

Superprova



- Ottimo rapporto qualità/prezzo
- Interni ben studiati
- Sopra la media gli standard costruttivi

- Attrezzatura di coperta fin troppo essenziale
- Migliorabile l'impianto elettrico

Un dodici metri a pozzetto centrale dalla linea classica e dalla notevole abitabilità interna. Facile da condurre è il classico scafo per la crociera in famiglia. Raro esempio di imbarcazione di serie costruita in sandwich e con la tecnica del sottovuoto.

di Luca Sordelli

Unica vera antagonista del colosso Bénéteau/Jeanneau, la Dufour conta una produzione annua di 1500 scafi.

La casa di Périgny La Rochelle ha vissuto un vero proprio boom negli ultimi anni, da quando ha iniziato ad espandersi dalla nicchia di mercato che da sempre era della Dufour e Sparks (poche barche ma di lusso, anche nei modelli di piccole dimensioni) per affrontare la grande produzione di serie. Ha deciso di far-

lo in maniera aggressiva, partendo subito con l'acquisizione della Gibert Marine (quella della Gib Sea) e arrivando recentemente ad acquistare anche uno stabilimento Jeanneau per poter far fronte alla crescente mole della domanda.

A livello commerciale i cavalli di battaglia sono essenzialmente consegne rapide e prezzi full optional (con una politica subito seguita anche dagli altri cantieri). Come immagine al pubblico la Dufour si è poi imposta grazie alle linee eleganti

Dufour 39 CC

Superprova

Materiali e impianti

Lo scafo, realizzato in un solo pezzo, è stratificato a mano in un sandwich con anima in PVC ad alta densità. La resina è di tipo poliestere, la fibra di vetro è bidirezionale e l'assemblaggio avviene con la tecnica del sottovuoto. Le ordinate e i rinforzi longitudinali sono controstampati e fascettati allo scafo.

Il ponte è in sandwich ma con l'anima di balsa, l'antidrucciolo è a punta di diamante. Il gelcoat esterno è NPG, uno dei migliori per la prevenzione dell'osmosi. L'impianto elettrico è supportato da un alternatore da 55 Amp, e da due batterie da 75 Amp, e ci è parso un po' sottodimensionato. Ben equipaggiato il quadro elettrico con amperometro, voltmetro e presa a 12 volt.

Di serie l'impianto a 220 volt con caricabatterie a 25 Amp, e il boiler da 18 litri. I due serbatoi dell'acqua, uno a centro barca ed uno a prua, offrono una discreta autonomia (380 litri).

Ottimo l'accesso al vano motore, possibile da tutti i lati. Sia le batterie che il boiler sono facilmente accessibili da un portellone che si apre in bagno.



1 - Le batterie e il boiler sono stati alloggiati nella sala macchine, alle spalle del motore. Vi si accede facilmente da un portello in bagno.

2 - Uno dei vantaggi delle barche a pozzetto centrale è quello di disporre di grandi sale macchine facilmente accessibili da più punti. Qui il vano che si apre davanti alla cucina.

3 - Una vista laterale del Dufour 39 CC in navigazione di bolina. Si nota la notevole lunghezza della tuga.



ciente prismatico piuttosto alto, quindi con volumi ben distribuiti alle estremità.

La costruzione in sandwich sottovuoto ha portato inoltre a contenere il peso complessivo dell'imbarcazione il che significa avere bisogno di meno tela a riva e quindi anche una semplificazione delle manovre e una maggior facilità di conduzione. In questa direzione va sempre più la progettazione delle barche da crociera pura in contrapposizione a quelle da crociera/regata dove invece la superficie velica aumenta (un First 40.7 ha 97 mq di tela contro gli 80 Dufour 39 CC) e i piani di coperta, necessariamente, si complicano.

Nella concezione generale della barca è poi ovviamente il pozzetto centrale a farla da padrone con i vincoli stilistici che una scelta di questo tipo impone su una lunghezza fuori tutti di 40 piedi (su scafi più grandi il "central cockpit" passa decisamente più inosservato).

Ecco quindi comparire una tuga piuttosto "importante" che, nonostante un'altezza del bordo libero nella media, tende ad appesantire non poco l'estetica della barca.

La prova

La prova si è svolta in due diversi momenti, in condizioni sia di poco che di molto vento.

È inutile dire che il Dufour 39 CC ha messo in mostra

le sue doti quando l'aria ha cominciato a salire, rivelando la sua indole "tranquilla" e la sua grande stabilità.

Al timone le reazioni sono morbide e graduali, anche da soprainvelata la barca tende all'orza senza strappi. Il pozzetto è perfettamente ridossato da mare e vento e l'equipaggio può navigare in tranquillità anche quando il mare comincia ad alzarsi.



dei suoi scafi (affidati a due studi di progettazione dal gusto classico come J&J e Mortain Mavrikios) e per gli interni, ben rifiniti e ricchi di legni masselli. Tre le linee in listino: Classic, Integral (a deriva mobile) e Trophy (scafi racer/cruiser che hanno avuto un notevole successo sui campi di regata atlanti-

ci) oltre ai modelli di punta Prestige. Il 39 CC esiste anche nella versione "deriveur integral".

Il progetto

Questo 12 metri è un tipico scafo da crociera dalla notevole stabilità di forma (la zavorra è solo il 33% del dislocamento) e dal coeffi-



1



2



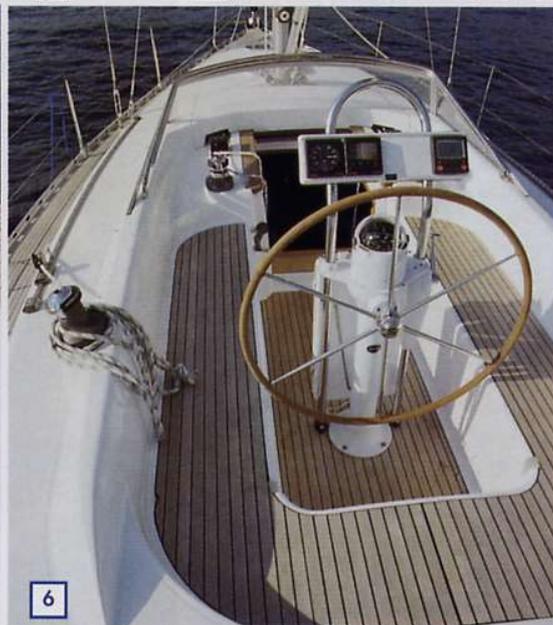
3



4



5



6

1 - Una vista da prua della coperta. Si notano i tre osteriggi per l'aerazione della cabina e della toilette di prua.

2 - Molto lo spazio sui passavanti. Sia i carrelli del genoa che le lande sono sulla tuga.

3 - La consolle centrale con il suo tavolino richiudibile. È di dimensioni ragionevoli e non intralcia le manovre.

4 - Nella versione Gran Crociera è fornito di serie il verricello elettrico per l'ancora.

5 - Il trasto di randa è a poppa, dietro la postazione del timoniere. Nella foto si notano anche i due gavoni per la zattera autogonfiabile, i parabordi e le cime d'ormeggio.

6 - Una vista d'insieme del pozzetto. Profondo e protetto dal piccolo parabrezza di prua, offre un buon riparo da mare e vento.

La coperta

Una barca di 39 piedi con il pozzetto centrale è necessariamente destinata ad avere un piano di coperta con poche superfici calpestabili e una zona living molto "importante". Così è anche per il Dufour 39 dove spicca la tuga, decisamente alta e lunga con un triangolo di prua conseguentemente piuttosto piccolo. Più che sufficiente invece la larghezza dei passavanti, sgombri dai carrelli del genoa che trovano posto sullo spigolo della tuga (così come le lande). La zona "regina" della coperta è ovviamente il pozzetto, profondo e difeso dal piccolo parabrezza. La colonnina centrale della timoneria con i ripetitori per tutta la strumentazione è di dimensioni ragionevoli e non intralcia troppo i movimenti, il sistema di rinvio è a frenelli. I winches del genoa sono stati collocati molto a poppa, sulla stessa asse della ruota. Questo favorisce la manovra delle scotte da parte dello stesso timoniere ma di contro non agevola quella di un eventuale tailer, costretto a lavorare in posizione piuttosto scomoda, soprattutto a barca

sbandata. L'armo è in testa d'albero, con la scelta tra la randa avvolgibile o quella staccata con lazy bag. Due sono gli ordini di crocette e uno solo quello delle sartie basse. Per evitare che l'albero "pompi" è stato quindi predisposto un secondo stralotto. Sullo specchio di poppa sono stati ricavati due gradini per la discesa a mare, più la scaletta in inox a scomparsa. Due enormi gavoni si aprono nello spazio di coperta compreso tra il pozzetto e il coronamento, la loro dimensione è più che sufficiente per ospitare sia l'autogonfiabile che tutte il materiale per l'ormeggio. Tutte le manovre sono state rinviate in pozzetto e scorrono sotto il filo della tuga. Nonostante questo risultano piuttosto "agili" grazie anche alla distanza contenuta con il piede d'albero. Migliorabile il circuito della scotta di randa con il trasto che lavora a poppavia del pozzetto e il winch sulla. Sistema che oltre ad essere un po' macchinoso non consente neanche al timoniere di lasciare "per occhio" in caso di emergenza.

Superprova

Gli interni

Pochi ma comodi. Si potrebbe sintetizzare così la filosofia progettuale degli interni del Dufour 39 CC. È prima di tutto la scelta del pozzetto centrale a portare in questa direzione, con la sala macchine (e il termine in questo caso non è esagerato) a centro barca e gli altri volumi che intorno a questa si sviluppano: due sole cabine di grandi dimensioni, la cucina lineare lungo la murata di sinistra e una dinette tradizionale con tavolo centrale ad ante abbattibili. Inoltre è stato anche scelto di fare un solo bagno il che ha lasciato ancora più spazio alle cabine, le vere protagoniste di questa barca. Spicca soprattutto quella armatoriale di poppa, disponibile nelle due diverse versioni con il letto matrimoniale centrale (cm 190x140) oppure spostato sulla dritta e affiancato da un divanetto che può diventare una terza cuccetta (soluzione da preferirsi più che altro per un miglior sfruttamento della superficie calpestabile). Ottima la luminosità grazie al lungo oblò che si apre verso poppa, l'altezza è di 176 centimetri.

L'unica toilette di bordo ha una doppia entrata, sia dalla cabina armatoriale che dal quadrato, ed è suddivisa in due parti (separate da una porta) una con il wc e l'altra con la doccia. Soluzione che ci è piaciuta perché permette un ottimo sfruttamento dello stretto corridoio tra la sala macchine e la murata di dritta e anche perché lascia spazio sufficiente per un utile armadio per le cerate. Anche qui l'altezza è nella media delle barche di queste dimensioni (cm 176). La cucina lineare corre lungo la murata di sinistra, ottime la ventilazione con i due oblò proprio sopra i fornelli, scarsa invece l'illuminazione artificiale affidata ad un solo neon.

Buono l'allestimento con il fornello a due fuochi con forno, il frigo da 150 litri e il il piano di lavoro decisamente ampio. Come si diceva, tradizionale l'organizzazione del quadrato, con il tavolo centrale a due "ali" abbattibili. Vi si mangia comodamente in cinque. Molto lo spazio per stivare la cambusa sia sotto i divanetti che dietro gli schienali. Buona l'altezza che sfiora i 190 centimetri. I legni delle paratie sono in massello di Acajou.

La cabina di prua ha una classica cuccetta matrimoniale a V da 200x160 centimetri e molto spazio sia di disimpegno ai piedi del letto sia per riporre i bagagli. Sulla destra è anche stato ricavato lo spazio per un armadietto con una piccola scrivania. Grazie a due ostreggii buona l'aerazione, anche qui è però migliorabile il sistema di illuminazione artificiale.

1 - La cabina di poppa con la cuccetta matrimoniale centrale. Nel pianetto è invece illustrata la versione con il divanetto laterale che può diventare un terzo letto.
2 - La cucina lineare corre lungo la murata di sinistra. Buona l'aerazione, molti i piani di lavoro.
3 - Il tavolo da carteggio. Contrariamente a quanto accade su altre barche francesi dell'ultima generazione, a questa zona è stato dedicato molto spazio.
4 - Una vista d'insieme del quadrato. L'impostazione è tradizionale, con il tavolo centrale ad ante abbattibili. Sotto alle sedute è stato ricavato molto spazio per stivare bagagli e cambusa. Nella media l'altezza che sfiora i 190 cm.



DUFOUR 39 CC LA SUPERPROVA IN CIFRE

Discreta l'organizzazione del piano di coperta anche se sarebbe da semplificare il circuito della scotta di randa. Con poca aria la barca incomincia ad essere decisamente più a disagio. Si fa sentire la notevole superficie bagnata che stenta a farla partire. Come sempre accade con barche da crociera pura come il Dufour 39 CC quando il vento scende sotto gli 8/9 nodi conviene accendere il motore (anche perché, pur riuscendo a tenere velocità più che decenti, vedi tabella delle prestazioni, il vero problema è la sensibilità sul timone). Questo soprattutto quando si può contare su una motorizzazione più che generosa come nel caso del Volvo Penta da 50 cv della prova, che portava ad avere 6,5 cavalli per ogni tonnellata di dislocamento. Notevole l'agilità di manovra in porto, anche in retromarcia è praticamente inesistente l'effetto evolutivo dell'elica.



Progetto
Mortain & Mavrikios

Prezzo
Lire 217.901.00 (versione crociera),
Lire 253.191.000 (versione gran crociera), con il FF a 295 Lit, IVA esclusa, franco cantiere e con la motorizzazione Volvo Penta da 50 cv.

Dati
Lungh. ft m 11,98 • lungh. al gall. m 9,65 • largh. m 3,85 • immersione m 1,90 • dislocamento kg 7700 • zavorra kg 2600 • serbatoio acqua lt 350 • serbatoio gasolio lt 170 • categoria CE: A • posti letto 4/7.

Attrezzatura velica
Sup. velica mq 68 • sup. randa mq 30 • sup. genoa mq 38 • albero in alluminio anodizzato, poggiate in coperta a due ordini di crocette • armo in testa d'albero • tutte le manovre rinviate in pozzetto • randa steccata con lazy jack • winches Lewmar.

Principali misure
Cabina di prua: altezza cm 183, cuccetta cm 200x165 • dinette: altezza

cm 189 • cabine di poppa: altezza cm 176, cuccette cm 190x140 • altezza toilette cm 175.

Dotazioni standard
Versione crociera
Motore diesel 50 cv • avvolgiranda • avvolgifiocco • salpaàncora manuale • tavolo in pozzetto pieghevole • caricabatterie 15 Amp con presa banchina • impianto a 220 Volt • impianto acqua calda • frigorifero 12 Volt • winches selftailing • doccetta esterna • scala bagno • secondo serbatoio acqua • supporto teak per fuoribordo • ancora, catena, parabordi e cime d'ormeggio • completo stoviglie per 6 persone.

Versione gran crociera
Oltre alle dotazioni crociera: dotazioni sicurezza per 6 persone • chiglia in piombo • VHF Seacom • consolle strumenti • GPS MLR 2008 • centrale Autohelm ST 50 (log, eco, velocità e direzione vento) • pilota Autohelm 5000 • salpaàncore elettrico • musone basculante • timone in pelle • copriranda e copritimone • tormentina • 3 batterie da 75 Amp.

Indirizzi
Costruito da
Dufour Périgny La Rochelle (Francia).
Importato da
Lagon Yacht, Santo Stefano al Mare (IM)
tel. 0184/481010
fax 481007.

Il motore della prova
Volvo Penta MD22L
da 50 cv di potenza all'albero • potenza all'elica 48 cv • regime max gir/min 3000 • cilindrata lt 2,0 • architettura a 4 cilindri • alesaggio per corsa mm 84/89 • rapporto di compressione 17:1 • peso a secco kg 235.

Giri	nodi	rumorosità (db A)		
		dinette	cab. prua	pozzetto
800	-	61	56	57
1500	4,0	70	62	66
2000	6,2	-	-	-
2500	7,4	79	70	73
2800	8,3	84	75	77

Angolo al vento	vento apparente	velocità in nodi
60	6,8	3,4
90	6,2	2,9
Angolo al vento	vento apparente	velocità in nodi
45	21	6,5
60	22	7,8
90	21	8,2
140	21	8,4
180	22	7,5
180	19	6,3

Velocità critica (2,54 x √ l.gall): 7,8 nodi

LC	_____
D	_____
C	_____
S	_____
F	_____
N	_____
N	_____