

Dufour 40E

di Christophe Julliand



Il cantiere di La Rochelle aggiorna la sua linea Performance. Otto anni dopo il lancio del suo capostipite e sempre insieme con Umberto Felci: ecco un 12 metri sportivo e polivalente

PROVA



FOTO: JEAN-PIERRE LOT



E

ra il 2002 quando ai saloni autunnali Dufour Yachts espone il 40: un 12 metri sportivo, progetta-

to per le linee d'acqua da Umberto Felci (carena decisamente moderna e compatibile con il regolamento IMS allora in vigore), e per il design degli interni da Patrick Roseo con uno stile attuale ma allo stesso tempo rispettoso delle tradizioni. Il Dufour 40, vero e proprio capostipite della serie Performance, ottiene un bel successo di vendite e sui campi di regata. Successo che, a sua volta, incoraggia la diffusione degli altri due modelli della gamma i Dufour 34 e 44.

Dopo aver rilanciato il brand sul mercato, la filosofia generale alla base del progetto non cambia. Il Dufour 40E (la E sta per Evoluzione) si differenzia dal pre-

decessore per molti aspetti. La carena è nuova: gli slanci rimangono moderati per ottimizzare la lunghezza al galleggiamento e le estremità sono strette. I volumi nelle sezioni anteriori sono maggiori, mentre la poppa risulta più alta. Anche il profilo delle appendici è stato ridisegnato con una pala del timone più profonda e una chiglia, leggermente più immersa con bulbo a L. Infine il piano velico è stato modificato pur mantenendo un'impostazione sportiveggiante con un genoa sovrapposto.

L'evoluzione però non si ferma qui. Partendo dal feedback ricevuto dagli armatori del Dufour 40, i tecnici del cantiere hanno elencato una serie di accorgimenti (micro o macroscopici) tutti destinati a migliorare un concetto vincente. Lo abbiamo verificato anche durante la nostra prova nelle splendide acque di Capri.

In breve

progetto	Felci YD/Patrick Roseo
cantiere	Dufour Yacht
lunghezza	11,99 m
larghezza	3,89 m
prezzo	158.500 €

Secondo noi: carena, appendici e piano velico sono al servizio delle performance, ma nell'insieme è facile da manovrare.



Particolare del layout di coperta: i due winch arretrati e disposti vicini alle timonerie. Quelli esterni servono per la scotta randa alla tedesca e quelli interni per le scotte del genoa

È in coperta che evidenziamo le maggiori differenze tra il precedente Dufour 40E questa nuova versione. Le timonerie sono due invece di una, liberando così il passaggio verso la poppa, dotata di una piattaforma attrezzata per il bagno.

La posizione del timoniere è sempre confortevole e garantisce un'ottima visibilità dei filetti del genoa, sia seduto sui passavanti o in piedi, da sopra o da sottovento. Il paterazzo

unico al centro non dà fastidio. L'organizzazione delle manovre, il punto più originale della versione E (ripreso anche sul 44), consente al timoniere di gestire le manovre principali da solo. La scotta randa è sdoppiata alla tedesca e rinviata sui winch più esterni, mentre si usano quelli interni per le scotte del genoa. Il timoniere può manovrare sul trasto randa, posizionato all'estremità delle panche del pozzetto, o lavorare di concerto con il randista seduto davanti alle colonne.

Il layout della coperta è completo e funzionale con l'equipaggio ridotto

Esiste però qualche difetto con questa disposizione. Quando si scarrella la randa, la scotta può interferire con la maniglia del winch del genoa sottovento. In regata con l'equipaggio al completo, non sarà l'ideale, ma (come già con il 40 precedente) il cantiere ha previsto una versione da regata più convenzionale, con winch primari avanzati e posizionati sui paraonde.

Considerando la tipologia da crociera veloce, la coperta è convincente non solo da un punto di vista



Le manovre sono concentrate intorno alle timonerie e al tambuccio. Esiste un'altra configurazione per la versione regata



Timoniere e randista possono lavorare fianco a fianco, ma dal timone è possibile gestire anche le scotte da soli



I passavanti sono agili nonostante le lande interne. Buona la posizione della rotaia del genoa per chiudere la balumina



L'inserto di doghe in Iroko sul tetto della tuga e gli osteriggi a filo liberano una zona per prendere il sole



Per il bagno, una scaletta è integrata alla piattaforma mobile che chiude lo specchio di poppa. Notate il vano per l'autogonfiabile sotto il pavimento



Il trasto randa è lungo 158 cm. Per lavorare la forma della randa, il vang e la base si controllano dalla tuga



Il gavone per l'ancora a prua è capiente e il musone sporge a sufficienza per evitare eventuali urti contro il dritto di prua quasi verticale. Il tamburo dell'avvolgifiocco è recesso sotto coperta

funzionale, ma è piacevole anche sul piano estetico, merito anche delle forme discrete della tuga a scatola. L'incastro delle doghe in Iroko sul tetto della tuga (una delle innovazioni più caratterizzanti della nuova generazione E) e la scelta di montare osteriggi a filo, creano una zona comoda per prendere il sole sulla tuga a pruvavia dell'albero. Abbiamo apprezzato anche la giusta ripartizione tra i volumi di stivaggio, con due gavoni simmetrici sotto le panche del pozzetto, e l'indispensabile vano per la zattera di salvataggio a poppa.



Classica e funzionale la postazione del drizzista, con il tambuccio a rientrare che dà la possibilità di appoggiarsi a barca sbandata



Indispensabile lo sprayhood, altrettanto necessaria la sua apertura frontale. Peccato che manchi un alloggio nella tuga per il suo rimessaggio



Una cima, un semplice strozzatore e un fermo a pulsante metallico per la movimentazione della plancetta di poppa



I comandi motore e lo schermo del pilota automatico a destra, incastrati e ben riparati, ma un po' bassi



La bussola e gli strumenti montati all'estremità dei paraonde sono visibili solo dal randista o dal timoniere

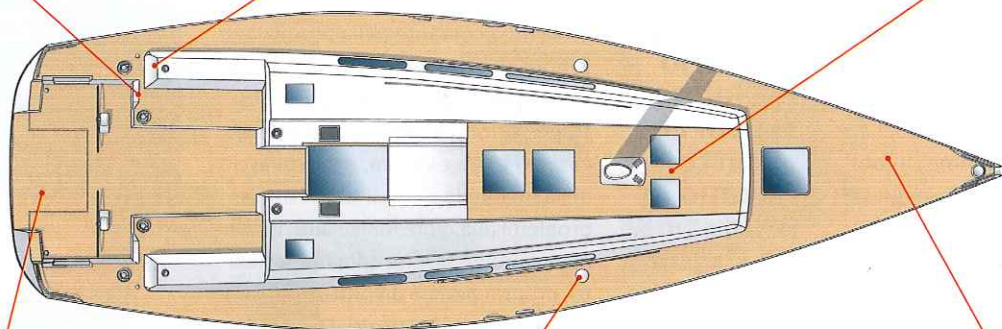


Elegante e funzionale il rinvio semi nascosto delle manovre verso i winch della tuga

I winch arretrati e vicini alle ruote permettono al timoniere di manovrare le vele anche da solo

I paraonde si annullano nella zona di poppa, soluzione elegante, ma "bagnata" con mare formato

Osteriggi a filo sulla tuga con un elegante inserto di doghe in Iroko



Sotto il pagliolo è previsto un gavone per la zattera

Lande interne per consentire l'uso di un genoa a sovrapposizione

Buone le dimensioni del gavone di prua per l'ancora



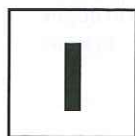
I pensili abbassati esaltano l'effetto estetico della coppia di oblò sulle murate



I piani di lavoro e i volumi di stivaggio in cucina sono ampi e ben organizzati



Oltre al doppio osteriglio, gli oblò apribili sui fianchi della tuga rendono l'ambiente arioso

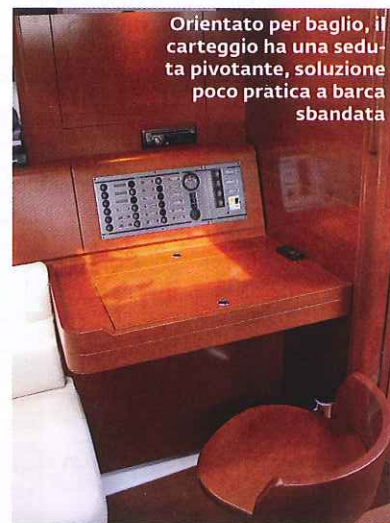


n casa Dufour, sono stati tra i primi a separare il lavoro di progettazione (linee di carena, appendici, piano velico e di coperta) da quello di styling vero e proprio. In attività dal 1982, Patrick Roseo è responsabile del design di entrambe le gamme Dufour e ha una lunga esperienza in questo campo.

Anche qui non si tratta di rivoluzionare il concetto del precedente 40, ma di migliorarne alcuni aspetti. Il tema dominante rimane il classico e si deve adattare sempre alle esigenze di una costruzione in gran parte industrializzata. Il primo vincolo è l'utilizzo di un controstampo inte-

Il layout rimane convenzionale con lo stile sobrio e il legno Moabi che caratterizzano la produzione Dufour

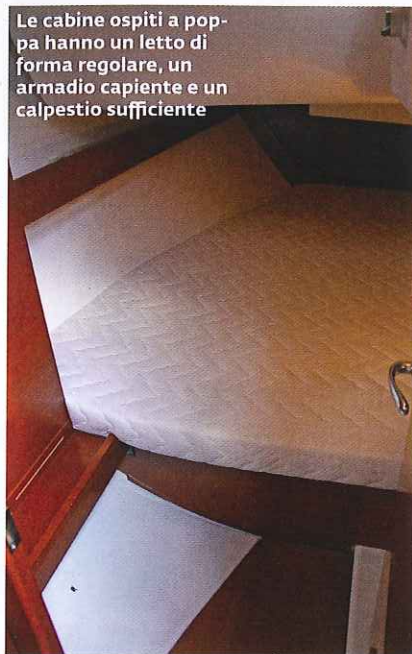
grale (una costante nella produzione Dufour che ha inventato tale processo alla fine degli Anni '60). L'installazione dei mobili e delle paratie risulta così più facile e veloce, ma il rovescio della medaglia è che si riscontrano problemi alla giunzione e alle rifiniture. Sul prototipo che abbiamo provato, proprio perché un prototipo, non sempre sono stati risolti. Di introduzione più recente è la realizzazione delle coperte per iniezione: rifinita su ambedue i lati, risolve in modo definitivo tali questioni senza dover ricorrere a un ulteriore controstampo.



Orientato per baglio, il carteggio ha una seduta pivotante, soluzione poco pratica a barca sbandata



Ottima l'abitabilità della cabina armatoriale a prua, specie quando non c'è il secondo bagno



Le cabine ospiti a poppa hanno un letto di forma regolare, un armadio capiente e un calpestio sufficiente



Un po' limitate le dimensioni del bagno, non tanto per l'altezza quanto per il calpestio della doccia



Il bagno privato della cabina armatoriale può essere sostituito da una scrivania e un armadio supplementari



La coperta per iniezione permette una buona finitura della parte interna e una facile accessibilità all'attrezzatura



Si aggiunge un posto a tavola abbassando questo strapuntino poggiato alla paratia della cucina



Oltre al secondo serbatoio dell'acqua, troviamo altri spazi sotto la parte posteriore del letto di prua



L'incastro delle paratie in coperta, così come il controstampo in sentina, sono spesso poco rifiniti o troppo visibili



Tra i dettagli indovinati, queste aperture nella parte bassa delle porte consentono la circolazione d'aria a barca chiusa

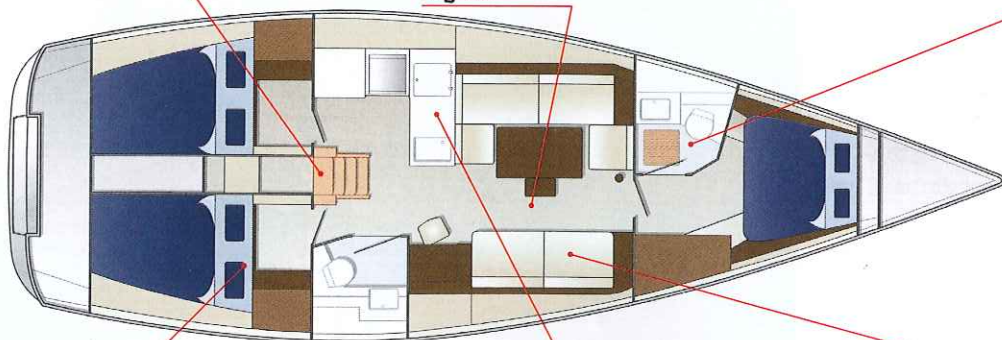


Oltre ai pensili bassi disposti lungo la murata, si trovano altri stivaggi sotto i divani del quadrato e alle loro estremità

L'accesso al motore è classico e si effettua da tre lati

Il quadrato ha una campata di 326 cm. Il corridoio centrale permetterà di stendere le vele più ingombranti in regata

Il secondo bagno privato nella cabina armatoriale (optional a 3.030 euro) è una scelta coerente con la versione a tre cabine



Le due cabine di poppa sono gemelle. Una versione prevede una cabina sola con un grande locale a dritta

In cucina il frigorifero ha una doppia apertura

Togliendo gli schienali, il divano di dritta, lungo 188 cm, largo 50, può servire da cuccetta supplementare



FOTO GIUSEPPE FARACE

U

na giornata primaverile perfetta (iniziata con poco vento e finita con una buona brezza)

ha fatto da sfondo alla nostra prova, in un posto meraviglioso: l'Isola di Capri non ancora invasa dai motoscafi. Già da ferma sull'acqua, nel porticciolo di Massa Lubrense nella penisola sorrentina, l'alta sagoma del Dufour 40E promette divertimento.

Srotoliamo il genoa non appena raggiungiamo una prima timida raffica di vento. Le vele della Elvstrom (in dacron a taglio radiale) sono quelle fornite di serie dal cantiere. Il piano velico è abbondante ed equilibrato, la superficie della randa steccata (48 mq) è appena superiore a quella del genoa (43 mq). Quest'ultimo, contrariamente alle tendenze attuali, ha anche una buona sovrapposizione (140% della J): si crea il famoso canale tra randa e vela di prua, e funziona. Con meno di 8 nodi di vento reale la barca raggiunge 5,5 nodi di velocità, passo che mantiene poggiando fino a 60° del vento. Le virate passano in scioltezza senza perdere troppa velocità. Le sensazioni al timone sono precise. Concentrandosi un po'

Veloce in tutte le andature e soprattutto facile da portare, condizione primaria per un vero fast cruiser

sull'assetto di bolina, siamo riusciti a chiudere l'angolo tra un bordo e l'altro fino a circa 70° reali.

Il vento è poi salito progressivamente. Superati i 10 nodi di reale, abbiamo raggiunto 6,5 nodi con gli stessi angoli. Passati i 13 nodi, bisogna già iniziare a scarellare un po' di randa per evitare di sbandare oltre misura. Chiaro che, in crociera, la prima mano di terzaroli si prenderà abbastanza presto. Alle portanti sotto

spi la barca si porta con la stessa facilità. Tra 130° e 140° di angolo reale, con 12 nodi si viaggia a 7,5 nodi con punte di 8 aiutandosi con le onde.

Al di là della possibilità di ottimizzare la barca per le regate, il Dufour 40E risulta adatto alle condizioni più frequenti nei nostri mari. Veloce in tutte le andature, senza veri buchi di prestazione, si è dimostrato facile da portare, condizione primaria per un vero fast cruiser.



FOTO GIUSEPPE FARACE

Scheda tecnica

progetto	Felci YD/Patrick Roseo
lunghezza scafo	11,99 m
lunghezza gall.	10,76 m
larghezza	3,89 m
immersione	2,10 m
dislocamento	7.386 kg
zavorra	2.386 kg
sup. vel. (genoa 140%)	91,00 mq
motore Volvo (S Drive)	40 hp
serbatoio nafta	200 l
serbatoio acqua	360 l

Dotazioni std

Albero passante 9/10 in alluminio; 2 crocette acquartierate; sartame discontinuo in Dyform; avvolgifiocco manuale Bamar sotto coperta; 2 winch primari Harken 46, 2 winch drizze Harken 40; 7 stopper Spinlock Xts sulla tuga; vang rigido Sparcraft; paterazzo manuale, salpancora elettrico Quick 1000w; pozzetto e tuga rivestito in Iroko; piattaforma di poppa apribile con paranco; elica bipala fissa; 2 batterie 12 v 100 Ah servizio + 12 v 100 Ah motore; caricabatterie 12 v 100 Ah, alternatore 115-140 Ah; fanali di via a Led; circuito 220 V; boiler acqua calda 20 l; frigorifero 180 l a doppia apertura; vele in dacron, Elvstrom randa steccata e genoa avvolgibile.

Prezzo 158.500

Optional

passavanti Iroko	9.100
elica pieghevole 3 pale	680
winch supp in pozzetto	900
tavolo pozzetto	950
strallo volante e drizza	950
centrale Raymarine St 70	2.300
autopilota St 70	4.990
schermo St 70 carteggio	560
plotter A70	2.150
VHF Dsc Raymarine	655
ancora e ormeggio	1.096

Prezzi in euro, Iva esclusa, f.co cantiere

QR CODE



Su farevela.net il video della nostra visita a bordo del Dufour 40E. Leggete nel sommario le istruzioni per leggere il QR Code <http://tinyurl.com/3ao8cqh>

La costruzione

Scafo e coperta: scafo stratificato a mano con fibre di vetro e resina poliesteri, murate in sandwich con anima in Pvc incollata sottovuoto, coperta stratificata in iniezione, sandwich di vetro e Pvc espanso, con resina poliesteri.

Strutture: griglia di madieri e longheroni controstampati, incollata e laminata allo scafo nelle zone perimetrali e in corrispondenza del bulbo.

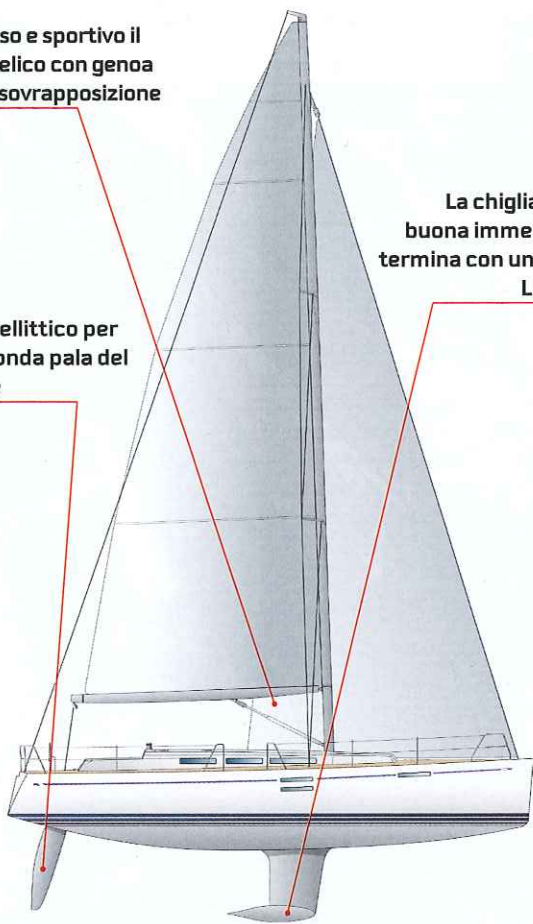
Giunzione scafo coperta: incollata e imbullonata con i cancelli e avvitata insieme alla falchetta in legno massello.

Nota: l'arredamento interno è realizzato in legno Moabi. Sull'esemplare in prova, alcune rifiniture da migliorare.

Generoso e sportivo il piano velico con genoa a forte sovrapposizione

Profilo ellittico per la profonda pala del timone

La chiglia ha una buona immersione e termina con un bulbo a L in ghisa



panche pozzetto	131x43 cm	letto prua	198x128÷172÷139 cm
spazio tra panche	104 cm	letti ospiti	197x156÷120 cm
prendisole tuga	200x70 cm	altezza quadrato	195 cm
piattaforma poppa	143x76 cm	altezza cab prua	191 cm
tavolo quadrato	106x82 cm	altezza cab poppa	193 cm
carteggio	72x51 cm	larghezza porte	42 cm

I concorrenti

modello	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
First 40	12,24	3,89	7.536	98,00	134.900
Elan 410	12,27	3,91	8.300	105,90	163.990
Sun Odyssey 42 i	12,59	4,13	8.410	89,50	131.200

Dufour Yachts

1, rue Blaise Pascal - 17187 Perigny (Francia)

Tel. +33 (0)5 46300760 - fax +33 (0)5 46454696

www.dufour-yachts.com - info@dufour-yachts.com

Linea estetica. Moderna e aggiornata, caratterizzata da doppi oblò a murata.

Scafo e appendici. La carena ha estremità alte e poco slanciate con chiglia e timoni efficienti.

Piano velico. Generoso ed equilibrato malgrado l'albero avanzato e frazionato.

Coperta. Funzionale, un buon compromesso per la vivibilità sia in crociera, sia in regata.

Pozzetto. Ottimo in equipaggio ridotto, esiste un layout alternativo per le regate.

Gavoni. Due in pozzetto sotto le panche, più un vano per la zattera a poppa.

Quadrato. Accogliente la dinette a C sulla sinistra con un divano contrapposto.

Cucina. Il pezzo forte del quadrato con stivaggi e piani di lavoro a profusione.

Carteggio. Piccolo ma funzionale con una seduta pivotante per guadagnare spazio.

Cabine. Nella norma quelle di poppa, più abitabile l'armatoriale a prua.

Bagni. Il bagno comune meriterebbe un calpestio maggiore per la doccia.

Impianti. Soddisfacenti anche nella versione standard, specialmente l'impianto elettrico.

Stivaggio. I volumi sono presenti e ben ripartiti tra i vari ambienti.

Costruzione. Con controstampo come da tradizione del cantiere di La Rochelle.

Finiture. Inevitabili i segni dovuti ai processi di costruzione industriale.

Dotazioni std. L'attrezzatura di coperta è completa con componenti di qualità.

Prezzo. Interessante il rapporto qualità prezzo, rivendibilità in generale facile per questo brand.

A vela. Buone prestazioni anche con poco vento e grande facilità di conduzione.

A motore. Manovrabilità e velocità sono più che soddisfacenti, la rumorosità un po' meno.