


Beschönigend. Die großen Fenster kaschieren die korpulenten Linien. Und Lage lässt das Schiff besser wirken



GROSSRAUM MIT SPIELMASSE

Noch mehr Volumen, noch mehr Platz: DUFOUR YACHTS optimiert sein Fahrtenkonzept und präsentiert mit der 382 GRAND'LARGE neue Möglichkeiten für die Raumnutzung unter Deck. Der Exklusiv-Test





Das Cockpit zeigt sich klar strukturiert. Das Handling zum Tourensegeln ist tadellos

In Perigny bei La Rochelle tut sich was. Während sich derzeit viele Wettbewerber und besonders die größeren in Sachen Neuentwicklung zurückhalten und sich vielmehr auf kleinere Updates zur Modell- und Linienpflege konzentrieren, bringt Dufour Yachts derzeit eine Neuerscheinung nach der anderen auf den Markt. Allein dieses Jahr waren es drei neue Typen aus dem Fahrtensegment Grand'Large, welche die Franzosen vorgestellt haben: Dufour 560, 382 und 350. Damit ist das klar abgestufte und sauber durchstrukturierte Programm mit sieben Modellen zwischen 31 und 56 Fuß nun wieder fast komplett auf dem neuesten Stand. Fehlt nur noch die Überarbeitung der 450, die wohl bald zu erwarten ist.

Dementsprechend reist Dufour Yachts zur Boot Düsseldorf mit allen drei neuen Modellen an. So natürlich auch mit der 382 Grand'Large – vielleicht die wichtigste Vertreterin für den heimischen Markt und ein relevantes Konkurrenzmodell für die stark

nachgefragte und deshalb auch besonders hart umkämpfte Klasse der Tourer um elf Meter Rumpflänge.

VIEL HECK, VIEL BUG

Die Baunummer 1 aus der laufenden Serie hat schon einen wahren Messe-Marathon hinter sich und war bereits in Friedrichshafen und Hamburg zu sehen – das Boot mit der

auffällig grauen Rumpf-Folierung. Und nun stand dasselbe Schiff für die ersten Presse-Tests in La Rochelle zur Verfügung.

Äußerlich und auf den ersten Blick bringt das Konzept nur wenig wirklich Neues oder Aufregendes. So folgt auch die 382 optisch in fast unveränderter Form den Linien des aktuellen Dufour-Programms. Die Abgrenzungen zur einen Meter größeren 410 (Test in YACHT 14/13) sind jedoch in den Details erkennbar. Das Merkmal der neuesten Risse aus dem Büro des Italieners Umberto Felci: eine noch breitere, dafür auch wieder flachere Heckpartie. Satt 3,45 Meter misst die Neue ganz achtern, das sind nur gerade 40 Zentimeter weniger als an der breitesten Stelle. Dies verleiht dem Schiff zusätzliche Formstabilität. Dazu eine runde, maximal füllige Bugsektion. Das Mehrvolumen vorn soll verhindern, dass das Boot bei Krängung und wegen des breiten Hecks stark über den Bug wegtaucht und in der Folge dazu tendiert, hinten auszuhebeln.

Die Konstrukteure von Felci und Dufour wollten für das neue Schiff auf zwei Ruder-

GROSSSCHOT AUF DEM DACH ODER GERMAN CUPPER – DER KUNDE WÄHLT

SCHWERPUNKT FUNKTION

blätter verzichten und haben deshalb die Flosse maximal weit nach vorn gesetzt, eben gerade so weit, dass es noch funktionieren kann. Im Vergleich zum Vorgängermodell Dufour 375 kommt die 382 mit einem höheren Mast, der etwas weiter achtern im Boot steht. Dafür wird die Neue aber schon ab Werft mit einer Selbstwendeinrichtung ausgestattet.

Mit der Standardfock bleibt die Segelfläche allerdings vergleichsweise bescheiden, die Segeltragezahl mit einem Wert von 4,0 entsprechend klein. Aber Dufour kann Alternativen bieten. Als Option ist eine Genua mit zehn Quadratmeter mehr Segelfläche zu haben. Damit legt die Segeltragezahl auf einen Wert von 4,3 zu, was wieder mit der Konkurrenz vergleichbar ist. Allerdings bleibt die Überlappung wegen der außen am Schiffsrumpf angeschlagenen Wankenpüttinge auf maximal 108 Prozent beschränkt.

UNTER SEGELN EINE FREUDE

Aber diese Konfiguration genügt: Das Testschiff mit der optionalen größeren Genua zeigt bei mittleren Windstärken um 13 Knoten und wenig Welle prima Segeleigenschaften und kann mit einem erheblichen Leistungspotenzial überzeugen. 6,5 Knoten läuft das Boot hart am Wind und wendet über einen Winkel von nur 80 Grad. Das sind sehr gute Werte für eine Fahrtjacht dieser Gattung. Und dies trotz des Festpropellers auf dem Testschiff.

Noch mehr Freude als die bloßen Zahlen auf den Displays bereitet das ausgezeichnete Verhalten auf dem Ruder. Die Dufour 382 am Wind zu steuern ist ein wahres Vergnügen und erinnert an das Führen eines echten Performance-Bootes. Ein leichter Ruderdruck vermittelt ein gutes Gefühl, und das Schiff reagiert auf die Steuerbewegungen unverzüglich und erfreulich lebhaft.

Das Cockpitlayout entspricht der einfachen und bewährten Anordnung, wie sie auf vielen Tourenbooten zu finden ist. Heißt: Fallen und Trimmleinen über das Kajütdach auf Stopper-Batterien links und rechts vom Niedergang, die Schoten für die Genua auf die Wischen auf dem achteren Süll, wo sie auch vom Steuermann bedient werden können. Nichts Aufregendes, nichts Ungewöhnliches. Die Großschot ist vor dem Niedergang angeschlagen und führt entweder auf die Dachwisch oder als German-Copper-



*Am Heck finden sich große, aber auch nasse Stauräume für Fender oder Badesachen. Die **RIESIGE PLATTFORM** ist hoch über dem Wasser angeschlagen. Haltegriffe fehlen*



AUFGESCHLOSSEN
Bei drei Kabinen bleiben die Backskisten flach. Dennoch haben hier auch sperrige Sachen Platz, etwa Segel



EFFIZIENT
Der Traveller bringt den Großbaum in die Mitte. Die Schiene gibt es allerdings nur als Option



KLASSE
Der Ankerkasten ist Teil der Decksform. Damit bleibt das Ankergeschirr von der Rumpfschale getrennt

Weitere Fotos vom YACHT-Exklusivtest bei www.yacht.de, Webcode # 94005

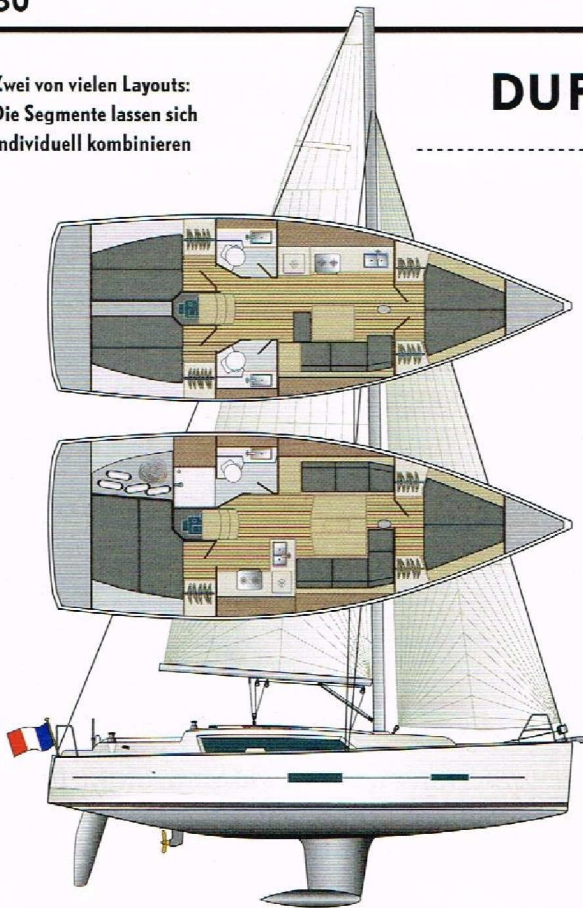
System beidseitig zurück auf die Winschen im Cockpit. Mit wenigen zusätzlichen Blöcken und einer etwas längeren Schot ist diese Varianz auch wandelbar einzurichten, etwa zum Umstellen auf den Einhand-Betrieb.

Hinter dem Rad arbeitet der Steuermann aber nur mit eingeschränkten Platzverhältnissen. Sitzt man wie üblich auf dem Seitendeck, stört das Achterstag im Rücken. Das ist unangenehm, insbesondere auf der Seite mit der optionalen Taljenvorstellung. Die hoch-

klappbaren Steuermannssitze sind zwar pfiffig umgesetzt, aber auch nur zum Fahren unter Maschine wirklich geeignet. Unter Segeln mit Krängung sind sie nicht brauchbar und schränken die Bewegungsfreiheit ein, selbst wenn sie hochgeklappt sind.

Für raume Kurse wünscht man sich auf der Dufour 382 zusätzliche Segelfläche, mit der kurzen Genua verliert sie beim Abfallen schnell den am Wind gezeigten Elan. Leider war das Testschiff nicht mit einem weite- →

Zwei von vielen Layouts:
Die Segmente lassen sich
individuell kombinieren



MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

Grad	kn
40 Grad	6,5 kn
60 Grad	7,4 kn
90 Grad	7,5 kn
120 Grad	5,8 kn
150 Grad	5,1 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 13 kn (4 Bft.)
Wellenhöhe: ca. 0,5 Meter

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,0

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die Segeltragezahl ist bescheiden, be-
rechnet sich aber mit Selbstwendefock

KOJENMASSE

Segment	Maße (m)
Vorschiff	2,00 x 1,98/0,80
Salonkoje	2,57 x 0,64/0,57
Achtern	2,00 x 1,38/1,06

Knapp Durchschnitt Komfortabel

STEHHÖHE

Segment	Maße (m)
Vorschiff	1,82
Salon	1,95
Nasszelle	1,86
Achtern	1,90

Knapp Durchschnitt Komfortabel

STAU RAUM

Segment	Volumen (l)
Vorschiff	1540
Salon, Pantry, Navi	890
Achternkammer	415
Backskisten	1590

Knapp Durchschnitt Komfortabel

SCHALLDRUCK

Segment	dB(A)
Plicht	75
Kajüte	74
Achternkabine	79
Vorschiff	62

Leise 65 Normal 75 Laut

Gemessen in Marschfahrt
(80 % der Höchststrehzahl):
6,5 kn, 2560 min⁻¹

DUFOUR 382 GRAND' LARGE

Yacht-BEWERTUNG

Kompromissloses Fahrtenschiff mit einer ungewöhnlichen Vielfalt an verschiedenen Varianten für den Innenausbau. Einziges Boot in der Klasse um elf Meter Rumpflänge mit der Option auf zwei Nasszellen. Im direkten Vergleich das teuerste im Konkurrenzumfeld. Prima Segeleigenschaften

Konstruktion und Konzept

- + Ideenreiches Konzept
- + Solide Bauweise
- + Bemerkenswerte Ausbauflexibilität

Wohnen und Ausbaugüte

- + Zwei Nasszellen möglich
- + Varianz mit langer Küchenzeile
- Kleine Qualitätsmängel im Detail

Segelleistung und Trimm

- + Viel Potenzial trotz wenig Segelfläche
- + Segel steif und hoch am Wind
- Wenig Platz für den Steuermann

Ausrüstung und Technik

- + Tief angeschlagener Großbaum
- + Ankerkasten als Teil der Decksform
- Keine Haltegriffe auf Heckplattform

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Felci Yachts
CE-Entwurfskategorie	A
Lüa (Rumpflänge)	10,96 m
Gesamtlänge	11,25 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,90 m
Breite	3,85 m
Tiefgang/alternativ	1,90/1,60 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,6 kn
Gewicht	7,1 t
Ballast/-anteil	1,9 t/26 %
Masthöhe über Wasserlinie	14,5 m
Großsegel	36,0 m ²
Selbstwendefock	22,0 m ²
Maschine (Volvo P.)	22 kW/30 PS
Kraftstofftank	Kunststoff/200 l
Frischwassertank	Kunststoff/360 l
Fäkalientanks	Kunststoff/2 x 60 l

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf: GFK-Volllaminat in Handauf-
lage mit Polyesterharz. Deck: GFK-
Sandwich (Vakuum-Injektion)

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	140 955 €
Standardausrüstung ² inklusive:	
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Segelkleid, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung	
Segelkleid (Lazybag)	735 €
Anker, Festmacher, Fender	1530 €
Antifouling	1315 €

Segelklare Übergabe	4165 €
Preis segelfertig ²	148 700 €

Darüber hinaus im Preis enthalten:

Selbstwendefock mit Rollanlage,
klappbare Heckplattform mit Badeleiter, Stauraum für Rettungsinsel
Garantie/gegen Osmose 2/5 Jahre

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²:

Leinenverstellbare Holepunkte	1680 €
Traveller mit Leinenführung	1045 €
Elektrische Ankerwinde	2440 €
Rohrkicker	355 €
Achterstagspanner	590 €
Springklampen	inkl.
Sprayhood	2460 €
Teak im Cockpit	2355 €
UKW-Funkgerät	750 €
Logge, Lot, Wind	2330 €
Autopilot	6270 €
Ladegerät	inkl.
Landanschluss mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (eine)	inkl.
12-Volt-Steckdose in der Navi	inkl.
Heizung	5095 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	205 €
Komfortpreis ²	174 275 €

Werft Dufour Yachts, 17187 Périgny/
Frankreich; www.dufouryachts.com

Vertrieb Generalimport Deutschland:
Baltic Yacht & Management GmbH,
23730 Neustadt in Holstein;
www.dufour-deutschland.de

¹ Dimensionlose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

BAVARIA CRUISER 37

Lüa (Rumpflänge)	10,90 m
Breite	3,67 m
Tiefgang/alternativ	1,95/1,63 m
Gewicht	7,0 t
Segelfläche	69,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,3
Grundpreis ab Werft	109 360 €
Preis segelfertig ²	113 410 €
Komfortpreis ²	131 760 €
YACHT-Test	16/2013

breitetes Tourenschiff in robuster Verarbeitung. Gute Segeleigenschaften im Test. Günstigstes Schiff im direkten Wettbewerb



BENETEAU OCEANIS 38

Lüa (Rumpflänge)	11,13 m
Breite	3,99 m
Tiefgang/alternativ	2,05/1,60 m
Gewicht	6,4 t
Segelfläche	65,7 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Grundpreis ab Werft	113 050 €
Preis segelfertig ²	128 260 €
Komfortpreis ²	149 520 €
YACHT-Test	21/2013

Ungewöhnlich flexibles Tourenkonzept mit vielen Individualisierungsmöglichkeiten. Modularer Aufbau, sehr einfache Basisausstattung



HANSE 385

Lüa (Rumpflänge)	10,90 m
Breite	3,88 m
Tiefgang/alternativ	1,99/1,63 m
Gewicht	7,6 t
Segelfläche (Selbstwendefock)	74,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Grundpreis ab Werft	124 830 €
Preis segelfertig ²	130 858 €
Komfortpreis ²	144 100 €
YACHT-Test	22/2011

Allroundtaugliches Fahrtenschiff mit einer guten Portion Sportlichkeit. Selbstwendefock im Standard, Genua machbar



SUN ODYSSEY 379

Lüa (Rumpflänge)	10,98 m
Breite	3,76 m
Tiefgang/alternativ	1,95/1,50 m
Gewicht	6,7 t
Segelfläche	70,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Grundpreis ab Werft	137 445 €
Preis segelfertig ²	143 475 €
Komfortpreis ²	163 080 €
YACHT-Test	21/2011

Eigenständige Linien und viele Wahlmöglichkeiten. Optional ist die Französin auch als Kielschwerter mit zwei Ruderblättern erhältlich



VIELE GUTE IDEEN SIND TECHNISCH EINWANDFREI UMGESETZT

den Raumwind-Segel ausgestattet. Als Option könnten ein Code Zero oder ein Gennaker bestellt werden. Wer aktiv segeln und davon ankommen will, muss eine dieser Annehmlichkeiten tätigen.

Deshalb: Maschine an. Der 30-PS-Volvomotor mit Saildrive-Antrieb schiebt kräftig und geradlinig ohne nennenswerten Radialmoment, vorwärts wie rückwärts. Auch im Hanse lässt sich die 382 tadellos manövrieren. In Marschfahrt (80 Prozent der Höchstleistung) wird es jedoch insbesondere in der Hinterkabine laut – die Schallisolierung des Maschinenraums hat noch Verbesserungspotenzial.

NEUEN MIT ÜBERRASCHUNGEN

In den Bereich unter Deck präsentiert Dufour mit der 382 bemerkenswerte Vielfalt und ein überraschend ausgefallenes Wohnkonzept. Die Standard-Ausführung kommt mit einer langen Küchenzeile seitlich im Salon. Diese Anordnung war vor vielen Jahren einmal im Trend, speziell für größere Yacht über 40 Fuß und auch für die Nutzung im Winterbereich. Dufour hat die Längspantry zuletzt bei der 450 Grand'Large umgesetzt. In ist auch ihr neuester Entwurf so ausgebaut, jedenfalls in der Standardversion.



WILLKOMMEN

Der tief angeschlagene Baum erleichtert die Arbeit beim Auftuchen des Segels

Wer das jedoch nicht wünscht, kann den Salon auch in klassischer Aufteilung ordern mit zwei Längssofas um einen zentralen Tisch und einer L-förmigen Küche am Niedergang.

Die Basisausführung wartet mit zwei Kabinen im Heck auf, die durch einen Technikkanal in der Mitte voneinander getrennt sind. Alternativ dazu lässt sich achtern ein asymmetrischer Ausbau mit nur einer Kabine und riesiger Liegefläche realisieren. Dort können zwei Personen bequem längs oder auch quer schlafen.

Spannender ist das Angebot der Werft, die 382 als Option mit zwei Nasszellen zu bestellen, beide seitlich am Niedergang. Diese Möglichkeit ist ausschließlich in der Variante mit der langen Küchenzeile gegeben und in dieser Form einzigartig auf dem Markt, zumindest in der Klasse der Tourer um elf Meter Rumpflänge; die Konkurrenz bietet durchgängig nur einen Toilettenraum an. In der Konfiguration als Zweikabiner fällt die Nasszelle auf der Backbordseite dann deutlich größer aus und wird um einen abtrennbaren Duschbereich ergänzt.

Das Wesentliche am Ausbau der Dufour 382: Für alle Bereiche können die Varianten fast beliebig miteinander kombiniert →