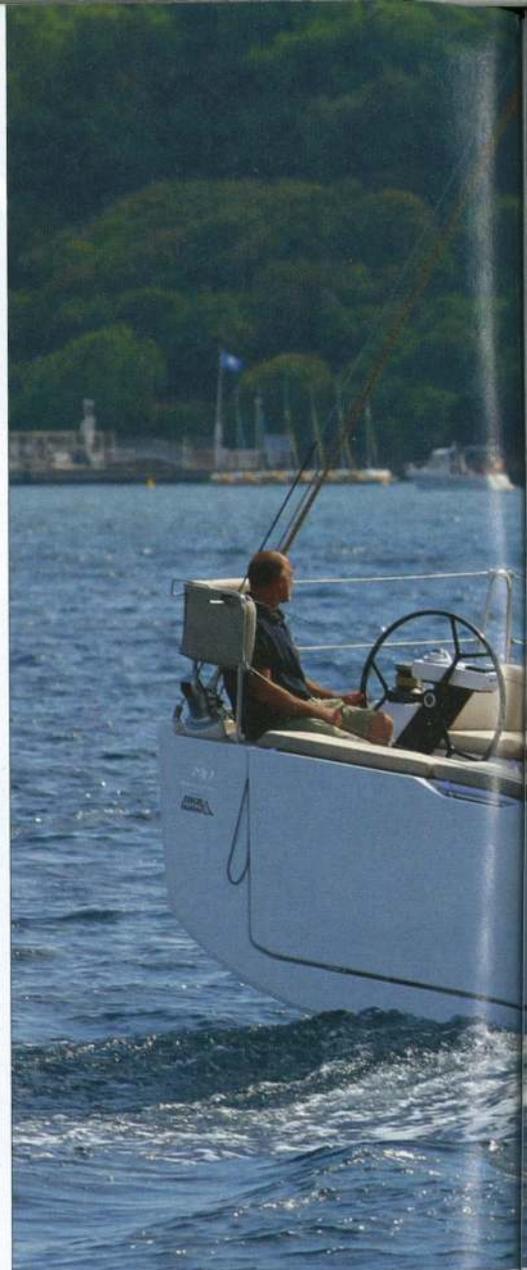
### LE PAS DE L'HELICE SE FAIT SENTIR

Dès les premières manœuvres, le pas de l'hélice repliable fait sentir son effet : le propulseur d'étrave ne sera pas un luxe... Autre détail : en marche arrière, la manette des gaz passe tout juste sous la banquette arrière, la main droite, non ! Nous profitons d'un flux de sud-est de 4 à 10 nœuds pour tirer nos premiers bords. Sur l'eau, le Dufour 390 affiche une silhouette très réussie. Le grand volume intérieur offert par ce modèle ne se traduit pas par des formes inesthétiques,



▲ Les voiles de portant sont amurés sur la delphinrière qui intègre le davier.

le rouf est plutôt discret. Le gréement paraît plus élancé que celui des Grand Large première génération. Le chantier ne propose d'ailleurs plus de mâts rallongés. Précisons enfin que notre 390 d'essai, généreusement pourvu en options, arbore un génois à faible recouvrement en lieu et place du foc autovireur livré en série. Un surcroît de puissance bienvenu – le ratio voile/poids du 390 atteint dans cette configuration 9,48 m<sup>2</sup>/t, une valeur comparable à celle du Sun Odyssey 389. Malgré cette relative sagesse du plan de voile, notre nouveau Dufour se révèle plutôt vif dans les petits airs ; sur mer plate, par 6 nœuds de vent, nous atteignons pratiquement 5 nœuds entre 42 et 45° du vent réel. Les sillages des mastodontes motorisés qui sillonnent la baie de Cannes ne perturbent pas outre mesure la bonne marche du 390. Le gennaker offre un bon coup de boost : 6,6 nœuds juste en dessous du vent de travers. Une risée sous le vent des îles de Lérins nous propulse même à 8 nœuds. L'imposante pelle de safran assure un bon contrôle de la trajectoire. A noter : les performances de la version PTE, d'après les polaires de l'architecte Umberto Felci, sont quasi-équivalentes ; à peine quelques degrés de cap en moins au plus près du vent. Un constat pas vraiment étonnant puisque les deux versions ne présentent que 20 cm de tirant d'eau de différence et un surpoids pour la version PTE contenu à 65 kg. Grande douceur à la barre et bonne position pour le barreur, qui peut profiter des cale-pieds amovibles. En revanche, le dossier des assises sur le plat-bord est quelque peu entravé par la patte-d'oie du pataras et surtout le palan, sur bâbord. Ce dernier pourra facilement être ancré plus en arrière. Les manœuvres sont bien réparties sur quatre winches – la paire sur les hiloires est en option, avec le génois. Les bouts qui reviennent du pied de mât vers le cockpit sont cachés sous un faux-pont. Les déplacements sur les passavants en teck sont aisés, avec une largeur minimum de 38 cm et un pavois épais de 5 cm de hauteur. On apprécie les mains courantes, la cadène pour frapper sa ligne de vie à la sortie du cockpit et l'antidérapant qui entoure les panneaux de pont. Bravo également pour les feux



de navigation intégrés au pont. En revanche, le balcon ouvert bloque la bavette du génois, et la poulie de renvoi du winch est trop basse. A l'affalage, on apprécie la bôme facile d'accès. En revanche, les coulisseaux de la grand-voile nous ont semblé trop espacés. En configuration mouillage, le 390 sort le grand jeu avec son immense plateforme de baignade avec échelle intégrée, facilement accessible grâce à la large ouverture dans le tableau arrière à tribord. En option, une planche et un évier extérieurs. La table du cockpit, dépliée, devient immense... Mais son socle manque un peu de rigidité. La nuit, les LED offrent un éclairage indirect raffiné, digne d'un yacht luxueux. Pavois, cockpit, poste de barre, descente : il y en a partout ! Autre option intéressante à noter : les bossoirs télescopiques à l'arrière. Ce premier Dufour 390 Grand Large est proposée avec trois cabines et deux cabinets de toilette ; une distribution cohérente puisqu'elle offre un immense carré – la table réunit les deux banquettes. En revanche, la version trois cabinets de toilette réduit justement le carré à la portion congrue. Troisième configuration possible avec deux cabines ; le propriétaire est alors logé royalement sous le cockpit. Le chantier



“ Le 390 incarne une nouvelle génération de Grand Large, issue en partie de la gamme Exclusive. ”

décline les boiseries en chêne, moabi ou teck, et un plancher de type parquet est disponible. La finition est soignée, les vaigrages réussis. Partout de nombreux rangements et le sentiment de naviguer à bord d'un voilier pratique, bien pensé et costaud. Comme à l'extérieur, l'éclairage LED indirect est particulièrement qualitatif. Il est installé en standard, à l'instar des prises USB et du ballon d'eau chaude de 40 l.

En termes d'innovation, c'est bien sûr le tableau électrique qui nous intéresse : il a été conçu pour répondre à une demande croissante de connectivité et sera intégré à tous les modèles de la gamme Grand Large. Tout simple et intuitif, il présente un écran tactile 5 pouces avec des indications très lisibles comme la position GPS, la charge des batteries, le niveau des réservoirs de carburant ou d'eau, etc. Séduisant, bon marcheur et confortable, ce Dufour 390 Grand Large s'avère un excellent compromis entre valeurs éprouvées, travail de recherche poussé pour plus de confort au mouillage et enfin une petite touche de luxe bienvenue. Après correction des petits défauts de jeunesse de ce premier exemplaire, il devrait faire honneur à la gamme.

**Texte et photos : Emmanuel van Deth**



▲ Deux ou trois cabines – avec possibilité de trois cabinets de toilette : le chantier propose de nombreuses versions d'aménagements.

## Le Dufour 390 GL en 5 points



1. Les banquettes latérales du cockpit font 1,50 m de longueur. Dépliée, la table du cockpit offre 1,20 m de long par 1,28 de large.
2. Les couchettes arrière mesurent 1,95 m par 1,60 de large. On relève trois ouvertures dont deux ouvrantes et 1,95 m de hauteur sous barrots.
3. La couchette double avant fait 1,90 m de long, 2,20 m de large à la tête et 0,90 aux pieds. Il y a cinq ouvertures dont deux ouvrantes.  
La hauteur sous barrots est de 1,89 m.
4. La table à carte mesure 0,57 m par 0,45.
5. La table du carré dépliée fait 1,40 m par 1,10.

## EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS TOUT	11,93 m
LONGUEUR COQUE	11,19 m
LONGUEUR FLOTTAISON	10,50 m
LARGEUR	3,99 m
TIRANTS D'EAU	1,75 ou 1,95 m
DEPLACEMENT	7 491 kg
LEST	2 100 kg
SV AU PRES	71 m <sup>2</sup>
GENOIS	31 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	40 m <sup>2</sup>
MATERIAU	stratifié de verre/ polyester
MOTORISATION	30 ou 40 ch IB
RESERV. CARBURANT	200 l
RESERVOIRS EAU	380 l
ARCHITECTE	Umberto Felci
CONSTRUCTEUR	Dufour Yachts
CATEGORIE CE	A

PRIX DE BASE **157 200 €**  
PRIX BATEAU ESSAYE **279 977 €**

**Principales options :** Propulseur d'étrave rétractable : 7 928 €, supplément moteur 40 ch : 2 442 €, version Confort : 8 400 €, Version Liberty : 10 800 €, Electronic Cruising Pack : 13 170 €, pont teck : 11 087 €, carré convertible en couchette double : 707 €...



La surface matelassée est considérable dans le cockpit. La croisière, c'est la détente!



L'encadrement des panneaux de pont est recouvert d'un antidérapant efficace.



Le chantier a pris soin du confort du barreur qui peut s'adosser à une filière matelassée.



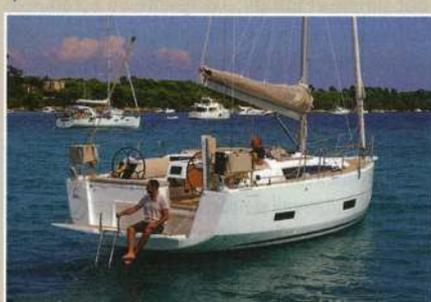
La bôme légèrement apiquée est facile d'accès, et elle ne menace pas les têtes dans le cockpit.



Dépliée, la grosse table de cockpit manque un peu de rigidité sur ce prototype.



Le balcon ouvert bloque la bavette du génois au moment de border; on est contraint de la faire passer à la main.



La zone de baignade est très bien pensée, avec cette grande plateforme et son échelle intégrée.