

Equilibrio tra prestazioni e abitabilità, questa l'arma vincente della nuova gamma del cantiere francese che sta riscuotendo larghi consensi

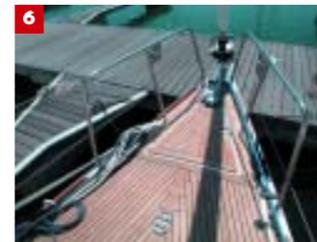
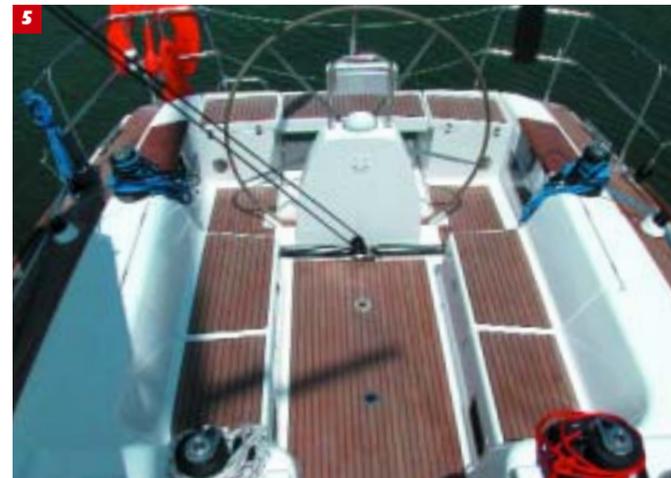
di **VANNI GALGANI**

Gironzolando per gli ultimi saloni nautici vi sarete sicuramente resi conto della netta distinzione che i cantieri stanno proponendo tra barche con velleità corsaiole e cruiser puri. I cruiser-racer pensati per competere con successo intorno alle boe, complice anche la spregiudicata gestione dei regolamenti, sono sempre più invivibili - bagli ridotti e spostati molto a poppa, volumi decisamente "magri" - oltre a risultare di difficile gestione da parte di un equipaggio "familiare". Dall'altra parte, i cruiser a larga diffusione sono dei vasconi poco invelati la cui unica priorità è la capienza. Su questo tipo di imbarcazioni l'albero è quasi un optional e le sezioni tondeggianti, specie a prua, rendono un vero supplizio navigare con mare formato.

Quindi barche a vela di nome, ma piacere nel navigare veramente poco. Ma i cruiser di una volta, dove si viveva bene ma, soprattutto, si navigava con piacere, dove sono andati a finire? Questo problema è talmente sentito che molti armatori preferiscono acquistare barche usate, comode da vivere ma capaci di navigare a vela sul serio, anche quando hanno la possibilità di comprarne una nuova. Dufour, storico cantiere francese creatore del mitico Arpege, ha inquadrato il problema e propone una nuova linea che rimette nel giusto rapporto l'abitabilità e le prestazioni. Finalmente, anche in crociera, si torna a navigare.

Dufour 44





Equilibrio: questa, come dicevamo, è la parola che caratterizza maggiormente i nuovi Dufour. Sembra un concetto quasi banale ma, nel mondo delle barche, è uno dei risultati più difficili da ottenere. È scontato dire che dipende tutto dai progettisti, ma a monte ci deve essere una volontà e una chiarezza di idee soprattutto da parte della committenza, quindi del management del cantiere. Proprio qui, di solito, nascono i successi o i fallimenti dei modelli. In casa Dufour, con l'ingresso nella proprietà da parte di un gruppo italiano che fa capo al Cantiere del Pardo, sono arrivate idee nuove e menti fresche. La fascia di mercato individuata corrisponde a barche da crociera di prezzo medio/basso dall'aria sportveggiante;

di fatto, però, ne è nata una gamma che, attualmente, quasi non ha concorrenza. Aggiungete a questo una linea decisamente accattivante e uno stile ben curato, ed ecco garantito il successo. Ma alla Dufour hanno osato di più. Convinti della bontà del progetto, anziché proporre un modello alla volta, hanno avuto la forza e il coraggio di presentare quasi contemporaneamente tre barche nuove. L'impatto sul mercato è stato devastante e il successo da buono è diventato strepitoso, con produzioni annuali che vanno dalle 50 unità per il 44 alle 130 del 40 fino alle 160 dell'amatissimo 34. Come dicevamo, grande merito va a chi ha saputo interpretare l'idea: il nostro Umberto Felci, che ha disegnato carene veloci che consentissero anche

una buona vivibilità, completandole con piani velici e appendici efficienti; Patrick Roséo che ha saputo studiare lo stile e le disposizioni in modo ottimale, dando ai nuovi Dufour un carattere forte e inconfondibile (che è alla base di qualunque successo commerciale). Le linee di carena risultano ben equilibrate in ogni condizione: assorbono gli aspetti positivi dell'ImS, quelli cioè legati alle prestazioni, ma nascono con l'unica finalità di funzionare bene senza penalizzare troppo l'abitabilità. Ottimo lo studio sulle appendici: anche se il bulbo di serie, con un'immersione che si ferma a 175 cm, è in ghisa, ha comunque un profilo accettabile; date le peculiarità della barca, però, se non avete problemi di fondali, vi con-

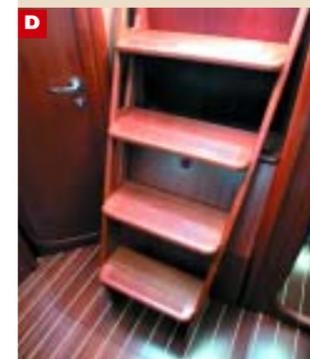
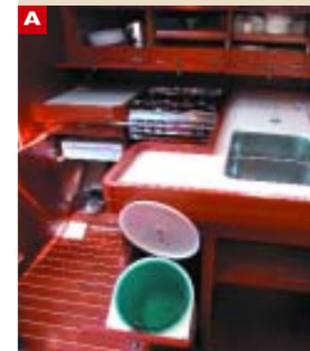
1. Il particolare disegno della tuga consente, pur mantenendo ottime altezze interne, di avere un ampio spazio libero verso prua su cui sdraiarsi. Da notare anche la profilatura che mimetizza i tintibene. 2. Il pozzetto ha ottime dimensioni e risulta comodo e ben disegnato in ogni sua parte. 3. I winch di tuga servono anche la scotta di randa, rinviata su entrambi i lati: consigliabile, quindi, prevederli maggiorati (in opzione). 4. La postazione del timoniere è molto ben disegnata e concilia il piacere di navigare, quindi singola ruota grande e trasto lungo, con la comodità del passaggio agevole verso poppa, ottenuto poggiando il trasto sul pavimento e lasciando un discreto spazio sui lati della ruota

5. Questa foto mette in evidenza la dimensione e la fruibilità delle panche in pozzetto. Potete notare anche la notevole altezza dei paraonde e la dimensione dei due ampi gavoni. 6. Una linea moderna richiede un pulpito aggressivo; nonostante sia aperto, risulta robusto grazie al particolare disegno. 7. Pratico e ben realizzato il sistema che, con una sola manovra, apre il passaggio verso poppa. 8. Una delle particolarità della nuova linea Dufour è il disegno della tuga, tronco verso prua: forse non piacerà a tutti ma, dal punto di vista pratico, funziona molto bene. 9. Da questa immagine potete capire che non occorre mortificare la funzionalità per ottenere passaggi comodi: basta solo studiarli con più fantasia

sigliamo il bulbo in piombo, optional, con pescaggio a 230 cm e ben altro profilo. Eccellente il disegno del timone, che ha dimostrato sempre un'ottima efficienza regalandoci reazioni immediate. Il piano velico segue le moderne tendenze che garantiscono una buona efficienza unita a una discreta praticità d'uso. È un 9/10 con crocette acquartierate e paterazzo regolabile. In coperta le scelte sono state fatte nell'ottica della crociera veloce, quindi poco pratiche in regata. In particolare i winch di scotta genoa (peraltro un po' piccoli) sono posizionati davanti al timoniere, con la scotta di randa rinviata sui due winch in tuga. Questa scelta, apprezzabile su barche piccole (che hanno la randa su paranco) risulta a nostro

avviso meno indicata su barche dai 40 piedi in su: è vero che, in situazioni tranquille, una volta regolata la randa il timoniere può condurre la barca da solo, ma in condizioni un po' più sostenute, specie sotto raffica, continuiamo a preferire il controllo immediato sulla scotta di randa piuttosto che sul genoa che, tra l'altro, oltre un certo limite diventa difficile da gestire stando al timone. Nel suo complesso, comunque, il pozzetto è eccellente: grande, ben disegnato, unisce con successo le comodità col piacere di gestire in pieno il controllo della barca. Molto ben realizzato il sistema che, tramite un unico movimento, consente di abbassare la parte centrale della panca a poppa aprendo un comodo varco verso il mare.

A. La particolare posizione del salpancore permette un lavoro ottimale della catena anche se non è l'ideale per la distribuzione dei pesi. B. Le prue verticali danno alla linea un aspetto moderno e grintoso ma costringono all'adozione di musoni molto aggettanti, poco estetici e, soprattutto, meno robusti. C. L'estetica e la grafica dei nuovi Dufour sono studiate in ogni dettaglio: nella foto si notano la falchetta in legno, il bordo stondato e la presa di luce allungata sulla murata. D. Alzando il pavimento sotto al timoniere si accede al settore del timone e, più verso poppa, al pratico vano che contiene l'autogonfiabile



Insieme ai nuovi modelli, in casa Dufour è stata completamente rinnovata la linea di produzione, con tecniche di **costruzione** innovative. Il 44 viene realizzato, per lo scafo, in sandwich di poliestere e anima in pvc ad alta densità, incollato tramite la tecnica del sacco a vuoto. La struttura è un controstampo integrale largamente fascettato allo scafo nella zona del bulbo e delle lande. Per la coperta, invece, viene adottata la moderna tecnica dell'infusione: i materiali sono posizionati a secco di resina, quindi viene steso un sacco sotto il quale scorrono tubicini tagliati a spirale (che servono a distribuire uniformemente la resina) e sul quale vengono applicati i tubi di aspirazione dell'aria. Successivamente viene azionata la pompa

del vuoto e immessa la resina che va a riempire tutti gli spazi tra le fibre, garantendo un miglior rapporto fibra/resina, quindi un buon risparmio di peso, e caratteristiche meccaniche del laminato superiori. Inoltre, in ottemperanza alle future normative europee, vengono drasticamente abbattute le emissioni di gas nocivi, salvaguardando l'ambiente e la salute degli operai. Gli interni sono realizzati in Moabi, un elegante mogano chiaro e poco venato che si accoppia perfettamente con lo stile lineare e pulito, anche se un po' freddo, basato sull'angolo retto e su lunghe fughe longitudinali. La barca da noi provata presentava alcune imperfezioni nell'assemblaggio dei mobili e nell'accostamento delle vene. Inoltre abbiamo trovato, in

alcuni punti, compensati lasciati "a taglio di sega", cioè non rifiniti sui bordi e, quindi, poco gradevoli esteticamente (oltre che più facilmente rovinabili). Va detto però che era l'esemplare numero 9, quindi una pre-serie rispetto alle oltre 50 prodotte in un anno, e le barche visitate successivamente ai saloni denotavano chiari segni di miglioramento, anche se ancora non perfette. **Il quadrato** si presenta ampio, disposto in modo classico (cucina a "L" e divani contrapposti con grande tavolo ad ante abbattibili) e ben studiato nell'illuminazione, sia diurna che notturna. In particolare funziona bene la presa di luce lunga e stretta, quasi una feritoia, che aumenta la sensazione di larghezza pur enfatizzando la predominanza di se-

1. Il piano per carteggiare è abbondante e di forma regolare; per stendere le carte aiuta anche la mancanza di una sponda sul lato verso prua. 2. Il disegno del quadrato non è molto fantasioso ma offre una coerenza delle linee che denota lo studio di un professionista. 3. La dinette offre un tavolo quadrato veramente grande; per aumentare i posti a sedere, la parte del divano verso poppa non ha imbottitura sullo schienale. Troppo corto per dormire il divano a dritta. 4. Ben disegnata e funzionale, la cucina è uno degli elementi più indovinati del Dufour 44. Apprezzabile la qualità del fornello con addirittura 4 fuochi, corretto il verso di apertura degli sportelli pensili

5. Nella versione armatoriale il letto è un matrimoniale dove si può dormire anche con la testa verso prua, ma il lato più largo resta quello verso poppa. Abbondante il piano di calpestio. 6. I bagni sono disegnati con discreta cura; quello armatoriale offre anche un vano doccia separato (con sistema di chiusura un po' precario). 7. La cabina di passaggio della versione charter ha letti comodi, ma è priva di volumi di stivaggio: è perfetta per accogliere due bambini, lasciando disponibili le due cabine a poppa. 8. Decisamente comodi i letti di poppa, anche in considerazione del fatto che, tra le due cabine, vi è una larga (e isolante) intercapedine dedicata a vari impianti di bordo, così più facilmente accessibili

gni longitudinali. I due divani e il grande tavolo offrono comodi posti ad almeno 10 persone. Un po' complesso, però, sedersi sul divano a "C" quando le ante del tavolo sono chiuse (si sbatte con le gambe) e precario l'ancoraggio del tavolo stesso, che è fissato solo sul paiolo. **La cucina** risulta molto ben studiata. La sua disposizione consente di lavorarci senza intralciare la circolazione pur mantenendo ottime aree di lavoro. Particolarmente ricchi e ben organizzati anche i volumi di stivaggio, grande e sfruttabile il frigorifero. Anche il **carteggio** ha ottime dimensioni, specie per il piano, mentre risulta scarso il vano per le carte. I buoni volumi e la fruibilità del quadrato nel suo complesso, dimostrano che, forse, le forme

tradizionali e regolari sono ancora le più funzionali. La zona di prua è proposta in due versioni: charter, con **cabina a castello** di passaggio (letti buoni ma nessun armadio) e **cabina di prua** con un discreto letto a "V"; in questo caso il bagno è piuttosto piccolo. Più consigliabile la versione con unica **cabina armatoriale**, dotata di grande letto matrimoniale, buona quantità di armadi e **grande bagno** con vano doccia separato. A poppa vi sono due **cabine gemelle**, di buone dimensioni dotate di letti grandi e armadio a due ante, e un secondo **bagno**, non grande ma ben disegnato. Nel complesso, comunque, interni con disposizioni corrette e realizzati con qualche pecca nelle finiture ma buona cura dello stile.

A. I vani di stivaggio in cucina abbondano e sono ben organizzati. Nella foto si possono vedere, aperti, il secchio per i rifiuti e il grande armadio che si aprono verso l'esterno, la cambusa con cassetto e cestello in plastica, e i tre stipetti con barra per trattenere il contenuto. B. La finestra sulla murata risulta un intelligente segno grafico. C, D. L'accesso al motore è ampio ma scomodo: bisogna smontare prima la scala e poi il portello che la racchiude, un'operazione in più tempi con parti che, se appoggiate in modo precario, potrebbero causare danni a cose e persone



Benvenuti a bordo

La giornata in cui abbiamo provato il Dufour 44 è stata uno di quei miracoli che solo il Tirreno, in particolare il mare di Toscana, può regalare: vento a raffiche tra i 15 e i 22 nodi reali, cielo terso, mare quasi piatto, colori netti e contrastati. Condizioni ideali per provare una barca senza soffrire (e per fare ottime foto). Condizioni ideali per godersi il Dufour 44 fino in fondo. Il primo bordo è stato un lascone prima senza e poi con il gennaker. La barca ha trovato subito un buon passo attestandosi sui 9 nodi fissi, dimostrando di poter tenere ottime medie anche condotta in modo turistico. Col gennaker la velocità è cresciuta fino a punte oltre i 10 nodi, ma il comportamento è rimasto pressoché invariato: stabile, sicuro, sempre sotto controllo grazie anche all'ottimo rendimento del timone, azzeccato sia come forma di pala che come demoltiplica di timoneria. La barca accenna a planare con facilità anche senza onda. Abbiamo notato una tendenza ad affondare la poppa, ma riteniamo fosse dovuto all'assetto dei serbatoi, pieni quelli di poppa e vuoto quello a prua (ebbene sì, purtroppo c'è un serbatoio dell'acqua sotto la cuccetta di prua). Dopo una splendida cavalcata abbiamo ammainato il gennaker e siamo tornati sui nostri passi, risalendo un vento di terra steso e rafficato, perfetto per portare al limite, con tutta la tela a riva, le capacità di tenuta del Dufour 44. Di bolina molto sbandati il timone ha dato segni di indurimento (disallineamento delle boccole?) e si sente un po' la mancanza di qualche centimetro nel diametro della ruota. In particolare la posizione dei puntapiedi, realizzati di

stampata, risulta leggermente troppo esterna costringendo il timoniere ad allungare eccessivamente le braccia. Ma è il prezzo che bisogna pagare per avere un passaggio comodo. La timoneria però, sensibile e diretta, aiuta molto perché rende necessarie solo piccole correzioni; il resto lo fa l'ottima carena e il grande equilibrio del Dufour 44, difficile perdere il controllo. La navigazione è piacevole e potente, l'ideale per godersi sani momenti di pura vela, quelle situazioni che ci fanno capire perché siamo così appassionati di questo sport che ci differenzia anni luce da chi, per mare, ci va con i motoscafi. Sono momenti magici, ma ci vuole assolutamente il mezzo giusto perché si verifichino. E proprio in questo sta il successo dei nuovi Dufour: sono barche tutto sommato poco impegnative, ma a vela ci vanno veramente. In pozzetto le cose funzionano discretamente. Mentre il timoniere si trova sopravento, il tailer può controllare il genoa stando sotto (ma guai se dovessero trovarsi dalla stessa parte!). In queste condizioni, però, si evidenzia il limite di questa organizzazione delle manovre: sotto raffica il trasto non basta più e ci vuole qualcuno sui winch di tuga per manovrare la scotta di randa; inoltre, il timoniere non ce la fa a gestire le virate, per le quali ci vuole un'altra persona. Ma, come sempre, le scelte sulle barche sono compromessi, si guadagna in una situazione e si perde in un'altra. La grande efficienza del timone si traduce anche in un'ottima manovrabilità, complice anche la sufficiente potenza del motore, che porta le velocità di crociera del Dufour 44 intorno agli 8 nodi.



Panche pozzetto	146x40 cm
Spazio tra panche	90 cm
Passavanti	48÷55÷33 cm
Tavolo dinette	140x110cm
Tavolo carteggio	108x58 cm
Letto prua	210÷190x170÷74 cm
Letto cast. sopra	200x72÷65 cm
Letto cast. sotto	200x75÷40 cm
Letti poppa	202x150÷100 cm
Larghezza porte	40 cm

Dedicato a...

Il grande successo di pubblico della nuova gamma Dufour dimostra che il mercato ha recepito con entusiasmo la loro filosofia. Evidentemente, dopo aver provato barche inerti, incapaci di reagire a qualsiasi sollecitazione o cambiamento, molti velisti hanno deciso che, senza sbilanciarsi troppo nell'impegno e nel costo, valesse la pena comprare barche le quali, a fronte di qualche piccola rinuncia, dessero effettivamente molto di più. È come, perdonateci il paragone, il mondo dell'automobile: a dispetto di qualsiasi limite o proibizione, le auto più vendute sono sempre più potenti e scattanti, segno che non interessa tanto la velocità massima quanto le reazioni, lo sprint, il brio. I nuovi Dufour sono veloci, ma soprattutto sono sensibili, reagiscono alle vostre regolazioni, alle raffiche, trasformando una semplice uscita in un momento di stimolo dei sensi, di piacere per il solo fatto di muoversi e non necessariamente per andare da qualche parte. Il tutto però in sicurezza e con comodità; e, non meno importante, spendendo il giusto.



I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
SALONA 45	AD Plastik	13,55	4,25	9.000	123,00	189.000
CENTURION 45	Wauquiez	13,72	4,16	10.500	125,00	254.590
ELAN 45	Elan	13,70	4,18	10.650	122,00	176.900
SUN FAST 43	Jeanneau	13,21	4,19	9.200	117,50	185.677

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Felci/Roséo	
Lunghezza scafo	13,35 m
Lunghezza gall.	11,82 m
Larghezza	4,25 m
Immersione	1,75/2,30 m
Dislocamento	9.300 kg
Zavorra	3.250 kg
Sup. vel. (randa + genoa 140% avv.)	108,00 mq
Motore Volvo sail drive	55 hp
Serb. nafta	250 l
Serb. acqua	410 l

ATTREZZATURA

- Albero Sparcraft 9/10 alluminio 2 crocette acuartierate, sartame in spiroidale discontinuo
- Avvolgifiocco Facnor R290
- Vang rigido Sparcraft
- Winch Harken 2x53 ST + 4x46 ST
- Stopper (9) Spinlock XTS
- Timoneria Whitlock, ruota in acciaio ø 150 cm
- Attrezzatura di coperta Harken
- Tendipaterazzo manuale Harken

COSTRUZIONE

- Scafo: sandwich con fibre vetro E e pvc espanso applicato sottovuoto, resina poliesteri; struttura di rinforzo controstampata e fascettata nella zona del bulbo e delle lande
- Coperta: sandwich di vetro e pvc espanso, laminazione con metodo sottovuoto "resin infusion"

DOTAZIONI

- Doccia c/f in pozzetto
- Osteriggi (6) e oblò (6) Moonlight
- Salpancore manuale
- Frigo elettrico 100 l
- Impianto acqua calda (25 l)
- Batterie 2x135 Ah + 1x100 Ah
- Fornello Eno 4 fuochi con forno

METEO DELLA PROVA

Vento: da 12 a 22 nodi reali
Mare: quasi calmo

PREZZO

Dufour 44	€ 189.900
Optional	
Sprayhood	1.910
Salpancore elettrico Quick 1.400 w	1.850
Caricabatterie 40 Ah	1.450
Supplemento 4° cabina	2.550
Winch tuga maggiorati Harken 2x48 ST	706
Ponte in teak	12.454
Riscaldamento 5 uscite	5.632
Winch primari elettrici Harken 53 ST	4.930
Bulbo in piombo pescaggio 2,30 m	3.370

Prezzi fco cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Lagon Yachting
Lgm De Albertis, 8 - 18010 S. Stefano al Mare (IM)
Tel: 0184 481010 - Fax: 0184 481007
www.dufour-yachts.com
Ringraziamo per la disponibilità Mario Lorenzoni della Top Service di Firenze