

bateaux L'ART DE VIVRE LA MER DEPUIS 1958

Édition spéciale  
**ROUTE  
DU RHUM**



Inclus dans ce numéro,  
notre Hors-Série Route du Rhum

**50 pages**

Les géants, le frisson,  
les skippers, la gloire,  
l'exploit, TOUTE LA  
LÉGENDE DU RHUM...



**ESSAI**  
**DEHLER 46**  
L'AUDI DES MERS

**ENQUÊTE**

Alain Colas,  
la fin de l'omerta

**OÙ NAVIGUER**

Saint-Malo,  
la fièvre du Rhum

**OCCASIONS**

Les 7 lois  
pour vendre

**VÉCU**

Notre lecteur  
à la barre d'un Ultime



CROISIÈRE RAPIDE

# Dehler 46

## L'Audi des mers

Synonyme de course-croisière haut de gamme, le chantier allemand vise un cran supplémentaire avec son 46 pieds.

**DEHLER 46**

Longueur HT = 14,40 m

Flottaison = 12,90 m

Maitre bau = 4,35 m

Tirant d'eau = 2,50 m (loading)

- 2,25 m (standard) ou 1,85 m

Déplacement = 10,7 t

(11,2 t standard)

Lesf = 3,2 t (3,5 t standard)

Catégorie CE = A

*En abattant dans la baie de Cannes,  
le Dehler 46 fait parler sa puissance.*

**S**ous le vent de Sainte-Marguerite, le Dehler 46, découvert au récent Yachting Festival de Cannes, vire avec une souplesse remarquable pour ses 10 tonnes et plus. Mon pied cherche un appui, en vain. Où sont les cale-pieds? « Nous les installons sur mesure en fonction du gabarit du propriétaire », explique Pierre Duchéin, le représentant français de la marque allemande. Heureux homme que ce propriétaire, pense-t-on, en ravalant l'indu reproche.

**NOUS SOMMES À BORD DU PLUS RÉCENT SPÉCIMEN** du chantier hanséatique de Greifswald (Poméranie): un voilier qui exalte en format 46 pieds (14,40 m) les qualités et vertus du made in Germany concentrées sur le Dehler 38, vantées ici-même (voir *Bateaux* n°671). Nous avons rendez-vous avec l'expression marine d'un cocktail de capitalisme rhénan (Aurelius), d'efficacité industrielle (Hanse Group) et de continuité dynastique incarnée, dans la direction du projet, par Karl Dehler, fils du fondateur et légataire d'une double culture artisanale et régatière. Au concret, on retrouve sur ce 14 m les fondamentaux de la Deutsche Qualität transposée au nautisme. Pas une cadène de barber, un pied de chandelier, un bloqueur qui ne soit consolidé par un insert alu; le contre moule rigoureusement collé sur toute sa surface et des cloisons structurelles reprises pour de bon en stratification. Même sous la torture, un Dehler ne couine pas. Si cela ne suffisait pas, coque et pont du 46 sont en sandwich mousse - infusion sous vide - résine vinyloxy et, innovation, un châssis carbone garantit la rigidité tout en permettant de limiter la taille des varangues et des lisses au profit de l'espace intérieur. Incroyable, tout cela se ressent sous la plante des pieds. Car c'est un bonheur de naviguer pieds nus au contact du teck habillant un pont flush glabre de toute manœuvre.

**VASTE COCKPIT AVEC DÉMARCACTION DES ESPACES** passagers et du poste de pilotage, double barre à roue, large plage de bain: les standards contemporains sont au rendez-vous. Cependant, le cabinet Judel-Vrolijk ignore superbement le diktat du bouchain (progressif, évolutif, etc.). Avant pincé, flancs glorieux, roof en sifflet, arrière « en coupe de champagne »: à la fois tendue et voluptueuse, la ligne du Dehler exprime une intemporalité sereine et entre en symbiose avec l'ambiance « classique » des Régates Royales qui battent son plein au moment de notre sortie. Nous refrénerons l'envie d'aller défier les vénérables concurrents des Royales, évitant ainsi de déranger les 8 m JI sur leur rond, même s'il eût été intéressant d'entreprendre un brin

de conversation par-delà les époques. D'autant que notre bateau de démonstration arbore la version racing: grément carbone Pauger et rod à tous les étages, garde-robe Elvström membrane HPM (haute performance), grand tirant d'eau (2,50 m) et une pelle de safran, qui pour être unique mérite qu'on en reparle plus loin. Dans la baie cannoise, les flux d'Est jouent les timides cette année, entre 7 nœuds dans la rade et 12 nœuds au large du « dévent » des îles de Lérins.

**MALGRÉ MON 1,70 M FRANCO-FRANÇAIS**, je dézippe le lazy-bag sans avoir à monter sur un escabeau, à l'aide d'une garcette (on a toujours besoin d'une garcette). Le winch électrique de piano achève de hisser puis étarque les 70 m<sup>2</sup> de la GV, sans peine, ni débat oiseux sur la voile « presse-bouton ». Sur les six winches présents, trois sont électriques, alimentés par un duo de batteries AGM de 165 Ah, du costaud. Inutile de prendre plus de trois tours à la poupée. Au près le speedo affiche 7 nœuds à une petite trentaine de degrés du vent apparent. Le 46 n'est pas moins raide à la toile que le 38: aucune raison à cela d'ailleurs, Karl Dehler y a veillé avec le duo Judel-Vrolijk. La voile d'avant à faible recouvrement simplifie les virements. Les 120 m<sup>2</sup> de toile, nonobstant la masse, relancent de manière efficace. Ardent, le Dehler? Disons « al dente », ce qu'il ►

## 2,20 m

La profondeur de la pelle du safran du Dehler 46 en version Racing. Elle est proportionnée à la puissance du bateau avec 121 m<sup>2</sup> de toile au près plus 180 m<sup>2</sup> de gennaker ou 150 m<sup>2</sup> de spinnaker au portant.



Sortie du Vieux-Port sur fond de Régates Royales, le nouveau Dehler s'harmonise avec l'ambiance du grand rendez-vous des classiques.

## GUIDE DEHLER 46



### BARRE

Son aspect carbone, ne doit pas tromper: elle est en réalité en composite pour des sensations équivalentes mais un prix de 20 % inférieur.



### LAZY BAG

Juché sur la belle bôme carbone Pauget il se zippe et se dézippe sans avoir à jouer les acrobates, même pour des équipiers de taille moyenne.



### TABLEAU DE BORD

En option sur la version compétition on trouve le fameux Zeus Touch II de B & G, capable de vous assister dans vos options.



### RAIL D'ÉCOUTE DE SOLENT

Il est intelligemment plaqué contre le roof laissant libre le passavant. Les caoïnes de haubans (en option) sont prises en bord extérieur du liston.

# Bienvenue dans l'Audi RS6 des mers

Le Dehler est l'équivalent marin du fastueux break allemand gavé de chevaux sous le capot mais aménagé comme une confortable berline familiale. C'est l'esprit d'un espace intérieur quiet, spacieux mais aussi marin.

## 207x172

Ce sont les confortables dimensions de l'island bed logé dans une suite propriétaire à l'avant avec salle d'eau, douche indépendante et penderie qui n'est pas banale sur des unités du segment course-croisière.

## 1,95 m

C'est la hauteur sous barrot relevée dans le carré lounge en dépit du roof plutôt surbaissé. C'est aussi l'intérêt du châssis carbone que d'avoir permis de gagner en volume intérieur.



Trois boiseries et autant de planchers sont en option. Malgré le roof en sifflet et la discrétion des hublots de coque, l'éclairage naturel est assuré par les quatre panneaux zénithaux. L'escamotage de l'échelle de bain dans la tranche de la plateforme en dit long sur le souci du détail.



Gilles Clément



Gilles Clément

### DRISSES ET HALE-BAS

Comme toutes les manœuvres du Dehler 48, les drisses disparaissent sous le pont ou les carénages. Le hale-bas de bôme est rigide, ce qui est une bonne chose sur une unité de cette taille. On distingue le système d'écoute de GV (en rouge) « à l'Allemande ».



### TAQUET

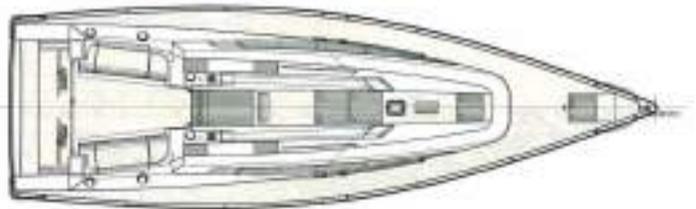
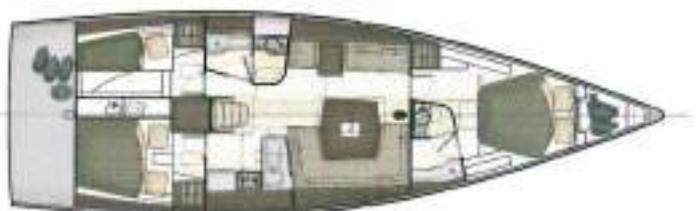
Escamotable, il sait se faire oublier jusqu'au moment de reprendre son service quand il faut taper les amarres au port.



Gilles Clément

### PIANO

Au second plan, un aperçu du carénage d'où sortent en bon ordre les manœuvres.

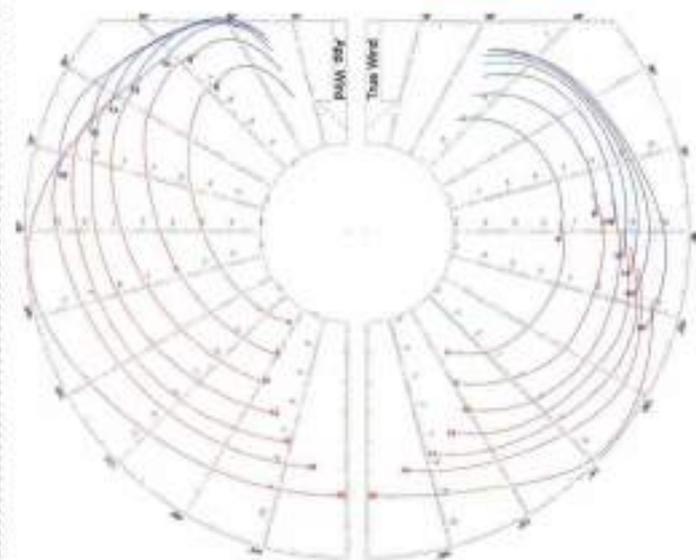


### EMMÉNAGEMENTS ET PLAN DE PONT

Ci-dessus le Dehler 46 en version deux cabines et cabine « d'équipage » à bâbord arrière. Existe aussi en version trois cabines doubles toutes trois dotées de salles d'eau. La literie proposée est confortable et la position de repos non contondante. On constate que le plan de pont est soigneusement épuré.

### DATAS

RETROUVEZ  
« DE PIQUÉS  
sur spot



### BIEN RÉVEILLÉ DÈS SIX PETITS NŒUDS

Selon les polaires fournies par le chantier, le modèle essayé du Dehler 46, avec gréement carbone et grand tirant d'eau, s'anime parfaitement à 5 nœuds dès 6 nœuds de vent, capant à plus ou moins 35° du vent réel. Toujours au près, son optimum se situerait à un peu plus de 8 nœuds pour 12 nœuds de vent. Au portant, sous gennaker, vers 130°, par 20 nœuds, il franchit la barre des 15 nœuds. Selon Antoine Jousset de Plaisance Nautic Service, eu égard à la surface de voiles, on envisagera prudemment la prise de ris au-delà des 17 nœuds de vent.

## 275 880 € TTC

pour la version standard avec gréement alu Selden, haubanage Dyform (4 toisons), 114 m<sup>2</sup> de toile au près, une quille « courte » de 2,25 m et un foc autovireur. Il s'agit ici du prix départ chantier. La version compétition figurant dans cet essai chiffre autour de 470 000 € TTC, au bas d'une liste d'options de plusieurs pages dont une électronique embarquée haut de gamme siglée B & G. Le gréement Pauger carbone et Rod avec patares réglable ressort à 58 680 € TTC. Packs disponibles: Basic croisière (15 120 €), Basic compétition (19 800 €), Croisière Plus (11 988 €).

### VERDICT

#### LES + DU DEHLER 46

- + Esthétique générale et qualité de construction
- + Sensations de barre et performances à toutes les allures
- + Manœuvrabilité en équipage réduit grâce aux winches électriques.
- + Qualité, confort des emménagements, personnalisation

#### LES - DU DEHLER 46

- Mais dans quel détail pourrait se cacher le diable?
- Une price list optionnelle à donner le tour.



« Les équipets Dehler sont réputés rester fermés même le pied de mât dans l'eau, selon Antoine Jousselein. »



« Vue sur la cuisine, son frigo et son four depuis la cabine arrière-tribord, à noter la lampe avec variateur et la penderie à double porte... »

« Un des points forts de Dehler : l'espace dévolu aux salles d'eau avec douche indépendante est toujours préservé quelle que soit la version retenue. »



Trois versions de quille sont possibles en option : grand tirant d'eau (compétition) : 2,50 m ; standard : 2,25 m ; quille courte : 1,85 m.



► faut. La barre à roue, justifiée pour le tonnage, sensible, précise, transmet : elle « cause » comme dit l'autre. Les roulements à rouleaux de la mèche de safran y contribuent. Débrayé, le moteur de pilote a été choisi en fonction de la plus faible inertie. La double barre elle-même (au vent, sous le vent, à votre guise) a la couleur du carbone, le toucher du carbone, mais n'est pas du carbone, juste un « composite », « C'est 98 % des effets du carbone, pour la moitié du coût » observe Antoine Jousselein, concessionnaire au Crouesty : un authentique amoureux de la marque. « Idem pour les voiles Elvström HPM (presque) comparables au 3Di : c'est 98 % de résultat pour 20 % du prix », observe Antoine admiratif du « pragmatisme allemand ».

**NATURELLEMENT, EN ABATTANT ET OUVRANT** progressivement le plan de voilure, cap sur la pointe de la Galère, direction l'Estérel, le Dehler allonge et fait parler sa puissance. Les sensations de barre perdurent et s'affinent. Sur l'écran B & G, les deux unités vont s'afficher au speedo. Un coup de pilote auto, un coup de winch électrique et les 150 m<sup>2</sup> du spi asymétrique, amurés en bout de delphinière, vont s'aérer. En se décalant vers le sud de Saint-Honorat, le vent adonne, la pression augmente un tantinet. La mer est relativement plate mais dès que la houle prête son épaule au jeu, le 46 exprime des envies de surf. Un zeste de lof suffit à donner l'im-

pulsion. Question stabilité, la carène « classique » semble, dans le contexte paisible de la sortie, se passer très bien des sacro-saints bouchains dont elle est dépourvue. La pelle du mono safran d'une taille respectable (2,20 m) fait parfaitement son boulot.

**EN ALLEMAGNE, KARL DEHLER ET LES AUTRES RÉGATIERES** courent en ORC. En IRC, jauge prisée de ce côté du Rhin, le 46 devrait s'en tirer « mieux qu'un Grand Soleil 43 ou un XP 45 », dit Antoine Jousselein, le concessionnaire aux yeux de Chimène. Mais la vocation à courir du 46 est loin d'être exclusive. En témoignent, sous le pont, cet island bed dans la cabine propriétaire, ce lounge en guise de carré et cette salle d'eau de belles dimensions quel que soit le nombre de cabines doubles.

« **CE 46 PEUT SE COMPARER À L'AUDI RS 6 AVANT**, un break cosu et cosy doté de 600 chevaux sous le capot : on peut emmener les enfants à l'école comme voyager loin et vite sur route ouverte, ou si vous préférez sur la mer », estime Antoine Jousselein dont nous partageons le jugement. Dehler synonyme de « course-croisière » plutôt haut de gamme vise à devenir avec son 46 pieds une référence de la croisière rapide capable de vous faire gagner une semaine sur une transatlantique. À peine revenu à quai, nous apprenions que le bateau de notre essai venait d'être vendu à un bienheureux Parisien. Sept autres sont en commande. ■