



pregi

- **Abitabilità interna e aerazione**
- **Facile circolazione in coperta**
- **Ampia accessibilità al vano motore e agli impianti**

difetti

- **Diametro ridotto delle ruote**
- **Attrezzatura di coperta incompleta**
- **Dotazioni di serie limitate**

Il Dufour 385 in prova, al lasco stretto sotto gennaker. Questo modello inaugura la nuova gamma del crociera pura del cantiere francese, che sostituirà la serie dei Classic e dei Gib'Sea.

Dufour
385

Dopo aver lanciato lo scorso anno la gamma sportiva, attualmente composta dal 34, dal 40 e dal 44, Dufour ha iniziato il rinnovamento dei modelli da crociera pura che andranno a sostituire sia i Classic che i Gib'Sea. Primo esemplare di questa nuova serie è un 38 piedi il cui disegno porta ancora una volta le firme di Umberto Felci e Patrick Roséo, già autori dei cruiser-racer di Dufour. Una coppia che ha dimostrato di saper fondere il design italiano con la funzionalità francese e che in questo caso è riuscita nel difficile compito di ottenere l'abitabilità di un Gib'Sea da uno scafo con belle linee d'acqua e dal profilo filante. In sostanza un progetto meno influenzato dalla ricerca di spazio rispetto ai suoi diretti concorrenti, pensati con un occhio al charter, pur con la stessa volumetria interna. E con un pozzetto a doppia ruota che esalta il comfort all'ancora. Per questo il Dufour 385 può essere considerato l'archetipo di una nuova tipologia che, senza snaturare la sua destinazione crocieristica, pone maggiore attenzione all'estetica e alle prestazioni.

progetto 8/10

La prua sottile con il dritto poco inclinato, il baglio massimo molto largo che prosegue fino a poppa con pari ampiezza, le sezioni di carena semicircolari: il Dufour 385 è uno scafo moderno ma con ben pochi richiami all'IMS. Piuttosto che riprendere le linee della gamma cruiser-racer da lui progettata, Felci ha preferito puntare su forme che potessero garantire adeguati spazi sia sopra che sottocoperta e molta stabilità di forma, cercando al contempo di contenere lo sviluppo della superficie bagnata. Le sezioni arrotondate servono proprio a questo: sull'acqua lo scafo è infatti assai più stretto che in coperta, ma via via che aumenta lo sbandamento entra in gioco il suo poderoso baglio. Il bulbo con siluro sul fondo, dove si concentra buona parte della ghisa, ha permesso di abbassare il baricentro riducendo la percentuale di zavorra al 30%. In rapporto alle doti sportive della carena, qualche centimetro in più di pescaggio non avrebbe guastato; ma si sa che su un crociera pura la bassa immersione resta un'esigenza primaria. In compenso il timone, con la sua forma allungata e la sua notevole superficie laterale, oltre a offrire un buon controllo sotto sbandamento partecipa anch'esso alla portanza in bolina. E veniamo

all'estetica, che è uno dei punti di forza del 385: difficile trovare una barca altrettanto snella nella categoria dei crociera pura, e questo si deve all'azzeccata proporzione tra i bordi liberi e la tuga, quest'ultima ben raccordata al ponte. Ma anche la poppa, pur con la sua notevole larghezza, trova nella forma a mezza luna dello specchio l'elemento stilistico capace di ingentilirlo.

costruzione 7/10

Diversamente dalla gamma cruiser-racer, lo scafo del Dufour 385 viene realizzato in laminato pieno e non in sandwich. Ragioni di costi, ma anche di destinazione d'uso (la leggerezza e la rigidità in crociera assumono un valore diverso, oltre alla facilità con cui si ripara un laminato a pelle singola) hanno fatto propendere il cantiere per una tecnica più semplice e affidabile. La coperta è invece in sandwich, realizzata con la tecnica dell'iniezione. Questa consente un notevole risparmio di peso in alto, contribuendo a un minore beccheggio e rollio. L'ossatura di rinforzo è costituita dal controstampo strutturale, incollato e fazzolettato alla scocca, a cui si agganciano i tiranti interni delle lande. Il bulbo in ghisa è rivestito con un ciclo epossidico e sostenuto da 9 prigionieri inox con contropiastre piane, mentre il timone sospeso ha l'asse in pieno di inox e boccole a rulli. In rapporto al prezzo, le finiture sono nel complesso soddisfacenti.

piano velico 6/10

Quanto a superficie velica, il 385 è allineato ai concorrenti da crociera pura: poco più di 74 mq per un dislocamento che a pieno carico supera le 7 tonnellate, non sono molti. Se la carena meriterebbe qualcosa di più, la qualità che si è voluta privilegiare è la facilità di manovra. L'albero poggia in coperta ed è armato a 15/16 (quindi quasi in testa) con due ordini di crocette aquartierate; il paterazzo è doppio, mentre le sartie intermedie sono continue (si regolano dal basso). Assente lo stralutto, è invece previsto il falso strallo amovibile per la trinchetta e il bompresso per il gennaker. Di serie due mani di terzaroli a circuito chiuso, la randa a stecche corte e il genoa al 140% avvolgibile, entrambi di mediocre qualità.

impianti e dotazioni 6/10

Le autonomie di acqua e carburante sono abbondanti, non altrettanto quella di e-



Daniele Oberrauch/Sea & See



Sopra, un'immagine che evidenzia l'ampiezza del ponte prodiero, libero da attrezzature. Il teak, opzionale, è incollato con Sikaflex e avvitato con viti Parker nascoste sotto i comenti in gomma.

SEGUE A PAG. 140 >>



A sinistra, il pozzetto lungo 265 cm e largo 210 cm. Il robusto tavolo fisso opzionale funge da tientibene e puntapiedi.

COPERTA 7/10

L'aspetto che più si apprezza della coperta è la circolazione. La soluzione della doppia ruota, elemento distintivo di questa nuova gamma, permette infatti di muoversi all'interno del pozzetto senza intralci né dislivelli. Lo stesso vale per l'accesso allo spoiler, facilitato dalla schiena d'asino basculante sotto cui è ricavato l'alloggio per l'autogonfiabile e il portello d'ispezione dei frenelli. Non altrettanto comoda risulta invece la posizione del timoniere. Le ruote sono infatti piccole e la struttura delle colonnine collegate al paraspruzzi sacrifica un po' la seduta laterale. Il pozzetto è molto spazioso, la notevole distanza tra le panche consente l'installazione di un tavolo fisso con funzione di tientibene, previsto tra gli optional. Ben curata l'ergonomia delle sedute, tre per lato, grazie agli schienali alti e di inclinazione corretta. Rispetto ai concorrenti da crociera pura, nei quali la tuga occupa gran parte del ponte sia in larghezza che in lunghezza, il Dufour 385 dispone inoltre di ampi passavanti, resi ancor più agevoli dalla posizione interna delle lande. E di un grande prendisole a prua della tuga. L'organizzazione delle manovre è di stampo fin troppo crocieristico, il trasto randa davanti al tambuccio è di fatto simbolico, mentre i winch del genoa a fianco delle ruote sono pratici per il timoniere ma non per il tailer. Per le drizze c'è un solo winch (il secondo è opzionale) e i punti di scotta del genoa sono privi del paranco di regolazione. Oltre ai due gavoni sotto le panche ce n'è un terzo a poppa, opposto al vano per le bombole del gas.



Sopra, il pozzo della catena con il salpancora a barbotin verticale montato all'esterno. A sinistra, una delle due colonnine strutturali con a fianco il winch del genoa a portata di mano del timoniere.



In alto a sinistra, uno dei due gavoni ricavati sotto le panche. In basso, i passavanti con le rotaie e le lande addossate alla tuga.



Sopra e sotto, il corridoio di accesso allo spoiler in cui trova alloggio la zattera e il portello di ispezione dei frenelli.



ATTREZZATURE DI SERIE

- Winch scotte genoa: 2 Harken 44 St 2 v.
- Winch drizze:1 Harken 32 St 2 v.
- Rotaie e trasto randa: Amiot
- Stopper:4+1 Spinlock Xcs
- Albero e boma:Soromap Classic
- Oblò e boccaporti:Moonlight
- Bussola:2 Plastimo
- Timoneria:doppia ruota Lewmar
- Avvolgifiocco:Facnor

>>
Dufour
385

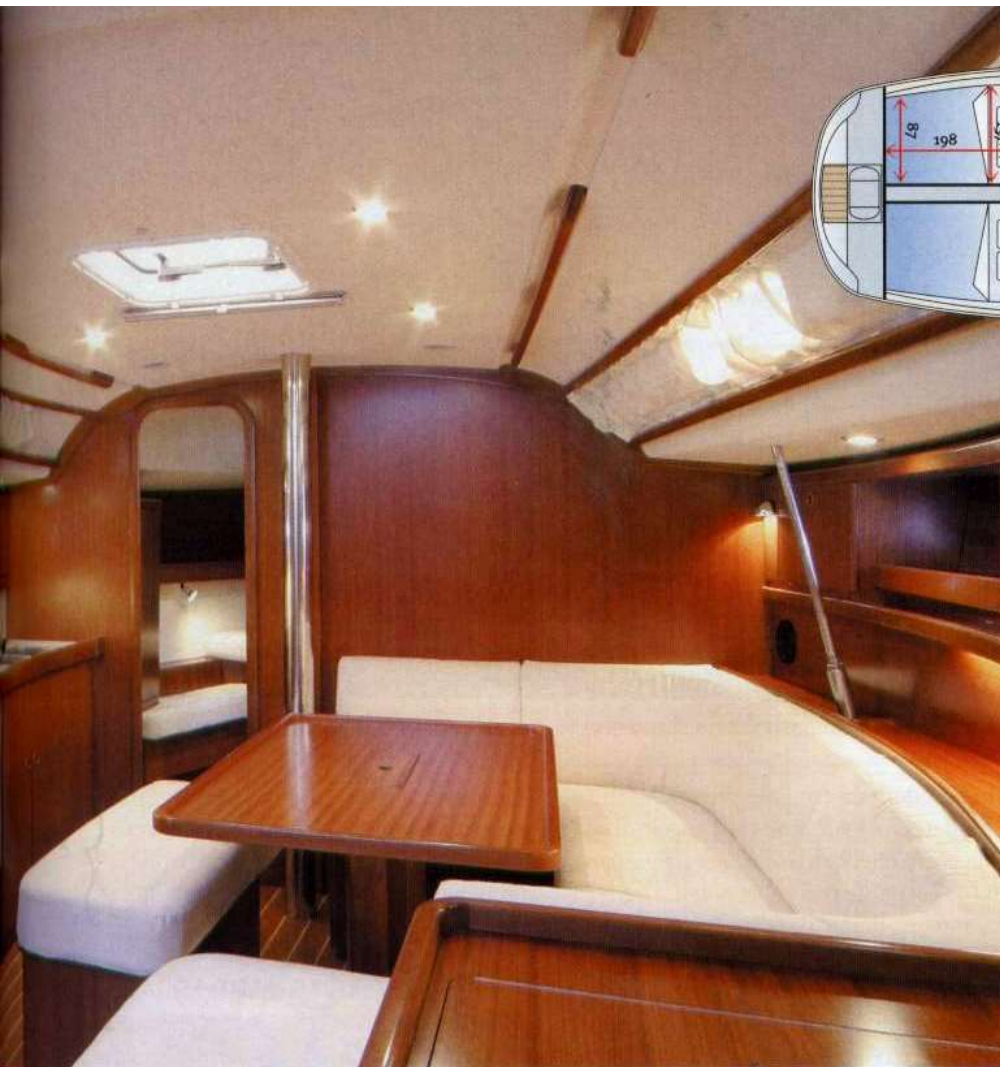


Sopra, la cabina armatoriale è dotata di un ampio disimpegno, delimitato a dritta dalla toilette. Sotto, la cucina lineare lunga 213 cm e dotata di abbondanti volumi di stivaggio.



Sopra, la zona carteggio dispone di un piano di forma regolare. Ottimo lo stivaggio. A lato, l'accesso frontale al vano motore, il portello è sostenuto da un pistone a gas. A destra, una delle due cabine gemelle di poppa, entrambe aerate da un boccaporto e due oblò apribili.





Dimensioni espresse in centimetri



INTERNI 9/10

Del 385 esistono tre versioni, due con 3 cabine e diverso schema dell'armatoriale (cucetta a V oppure addossata a murata) e una con 2 cabine. La tre cabine con cucetta a V può ospitare la seconda toilette opzionale. Con un baglio massimo di quasi 4 metri e una poppa così larga, i volumi interni non mancano. Ma è alla bravura di Patrick Roséo che va il merito dello sfruttamento ottimale degli spazi, col risultato di un'abitabilità paragonabile a quella di un 40 piedi e non di un 37. Altro aspetto che colpisce sono le altezze, specie considerando i bordi liberi e la tuga relativamente bassi: il trucco è nella tecnica di costruzione della coperta (iniezione) che evita il controstampo. La versione a 3 cabine e 2 bagni da noi provata ha nella zona armatoriale il suo punto di forza: con un calpestio lungo ben 135 cm, questo locale è in grado di ospitare una spaziosa toilette con accesso interno. Notevoli anche le dimensioni della cucetta a V e lo stivaggio. La dinette è composta da un divano a C con panca centrale, per un totale di 7 sedute. Sul ciellino ci sono quattro lunghi tientibene, utilissimi in navigazione. Sulla murata opposta la cucina lineare, ergonomica all'ancora ma non in bolina (anche perché manca una spalliera sulla panca restrostante): lo stivaggio è abbondante così come il piano di lavoro. La toilette di poppa è anch'essa confortevole, ma gli stipetti sono piccoli. Il tavolo da carteggio è invece enorme e presenta una consolle per gli strumenti, un gavone e uno stipetto. Le due cabine gemelle di poppa sono entrambe dotate di un ampio disimpegno e di cucette confortevoli. Ottima infine l'aerazione, con 8 lunghi oblò apribili e 6 boccaporti.

Sopra, l'arioso quadrato del Dufour 385, visibile sulla sinistra la porta della toilette di poppa. L'essenza degli interni è il Moabi.



Sopra, la toilette di poppa è interamente controstampata. Scarso il volume di stivaggio. A sinistra, una immagine da prua del quadrato, da notare i tientibene posizionati sul ciellino e ai lati della scala d'ingresso, a quattro gradini in legno lamellare.

ALTEZZE IN CABINA

| | |
|-------------------------|--------|
| Cabine di poppa | cm 195 |
| Toilette di poppa | cm 190 |
| Cucina | cm 192 |
| Dinette | cm 196 |
| Toilette di prua | cm 191 |
| Cabina di prua | cm 188 |

<<
Dufour
385



Il nuovo Dufour 385 in bolina con circa 10 nodi di vento reale. Da notare il ridotto sbandamento, frutto dell'elevata stabilità di forma.

<< SEGUE DA PAG. 136

lettricità che va incrementata con la batteria opzionale da 100 Ah. Tutti i componenti dell'impianto idrico sono raggruppati in un vano facilmente accessibile, lo stesso per quelli dell'elettrico piazzati nell'intercapedine tra le due cabine di poppa. Buona la qualità del quadro generale, a cui manca solo l'amperometro. Lungo l'elenco degli optional, per la barca pronta alla boa occorre prevedere un buon 15% in più del listino.

a vela 7/10

La Rochelle ci ha stavolta regalato una bella giornata di sole, con vento che dai 7 nodi del mattino è via via aumentato fino ai 12 del pomeriggio. Sebbene non abbia molta tela, il Dufour 385 si è dimostrato agile anche con aria sotto i 10 nodi, condizioni in

cui i modelli da crociera pura stentano a prendere il passo. Vero è che l'angolo di bolina non è quello di un cruiser-racer (sotto i 50° si perde parecchia potenza), ma va anche considerato il taglio davvero mediocre del genoa in dotazione all'esemplare in prova. Comunque sia, con 7/8 nodi di vento reale abbiamo bolinato sopra i 5 nodi. Non appena l'anemometro è andato in doppia cifra, la barca ha subito guadagnato un nodo e qualche grado di angolo: 6,1 di velocità con 10 nodi d'aria, 6,3 con 11 e 6,5 con 12 nodi. Anche migliore il comportamento col gennaker, segno della bontà delle linee d'acqua: con 10/11 nodi di vento al traverso abbiamo superato agevolmente 7 nodi, e al gran lasco non siamo scesi sotto i 5 e mezzo. La barca si è dimostrata equilibrata sotto sbandamento e molto rigida alla tela, tanto da essere quasi del tutto neutra al

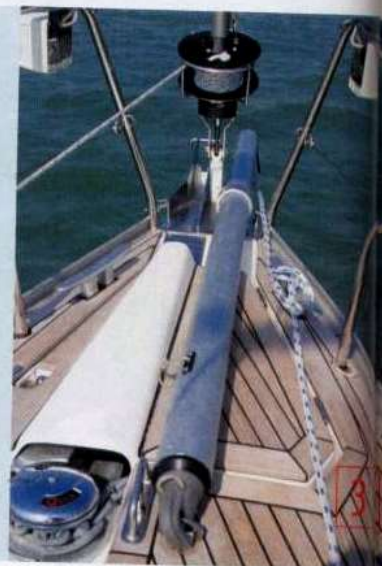
timone. Il lungo circuito dei frenelli e le numerose pulegge limitano però la scorrevolezza delle ruote, che anche per il loro ridotto diametro risultano poco sensibili.

a motore 8/10

L'esemplare in prova era equipaggiato con il Volvo da 29 cv dotato di S-Drive ed elica a due pale fisse. A regime economico di crociera abbiamo raggiunto i 7 nodi, mentre a manetta si superano i 7,5 nodi. Previsto anche il 40 cv opzionale che in termini di rapporto peso-potenza ci sembra il motore più indicato. I livelli di rumore sono risultati nella norma, con un lieve sfioramento nelle cabine di poppa al regime massimo. Esempiare l'accessibilità al vano: il cassone si smonta quasi per intero, consentendo una completa ispezione sui quattro i lati. Facile la manovrabilità in retromarcia.

DETTAGLI AZZECCATI

1 Già collaudata sulla gamma cruiser-racer, la soluzione della doppia paratia che separa le cabine di poppa offre maggiore privacy e serve da alloggio per i componenti dell'impianto elettrico. **2** Ogni spazio è stato sfruttato razionalmente: visibile in foto il gavone ricavato sotto la testata della cuccetta armatoriale, chiuso da un portello incernierato. Il materasso è stato appositamente sezionato in larghezza, così da poterlo ripiegare su se stesso facilitando l'accesso. **3** Semplice e funzionale il sistema di fissaggio del bompresso opzionale: a prua un anello in acciaio rivestito all'interno in teflon e imbullonato saldamente sul musone; a poppa un golfare Wichard ripiegabile su cui si intesta la classica campana da tangone. Visibile anche la landa per lo strallo amovibile della trinchetta.



Dufour 385

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 11,72
 Lunghezza scafo m 11,37
 Lunghezza al gall.: m 9,85
 Larghezza al b. max: m 3,93
 Pescaggio: m 1,76
 Dislocamento a vuoto: kg 6600
 Zavorra: kg 1950
 Superficie velica r+g 140%: mq 74,40
 Superficie randa: mq 31,30
 Superficie genoa (140%): mq 43,10
 Superficie gennaker: mq 98,00
 I: m 14,05
 J: m 4,39
 P: m 12,80
 E: m 4,25
 Numero cuccette: 4/6+2
 Motore: Volvo Penta 29/40 cv
 Capacità serbatoi acqua: lt 440
 Capacità serbatoio gasolio: lt 160
 Omologazione CE: Cat. A 8 persone
 Disegnata da: Umberto Felci/Patrick Roseo
 Costruita da: Dufour Yachts
 Importata da: Lagon Yachting

Marina degli Aregai, 18014 Santo Stefano al Mare (IM),
 tel. 0184 481010, fax 0184 481007,
 e-mail: lagony@tin.it,
 web site: www.dufour-yachts.com



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 7/12 nodi
 Stato del mare: quasi calmo
 Equipaggio imbarcato: 3 persone
 Serbatoi: 1/2 acqua, 1/2 carburante
 Pulizia carena: buona

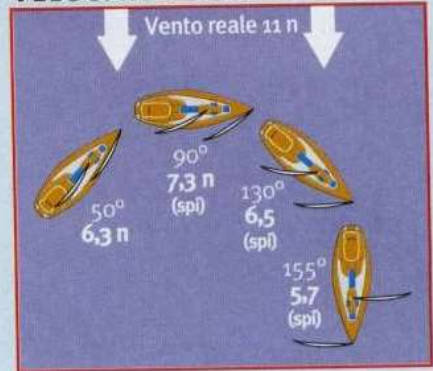
Vele usate

Randa stecche corte - Genoa av. 140% - Gennaker

Strumentazioni usate

Gps Garmin - Fonometro Delta - Staz. vento Tacktick

VELOCITÀ A VELA



PREZZI

Vers. 2 cab-1 toil. mot. 29 cv: € € 104.900
 f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Panche pozzetto rivestite in teak, autoclave, 2 batterie 100 Ah cad, pompa sentina elettrica e manuale, 1 pompa svuotamento ghiotta doccia, boiler 20 lt, frigo elettrico 130 lt, scaletta bagno, doccia in pozzetto, elica a due pale fisse su S-Drive, avvolgifiocco, randa stecche corte e genoa avvolgibile 140%.

Optional

Suppl. vers. 3 cab-2 bagni € 3.350
 Suppl. motore Volvo 40 cv € 1.490
 2° winch per drizze con 2 stopper € 735
 Passavanti e fondo pozzetto in teak € 7.800
 Capottina paraspruzzi € 1.370
 Bimini top € 1.820
 Trattamento epxi carena e antiveg. € 2.010
 Strallo trinchetta amovibile. € 795
 Due maniche a vento Dorade € 165
 Serbatoi acque nere € 2.150
 Batteria suppl. 100 Ah servizi € 160
 Attrezz. gennaker con bompresso € 950
 Vhf Icom M401 con antenna € 572
 Pack Crociera (salpancora 1000 W, vang rigido, impianto 220 V con caricabatterie 20 Ah, pompa a pedale cucina, radio CD, lazy bag con lazy jack, ancora Delta 16 kg, 6 parabordi e 4 cime d'ormeggio, supporto motore fuoribordo, ruote ricoperte in pelle) € 4.698
 Pack Elettronica (log eco vento Ray ST 60, pilota 6001+, Gps plotter R 435) € 7.779

TIPOLOGIA DI PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto involata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

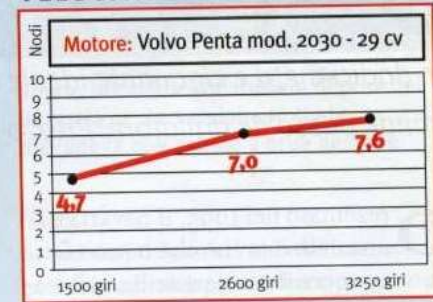
Velocità critica (2,43 x v_{lw}): nodi 7,62
 Lunghezza scafo/baglio max: 2,89
 (< 2,90 = barca molto larga)
 (> 3,50 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/dislocamento: 29,5%

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

| | Dufour 385 | Oceanis 393 | Sun Odyssey 37 | Bavaria 38 | Feeling 39 | Hunter 386 | Etap 395 |
|--------------|-------------|-------------|----------------|------------|------------|------------|-----------|
| LFT (m) | 11,72 | 11,95 | 11,40 | 12,20 | 11,70 | 11,78 | 11,88 |
| LARG. (m) | 3,93 | 3,96 | 3,70 | 3,87 | 4,02 | 3,84 | 3,85 |
| DISLOC. (kg) | 6600 | 7900 | 6100 | 7000 | 7150 | 7300 | 7000 |
| S.V. (mq) | 74,4 | 75 | 67,8 | 83,4 | 80,8 | 76 | 76,6 |
| IMMERS. (m) | 1,76 | 1,55/1,90 | 1,45/1,95 | 1,70/2,00 | 2,00 | 1,52 | 1,50/1,95 |
| CUCLETTE | 4/6+2 | 4/6+2 | 6+2 | 6+2 | 4/6+2 | 4/6+2 | 6+2 |
| PROGETTISTA | Felci/Roseo | Berret | Fauroux | J&J | Briand | Luhrs | J&J |
| CANTIERE | Dufour | Beneteau | Jeanneau | Bavaria | Kirié | Hunter | Etap Y. |
| PREZZO | € 104.900 | € 115.910 | € 96.053 | € 97.900 | € 130.000 | € 132.800 | € 165.916 |

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

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



>>

superprova
di Leonardo Zuccaro

DUFOUR 385

Più agile e aggraziato dei modelli da crociera pura, ma altrettanto confortevole sia sopra che sottocoperta. Ecco il nuovo 11 metri del cantiere francese progettato da Umberto Felci e Patrick Roséo

