

pregi

- > Ergonomia della coperta
- > Interni ampi e ben ripartiti
- > Buon comportamento con vento leggero

difetti

- > Winch del genoa sottodimensionati
- > Scarsa aerazione in dinette
- > Poche dotazioni di serie

Il nuovo Dufour 365 in bolina, nella giornata più ventosa della nostra prova svoltasi nelle acque di Palma di Maiorca.

Più agile ed elegante di una barca da crociera pura, ma altrettanto abitabile. Ecco il nuovo 11 metri della serie Grand'Large, un altro progetto azzeccato del duo Felci/Roseo

>>
superprova
di Leonardo Zuccaro

DUFOUR 365

Più snelli e veloci dei concorrenti da crociera pura, ma altrettanto abitabili. Con la gamma "Grand Large", il cantiere Dufour sembra aver centrato l'ambizioso obiettivo di sposare linee proporzionate e buone prestazioni veliche con ampi spazi sopra e sotto coperta. Caratteristiche mai facili da conciliare, tanto meno quando - come per l'11 metri oggetto della nostra prova - le dimensioni non consentono quelle libertà architettoniche concesse alle imbarcazioni più grandi. Il rischio, in questi casi, è di penalizzare l'estetica con bordi liberi, tughe e poppe imponenti se non addirittura pregiudicare il comportamento marino con forzature dell'opera viva, alla ricerca di quelle volumetrie richieste dal mercato della crociera. Non è così per il Dufour 365, elegante nell'aspetto e al contempo dotato di una carena dal carattere sportivo che abbiamo avuto modo di apprezzare nei due giorni passati a bordo. Artefici di questo felice compromesso sono Umberto Felci, che si è occupato delle linee d'acqua, delle appendici e del piano velico, e Patrick Roseo, a cui è stato affidato il disegno della coperta e degli interni. Una conferma che anche nella grande serie, e non solo nel mondo dei maxi yacht, la collaborazione tra specialisti può dare ottimi frutti.

Progetto 9/10

Il profilo laterale è del tutto simile a quello dei modelli della gamma Performance di Dufour. La tuga ha la stessa sagoma poco convessa con bordi arrotondati e si interrompe anteriormente con quel taglio netto che è un po' il segno distintivo dei disegni di Roseo (vedi ad esempio i nuovi Grand Soleil). La prua è quasi a piombo, alla ricerca della massima lunghezza al galleggiamento, mentre la poppa è abbastanza alta sull'acqua per ridurre il trascinamento. Per intuire la destinazione crocieristica del 365 occorre guardarlo da dietro: solo allora si percepisce la sua notevole larghezza al baglio massimo, sinonimo di elevata stabilità di forma e naturalmente di grandi spazi interni. Le entrate sono tuttavia sottili, con un semiangolo ben più accentuato rispetto ai concorrenti da crociera pura che serve a garantire un passo sull'onda più confortevole. La carena presenta sezioni larghe sul galleggiamento e arrotondate sul fondo, che

proseguono con fianchi leggermente svassati. E anche questo contribuisce a snellire l'estetica, oltre che allargare i passavanti in coperta. La chiglia è composta da un'ala di forma squadrata dalla notevole superficie laterale, necessaria a compensare la ridotta profondità (il pescaggio è di 1,70 m), su cui è appeso un grosso siluro che concentra il 60% dei 1740 kg di zavorra. La pala del timone è invece stretta e allungata, per conservare un facile controllo a forti angoli di inclinazione.

Costruzione 7/10

La peculiarità dei nuovi Dufour è nella costruzione della coperta (in sandwich con anima in PVC) realizzata con la tecnica dell'iniezione. In questo modo, oltre a fruire di maggiori altezze in cabina (non serve il ciellino di rivestimento) si risparmia peso in alto e di conseguenza si abbassa il baricentro. Per il resto la costruzione è quella in uso nei cantieri di grande serie: scafo in laminato pieno con osatura di rinforzo composta dal ragno trostampato realizzato fuori opera e quindi incollato e fazzolettato alla scocca. Il bulbo in ghisa meccanica è trattato con ciclo epossidico, mentre l'asse del timone è in acciaio inox pieno ed è provvisto di boccole autoallineanti. Per scongiurare fenomeni osmotici, gelcoat e resina del primo strato del laminato sono di tipo neopentilico, dotato di un maggiore capacità impermeabilizzante. Discrete nel complesso le finiture.

Piano velico 7/10

Il piano velico è concepito all'insegna della semplicità di manovra. In rapporto al suo peso il Dufour 365 non ha infatti molta tela (62,5 mq per 5700 kg di dislocamento a vuoto), anche se l'aver adottato un genoa al 135% al posto dell'olimpico, ormai d'uso comune sui nuovi progetti, garantisce un pizzico di potenza in più con venti leggeri. E offre anche la possibilità di aumentare il triangolo di prua con un genoa al 150%. Previsto lo strallo amovibile per una trinchetta, da murare su un golfare in coperta. L'arno è frazionato a 15/16 con albero Sparcraft poggiato in coperta e provvisto di doppio ordine di crocette aquartierate. Il sartame è in cavo spiroidale continuo, più facile da regolare ma più soggetto ad allungamento. Di serie, le due vele in Dacron.

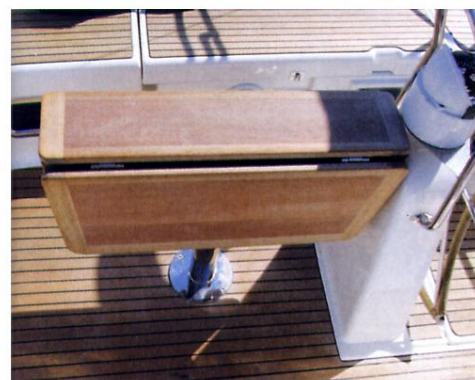
SEGUE A PAG. 92 >>



Sopra, il pozzetto misura 228x215 cm e offre tre sedute comode per lato; la parte centrale della schiena d'asino è rimovibile, così da creare un corridoio di passaggio verso lo spoiler.



Sopra, la tuga si interrompe con un taglio netto un metro a prua dell'albero, lasciando un'ampia superficie libera utilizzabile come prendisole.



Sotto, il profondo pozzo della catena può ospitare i parabordi. Il salpancora è all'esterno.



Sopra, il tavolo del pozzetto in teak è sostenuto dalla colonnina e da un supporto inox.



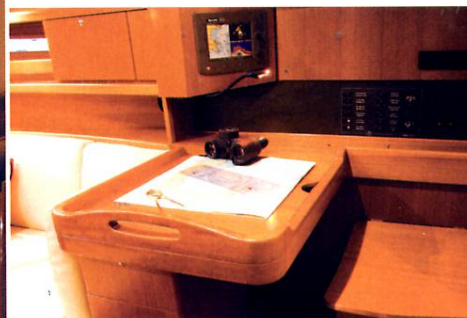
Sopra, il piede d'albero che poggia in coperta con il collo di cigno per il passaggio dei cavi elettrici. A sinistra, uno dei due boccaporti delle cabine di poppa.

COPERTA 8/10

La qualità che più abbiamo apprezzato in coperta è l'ergonomia: ci si muove bene sia nel pozzetto (largo oltre 2 metri), sia sui passavanti che sono abbastanza ampi lungo tutto il loro sviluppo e liberi da intralci grazie alle lande e alle rotaie addossate alla tuga. Le panche profonde 44 cm e gli schienali di giusta inclinazione offrono sei sedute comode, pratico il passaggio allo spoiler a cui si accede sollevando la parte centrale della schiena d'asino. Ma è soprattutto l'altezza contenuta della tuga e la sua forma poco convessa ad agevolare il passaggio da murata a murata, cui si somma il contributo dei due lunghi tientibene in teak e dell'efficace antisdrucciolo a punta di diamante. In sostanza non ci sono quei dislivelli sempre fonte d'impatto nella circolazione, specie quando si naviga in bolina con vento forte. Lo schema delle manovre è tradizionale, i winch del genoa non sono a portata di mano del timoniere ma nella classica posizione al centro del pozzetto: soluzione meno pratica navigando da soli ma più funzionale con equipaggio numeroso. Drizze, borose a circuito chiuso e scotta randa sono rinviati a un unico winch sulla tuga (il secondo è opzionale) su cui si lavora ben appoggiati alle sponde del corridoio d'ingresso. Come al solito il trasto della randa davanti al tambuccio risulta troppo avanzato, ma quantomeno in questo caso la sua lunghezza è accettabile. Molto capienti, infine, i due gavoni sotto le panche a cui se ne aggiungono altri due a poppa.

ATTREZZATURE

Winch scotte genoa:2 Harken 40.2 st
Winch drizze :1 Harken 32.2 st
Rotaie genoa e trasto r:Harken
Stopper:8 Spinlock Xas
Albero e boma:Sparcraft
Oblò e boccaporti:Moonlight
Bussola:Plastimo
Avvolgifiocco:Facnor
Timoneria:Whitlock
Vele: randa e genoa avv. Elvstrom



Floor plan of the boat's interior showing dimensions in inches. The layout includes a cockpit area with a table (200x115), a galley area with a table (200x115), and a cabin area with a table (200x115). Dimensions are marked with red arrows.

Nei 10,50 metri di lunghezza dello scafo Roseo è riuscito a farci stare tre spaziose cabine, un quadrato molto grande con cucina a sviluppo lineare su un lato e dinette con carteggio sull'altro, oltre a una toilette di comode dimensioni. Il tutto senza comprimere i volumi dei singoli locali che al contrario vantano altezze, stivaggio e piani di calpestio degni di un 40 piedi. Unico punto critico è il passaggio prua-poppa in corrispondenza della cucina, in parte risolto con la soluzione della panca della dinette che può scorrere quasi fin sotto il tavolo. Per il resto, una ripartizione centrata che sfrutta con la consueta razionalità dei francesi ogni centimetro disponibile. Come ad esempio nella cabina amatoriale, dove la cuccetta a murata sostituisce quella a V, con i vantaggi di una forma più regolare del materasso (largo 80 cm sul fondo), di un più pratico accesso al letto (agevolato dal divanetto a L che funge da gradino) e di un sensibile incremento di superficie del pagliolato. A prua della cuccetta c'è inoltre posto per due capienti stipetti che si sommano all'armadio laterale. La dinette dispone di un divano a C lungo 220 cm e di una panca centrale per un totale di 7 sedute comode. Poco stabile il tavolo, migliorabile l'aerazione. Il carteggio ha un piano di 55x92 cm e spazio abbondante per attrezzi e strumenti. Grande e ben attrezzata anche la cucina, con numerosi stipetti, un frigo da 120 litri e un ampio piano di lavoro. In toilette ci si muove agevolmente, funzionale la disposizione del wc e del lavello ma non altrettanto il portello troppo lungo e pesante dello stipetto. Infine, le due cabine gemelle di poppa, dotate di cuccette più larghe del solito e di un'efficace aerazione ottenuta con due oblò apribili e un boccaporta.

Cabine di poppa.....	Cm 186
Toilette	Cm 187
Cucina	Cm 188
Dinette	Cm 190
Cabina di prua.....	Cm 182

10



Sopra, la cabina armatoriale è dotata di cuccetta a murata anziché di quella tradizionale a V. Oltre ai due capienti stipetti visibili in foto, ci sono un armadio e una scarpiera.



Sopra, la spaziosa dinette composta dal divano a C, lungo ben 220 cm, e dalla panca centrale. Il tavolo abbattibile consente di ottenere una cuccetta matrimoniale. A destra, la cucina a sviluppo lineare è rivestita in laminato bianco. Il mobilio interno è in moabi, un mogano di tonalità molto calda.



Un'immagine che evidenzia l'elegante profilo del Dufour 365, frutto di linee moderne e di una bella proporzione tra i bordi liberi e la tuga.

<< SEGUE DA PAG. 88

Impianti e dotazioni 6/10

La quantità di acqua dolce è abbondante, ma va precisato che ben 160 dei 260 litri complessivi sono contenuti nel serbatoio posto sotto la cuccetta di prua, con le ben note conseguenze sul beccheggio. Buona anche la scorta di gasolio che garantisce un'autonomia di circa 40 ore a regime di crociera. Insufficiente invece la batteria servizi da 100 Ah fornita di serie e ne è infatti prevista una seconda opzionale. Il quadro elettrico è di buona qualità, manca tuttavia l'amperometro e qualche magnetotermico in più per utenze supplementari. Facilmente raggiungibili i componenti dell'impianto idrico, tutti concentrati in un vano apposito. Le dotazioni di serie non sono ricche, praticamente obbligatorio il pack "Anniversaire" che costa 8.700 euro.

DETTAGLI AZZECCATI

1 Oltre ai due gavoni ricavati sotto le panche del pozzetto, ce ne sono altri due nel corridoio di accesso allo spoiler con apertura verticale. Entrambi molto capienti, come il-

lustra l'immagine di quello destinato alle due bombole del gas. 2 La panca centrale della dinette, piuttosto rara su barche di questa dimensione, offre un utilissimo ga-

vone per la cambusa. Per ampliare il passaggio prua-poppa, in questo caso può scorrere quasi fin sotto il tavolo. 3 Ampio e ben ripartito il volume di stivaggio della cucina a sviluppo lineare, lunga oltre due metri. Tra i tanti vani e stipetti

ci sono anche due cestelli scorrevoli pensati per frutta e verdura. 4 Nella lista delle dotazioni opzionali è prevista la ruota con raggi pieghevoli. Un buon sistema per facilitare il passaggio all'interno del pozzetto quando si è ormeggiati.



A vela 8/10

Condizioni meteo molto diverse nei due giorni di prova, svolta nelle acque di Palma di Maiorca: 6/7 nodi di vento reale nel primo giorno, da 12 a 20 nodi con mare formato nel secondo. Il Dufour 365 si è comportato bene in entrambe le situazioni, dimostrando specie con poca aria un'agilità inusuale per la sua tipologia. In termini di passo, accelerazione dopo la virata e di sensibilità del timone (forse anche eccessiva per chi è alle prime armi), il 365 somiglia più a un cruiser-racer che a una barca da crociera pura. Salvo per l'angolo di bolina, influenzato dal ridotto pescaggio. Con 6 nodi di vento reale abbiamo sfiorato 4 nodi di velocità con un angolo tra i due bordi di circa 115°. Mentre con 20 nodi di vento reale abbiamo bolinato a 6,7 nodi con un angolo di circa 100°. Sebbene dotato di una ele-

vata stabilità iniziale, il prototipo in prova ci è sembrato non molto rigido alla tela. E infatti il progettista ci ha confermato che la serie avrà un bulbo più pesante di circa 250 kg. Corretta la disposizione dell'attrezzatura, ma i winch del genoa sono sottodimensionati così come il diametro della ruota per timonare seduti lateralmente.

A motore 7/10

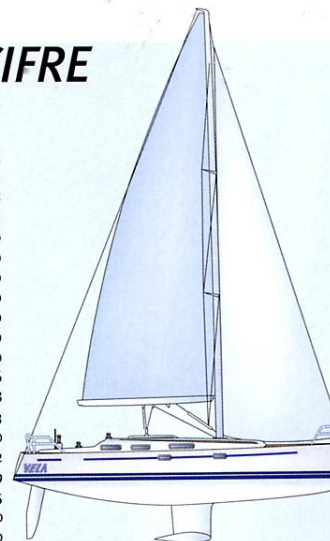
Il Volvo Penta da 29 cv si è dimostrato sufficiente a imprimere una velocità di crociera prossima a quella teorica di carena. Una potenza dunque adeguata, tanto più considerando l'elica a due pale chiudibili dell'esemplare del test. Comodo l'accesso frontale al vano, non altrettanto sui lati per via delle botole un po' piccole. Eccellente l'insonorizzazione, in parte merito della trasmissione S-Drive, lenta ma precisa la risposta in retro. ■

Dufour 365

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m 10,81
Lunghezza scafo	m 10,53
Lunghezza al gall.	m 9,28
Larghezza al b. max	m 3,65
Pescaggio:	m 1,70
Dislocamento a vuoto	kg 5700
Zavorra:	kg 1740
Superficie velica (genoa 135%)	mq 62,50
Superficie randa:	mq 29,50
Superficie genoa 135%:	mq 33,00
Superficie spi asimmetrico:	mq 90,00
I:	m 12,86
J:	m 3,78
P:	m 11,83
E:	m 4,20
Numero cuccette:	4/6+2
Motore:	Volvo cv 29
Capacità serbatoio acqua:	lt 265
Capacità serbatoio gasolio:	lt 90
Omologazione CE:	In corso
Disegnata da:	Felci-Roseo
Costruita da:	Dufour
Importata da:	Rete concessionari Dufour



PREZZI

Versione 2 cabine € 94.707
f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Autoclave, 1 batteria servizi 100 Ah + 1 batteria motore 75 Ah, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, 1 pompa svuotamento ghiotta doccia, boiler 20 lt, doccia in pozzetto, scaletta bagno, elica a 2 pale fisse su S-Drive, avvolgifiocco, frigo elettrico 120 lt, randa semistecata con due mani di terzioli a circuito chiuso, genoa 135% avvolgibile con bande anti U.V.

Optional	€ 900
Albero con avvolgiranda	€ 2.080
Supplemento vers. 3 cabine	€ 960
Attrezzatura spi asim.	€ 1.100
Capottina paraspruzzi	€ 1.500
Bimini	€ 450
Cuscini pozzetto	€ 1.217
Serbatoio acque nere	€ 7.800
Ponte e fondo pozzetto in teak	€ 742
Stallo di trinchetta amovibile	€ 750
Dinette trasformabile in cuccetta	€ 310
Ancora, catena, 4 cime e 6 parabordi	€ 690
Pack "anniversaire" (log, speed, eco, RayM ST 60, anemometro ST 60, Radio Cd con 2 altoparlanti, salpancora elettrico 700 W, caricabatteria con linea 220 V da terra, batteria servizio 100 Ah supplementare, vang rigido, lazy bag-lazy jack, pompa a pedale in cucina, ruota foderata in pelle, kit di riparazione e manutenzione)	€ 8.700

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Dufour 365	Bavaria 36	Oceanis Clipper 373	Impression 384	Etap 37 s	Sun Odyssey 37	Hanse 371
LFT (m)	10,81	11,40	11,25	11,55	11,25	11,40	11,25
LARG. (m)	3,65	3,60	3,75	3,91	3,70	3,70	3,59
DISLOC. (kg)	5700	4500	6600	7600	6350	6100	6900
S.V. (mq)	62,50	67,60	67,00	76,00	75,80	67,80	83,30
IMMERS. (m)	1,70	1,95/1,55	1,90	1,80	1,35/1,95	1,45/1,95	1,69/1,98
CUCCETTE	4/6+2	6+2	4/6+2	6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2
PROGETTISTA	Felci-Roseo	[8]	Berret-Racoupeau	Humphreys	Mortain	Fauroux	Judel Vrolijk
CANTIERE	Dufour	Bavaria	Beneteau	Elan	Etap	Jeanneau	Hanse
PREZZO	€ 94.707	€ 86.500	€ 105.300	109.000	€ 123.113	€ 101.229	€ 93.578

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 6/20 nodi
Stato del mare: da quasi calmo a mosso
Equipaggio imbarcato: 3/4 persone
Serbatoi: 1/3 acqua, 1/2 carburante
Pulizia carena: buona

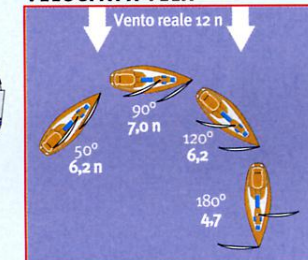
Vele usate

Randa semistecata - Genoa avvolgibile 135%

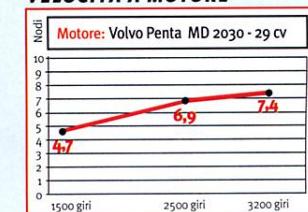
Strumentazioni usate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento RayM.

VELOCITÀ A VELA



VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE

