



# Le phénomène VanDutch

Le VanDutch 30, présenté officiellement à Cannes, est la réplique quasi parfaite du VanDutch 40 lancé fin 2008. Le style épuré est percutant et séduit d'emblée. Un open terriblement simple, à la finition exemplaire. Texte Antoine Berteloot - Photos Jérôme Kélagopian

<b>325 000 €</b>
<small>Prix HT avec 2 x 260 ch Yanmar</small>
<small>Vitesse maxi (en nœuds)</small> <b>33,5</b>
<small>Conso. à 24 nœuds (en l/h)</small> <b>50</b>
<small>Longueur (en mètres)</small> <b>9,56</b>
<small>Couchettes</small> <b>2</b>

Le VanDutch 30 affiche un comportement d'une douceur exceptionnelle. Le confort et l'agrément sont préférés aux performances pures.

**L**e VanDutch 30 n'existe que grâce au succès de son aîné le VD 40, dont 63 exemplaires ont été vendus à ce jour en moins de trois ans. Mais au-delà de ce constat en forme d'évidence, se pose la véritable question des raisons de ce succès. Les réponses sont multiples, à commencer par l'esthétique très pure du bateau (le 40 comme le 30), qui étire un bordé vertical et une ligne de pont rectiligne depuis son étrave droite et tranchante. Il faut évoquer aussi la sobriété du cockpit composé d'un solarium modulable, d'une simple banquette latérale et du poste de pilotage sur l'avant, flanqué d'un second siège monté sur un module moulé qui abrite le réfrigérateur.

**Simplicité et sobriété pour le VanDutch 30, à l'image des taquets escamotables, du teck synthétique et du dessin des banquettes.**



**Les mouillages tranquilles sont faits pour ce day boat. Un taud bimini est prévu pour protéger le cockpit des ardeurs du soleil.**



encore plus loin et Louis Sargnac, le responsable, précise : «*Nous livrons le bateau complet prêt à naviguer, sans qu'il soit nécessaire d'ajouter des équipements. Étant donné son prix (on est à 300 000 euros HT, ndlr), il est normal qu'il soit parfaitement équipé*», et de passer en revue les propulseurs d'étrave et de poupe, le guindeau électrique, les trims, le multifonction Simrad, qui intègre le pilote automatique, le sondeur et le traceur, et une sono hi-fi via un lecteur I-Pod intégré. Sous le pontage avant, la cabine est accessible depuis le cockpit par une porte en plexiglas fumé qui coulisse latéralement. L'intérieur est immaculé, seul le plancher en

teck synthétique tranche avec la blancheur absolue des parois et du plafond contremoulé. Sur la droite, au pied de la descente des toilettes, se dissimulent, sous un coussin, deux banquettes latérales et une table qui constituent le seul aménagement. L'ensemble se transforme au besoin en couchage double en abaissant la table. La cabine de dimension réduite n'est pas équipée de climatisation en standard, mais cette dernière peut parfaitement s'installer sur demande. Le chantier propose deux motorisations, pour animer le VanDutch 30 : un monomoteur diesel Yanmar de 370 ch avec une transmission en V-drive comme

### Une ligne fluide et minimaliste

Le pont, le cockpit, les plats-bords et la plage arrière sont habillés de teck synthétique, et aucun équipement, aucune aspérité ne vient perturber la fluidité du tracé. Cette pureté du trait n'a de valeur que soutenue par une finition hors pair. Nous avons scruté le bateau dans ses moindres recoins à la recherche d'une couture zigzagante, d'une latte de teck mal jointée ou d'une visse branlante. Rien. Les taquets d'amarrage s'escamotent, les charnières des capots de pont ou de la baille à mouillage sont affleurantes, et le moindre évidemment, les coffres de rangement ou la cale moteur sont contremoulés. Toutes ces raisons mises bout à bout expliquent en partie l'unanimité autour du VanDutch, mais il reste aussi une part de magie, d'alchimie nécessaire et inexplicable. Le VanDutch 30 bénéficie bien sûr de toute l'expérience acquise avec le 40 pieds et c'est un bateau à la carte que propose VanDutch France aux futurs acquéreurs. Le choix d'une couleur de coque est quasi illimité. Comme il n'existe pas de base standard au catalogue, c'est au client de choisir sa teinte, réalisée par l'application d'une peinture haut de gamme et de plusieurs couches de vernis. La sellerie en Silvertex est également proposée en différentes teintes harmonisées avec celle de la coque. Le teck synthétique et les joints de lattes offrent eux aussi une large palette de tons. Mais VanDutch France va



Le style évidemment qui est un vrai choc esthétique, accompagné d'une finition hors pair. Les qualités de la carène, faite de douceur et de précision, sont excellentes. L'équipement très complet du bateau est un atout, d'autant que son utilisation est particulièrement simple.



Au chapitre des remarques, elles sont la conséquence du choix esthétique, comme les déplacements délicats sur les passavants et la plage avant dépourvue de protection, ou le manque de mains courantes pour les passagers autour de la console. Un autre constat, le noir brillant de la console instrument, qui mériterait d'être remplacé par une teinte moins réfléchissante.

Design	★★★★★
Plan de pont	★★★★★
Performances	★★★★
Finition	★★★★★
Aménagements	★★★★★
★ à revoir ★★ moyen	
★★★ bien	
★★★★ très bien	
★★★★★ exceptionnel	

### Au fait...

**L'importance de l'événementiel**  
Lorsque Louis Sargnac et Joël Amor ont fondé VanDutch France avec le soutien des deux créateurs hollandais de la marque, chacun avait un passé déjà riche dans la plaisance. Après avoir longtemps travaillé dans l'aéronautique comme commercial, Louis Sargnac tente l'aventure avec des bateaux américains (Regal, Cobalt). Avec VanDutch, un certain flair lui fait préférer des «coups» marketing aux méthodes plus traditionnelles pour faire connaître ses bateaux. Il participe aux Voiles de Saint-Tropez en 2008 et 2009, signe des partenariats avec des marques automobiles de prestige pour des opérations communes et, tout récemment, un partenariat avec l'actuelle écurie leader de la F1,



**Louis Sargnac, co-directeur de VanDutch France.**



**Sébastien Vettel, à la barre du VanDutch 40.**  
lui ouvre les portes de l'élite de la compétition auto. Quatre VanDutch 40 étaient présents au Grand Prix de Monaco, au service des VIP et des pilotes comme Sébastien Vettel et Marc Veber. Des opérations décalées pour un bateau hors norme.



La banquette en L est modulable : le dossier coulisse sur deux rails. Les passagers et le pilote sont bien à l'abri du pare-brise.

Ce meuble moulé abrite un frigo tiroirs et un évier. Un coussin sur la partie supérieure le transforme en siège passager.



► sur le 40 pieds, ou une double motorisation toujours en Yanmar diesel de 2 x 260 ch et toujours en V-drive. L'atout de cette transmission est de permettre un meilleur positionnement des moteurs dans un espace réduit ; c'est de plus une technologie éprouvée et fiable.

**L'intérieur immaculé est entièrement contremoulé. La table s'abaisse pour offrir un couchage double.**

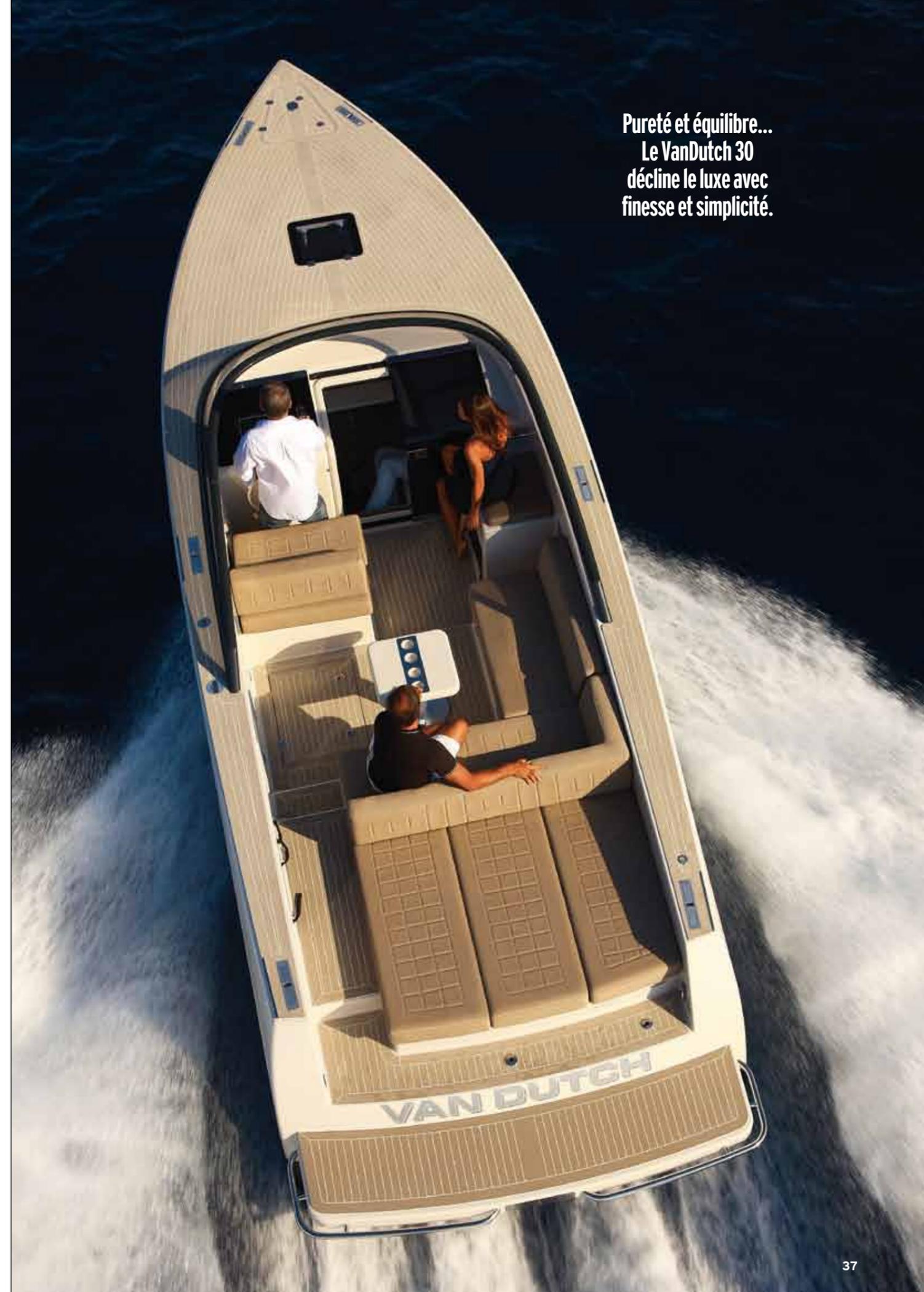
### **Passage confortable dans la vague**

La double motorisation semble avoir l'avantage sur le monomoteur, offrant plus de couple, une vitesse supérieure et des capacités manœuvrières largement améliorées. La carène tendue s'appuie sur des entrées d'eau fines, qui s'évasent rapidement pour atteindre le bau maximum qui reste constant jusqu'à l'arrière. Le V reste suffisant pour amortir confortablement le passage dans la vague tout en étant porteur et planant (le VanDutch 30 déjauge en six secondes, équipé de 2 x 260 ch).

En navigation, la nouvelle barre électrique s'avère précise et se manœuvre sans effort, mais elle déconcerte au premier abord car il n'y a pas de butée ni d'un bord ni de l'autre. Un léger clapot méditerranéen généré par un vent de sud/ouest agite le plan d'eau de la baie de Cannes. Rien de bien méchant mais cependant suffisant ►



**Le bateau se pilote avec une aisance déconcertante. Mais la console pourrait être améliorée en mettant un revêtement anti-reflets.**



**Pureté et équilibre...  
Le VanDutch 30  
décline le luxe avec  
 finesse et simplicité.**



La carène est bien équilibrée et la bimotorisation convient parfaitement au bateau.



Le plan de pont reprend l'organisation du VanDutch 40. La cabine est davantage un abri qu'un lieu de vie.



La cale moteur est spacieuse et propre. Elle est conçue pour être en simple ou double motorisation.

## CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	9,56 m
Largeur	2,80 m
Tirant d'eau	nc
Poids	4,5 t
Transmission	V-drive
Puissance maximale	2 x 260 ch
Carburant	400 l
Eau	80 l
Construction	par infusion
Matériaux	verre et résine vinylester/Kevlar
Couchettes	2
Catégorie CE	B/10

## LE TEST NEPTUNE

Avec 2 x 260 ch Yanmar @ 4 000 tr/mn  
Cylindres 6 en ligne - Cylindrées 3 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie (milles)
1 500	8,3	11	1,3	307
2 000	11,5	25	2,1	190
2 500	17,6	35	1,9	210
3 000	24	50	2	200
3 600	29,3	80	2,7	148
4 000	33,5	105	3,1	129

Conditions de l'essai : 2 personnes à bord. Pleins 3/4.  
Vent 10 nœuds, mer belle.

## PRIX

**300 000 € HT** avec 1 x 370 ch Yanmar  
**325 000 € HT** avec 2 x 260 ch Yanmar  
Équipement standard Guindeau électrique + mouillage.  
Taud de soleil. Flaps électriques. Réfrigérateur 12 V.  
Douche de pont. Traceur multifonction Simrad NSI. Teck synthétique. Radio/CD et enceintes. Pare-battages.  
Sellerie. Sécurité. Transport.

## CONTACT

Chantier Importateur VanDutch (Hollande)  
VanDutch France (Golfe-Juan, 06)

► pour évaluer les capacités du bateau. La puissance monte rapidement sans à-coups de façon linéaire. Jusqu'à 15 nœuds environ, l'étrave a tendance à cabrer, que l'on corrige avec quelques degrés de flaps, mais le bateau retrouve son assiette dès que l'on pousse les gaz. Avec 33 nœuds de vitesse maxi, on comprend que le VanDutch 30 préfère délaissier les performances excessives pour le confort de navigation (bien que 33 nœuds soit une vitesse rapide).

## Un comportement en mer appréciable

La construction du bateau en sandwich et résine par infusion, avec des renforts de Kevlar aux points d'impacts, donne une carène très rigide, exempte de vibra-

tion et de chocs parasites. Le bateau passe en douceur, sans mouiller ni taper, et une rencontre fortuite avec une vague vicieuse nous a permis de constater que l'étrave défléchissait très efficacement l'eau vers l'extérieur. La meilleure vitesse constatée sur une mer manœuvrable oscille entre 25 et 28 nœuds. Le niveau sonore est très acceptable, la consommation modérée aux alentours de 70 l/h, et surtout le bateau affiche une douceur de comportement toujours appréciée des passagers.

Le VanDutch 30 est un pur dayboat qui va à l'essentiel, soit offrir de belles sorties à ses passagers, confortablement et en sécurité. Il a, tout comme son aîné, un look ravageur et flatteur qui attire les regards. Ce sera également un parfait tender pour méga yachts. ■