

## Le prove di vela e motore



# Il Dufour 3800 un gioiello di Frers

*Il famoso progettista argentino ha disegnato una barca comoda ma nello stesso tempo veloce e capace di competere anche in regata. Buona la stabilità di rotta a tutte le andature. La barca è dotata di otto posti letto e di una attrezzatura completa.*

È già da un po' di tempo che i grandi cantieri francesi affidano la progettazione di alcune delle loro barche ad architetti stranieri dal nome non certo sconosciuto come Bruce Farr, Ron Holland e German Frers. E dire che la Francia non è sicuramente a corto di buoni disegnatori! Ma, evidentemente, il nome famoso, quello che firma le barche vincenti, attira di più e, forse, è giusto sia così. Da questa tendenza non si è ovviamente distaccata nemmeno la Dufour che in fatto di produzione e commercializzazione nel campo nautico, in Europa non ha molti rivali. Così anche una delle ultime nate in casa Dufour, il 3800, porta il nome di un «maestro» della matita: German Frers.

Provare per credere, sono andato al varo di un 3800 nuovo di zecca, pronto per la consegna anche per assistere, una volta tanto, a come viene preparata una barca che di lì a pochi giorni verrà affidata al suo proprietario. Ebbene da questo punto di vista, del resto non trascurabile, devo dire che i

francesi sono davvero imbattibili. La barca esce dal cantiere completa di tutto, fino all'ultimo grillo. Vele, scotte, bozzelli, vassellame è tutto perfettamente diviso e catalogato tanto che se non fosse per i viveri si potrebbe partire subito per una crociera. Credetemi, per chi ha avuto a che fare con i cantieri nautici in genere, queste non sono cose da poco.

### Una barca classica

Montato l'albero, uno Z Spar di tutto rispetto, siamo usciti per verificare fino a dove Frers aveva spinto la sua mano «corsaiola» su una barca nata più che altro per la crociera. È chiaro che un'imbarcazione alla sua primissima uscita in mare non è al massimo della sua condizione e la messa a punto, lo sappiamo, è una cosa lunga. Ma nonostante i normali scompensi, soprattutto nella regolazione dell'albero e delle vele, il 3800 ha dato subito l'impressione di essere uno scafo divertente, solido e che non fa fa-

tica a camminare anche con la sola randa e una bava di vento.

La maneggevolezza e la stabilità sono buone a tutte le andature, qualità che non si riscontrano facilmente su scafi con identiche caratteristiche. Spesso infatti, per non sacrificare l'abitabilità interna, si progettano barche con bagli incredibili, tutto a scapito di una buona resa nelle andature strette. Questo non è il caso del 3800 e lo si può capire anche dalla banchina, dando un semplice sguardo alle linee d'acqua. Siamo, per così dire, su una barca classica che non concede molto all'esasperazione della forma. Il timone, a barra, ha una giusta sensibilità anche se è risultato un po' duro solo perché nuovo. Anche a motore (un Volvo Penta da 24 cavalli) il 3800 si comporta più

*Il Dufour 3800 in navigazione al gran lasco. Come si può notare anche da questa foto, l'assetto della barca è ottimale. Il 3800 si è rivelata una barca adatta a qualsiasi andatura, e perfino a motore è apparsa molto stabile e ben governabile.*





# Dufour 3800



La prua del 3800 con il caratteristico pulpito per il passaggio in caso di ormeggio da prua. Davanti allo strallo si notano le due rotelle per la catena e la cima dell'ancora, dotate entrambe di chiusura per far sì che cima o catena non si sfilino. In basso, sullo scafo, le due bocchette di scarico dell'acqua del gavone di prua.



che egregiamente. Con mare e vento da poppa non tende minimamente a sedersi e a 1800 giri macina i suoi buoni sei nodi.

Per quanto riguarda l'attrezzatura di coperta anche sul 3800 come su tutti gli altri Dufour non si bada al risparmio. Quattro verricelli Lewmar a due velocità, albero e boma Z Spar, 2 stopper a due vie Easy Lock, tambucci in plexiglass ancora della Lewmar.

La coperta è di sandwich di balsa e vetroresina e dà l'idea di una buona robustezza in tutta la sua superficie, anche se il portellone del gavone di prua per l'ancora, scricchiola un po' sotto i piedi. Il pozzetto è molto comodo anche se le due panche sono forse un po' troppo basse rispetto alla tuga e non consentono una perfetta visibilità. Coperta e tuga sono zigrinate ovunque e offrono a chi manovra anche sul bagnato un'ottima presa. Pulpiti e candelieri sono molto solidi secondo la migliore tradizione francese che presta molta attenzione a questi particolari. Il pulpito di prua non è di quelli classici, ma è praticamente costituito da due tientibene uniti da una sbarra trasversale che lascia la possibilità di un agevole passaggio anche in caso di ormeggio «alla francese», cioè di prua. Piccolo neo, del resto riscontrato su molte barche transalpine, i fili che portano la corrente alle luci di via sono esterni al candeliere e quindi più soggetti all'usura e alle rotture.

## Otto posti letto

Sotto coperta il 3800 offre tutto quello che si può chiedere ad un nove metri e forse, per quanto riguarda le cuccette, anche qualcosa in più. È dotata infatti di ben 8 posti letto dei quali almeno 6 decisamente comodi. La cucina e il tavolo da carteggio sono spaziosissimi così come il locale toilette anche se la soluzione del lavabo sulla dritta e il WC sulla sinistra con la doppia porta non mi ha mai convinto molto. Gli interni, in compensato marino, sono rifiniti alla maniera Dufour con molta cura.

Una barca destinata dunque al successo che consiglia vivamente a chi in nove metri e trentacinque vuole avere tutto, compreso il divertimento. E qui la mano «agonistica» di German Frers si è fatta senza dubbio sentire. A proposito di agonismo vorrei aggiungere che la versione «tirata» del 3800 ha già ottenuto in regata ottimi risultati come ad esempio quattro vittorie su cinque prove all'ultima settimana di Marsiglia in quarta classe IOR.

Marco Paleari

### Qualità tecniche più spiccate

Buone prestazioni a tutte le andature  
Ottima dotazione di serie  
Comodità interna

### Possibili miglioramenti

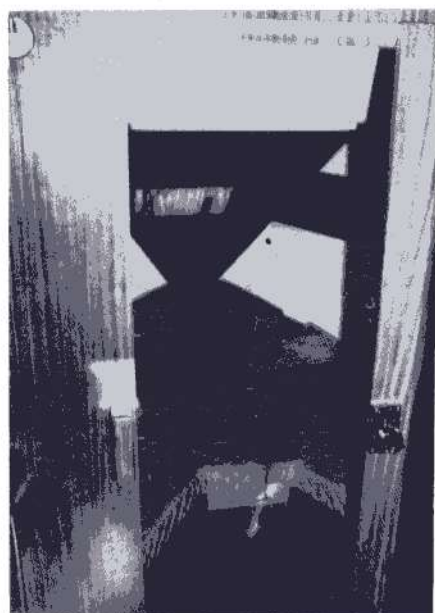
Diversa disposizione del locale toilette  
Miglioramento nelle panche del pozzetto per la buona visibilità del timoniere

### Considerazioni sul prezzo

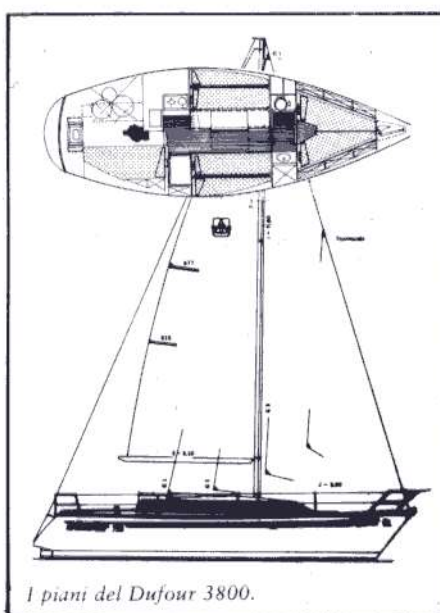
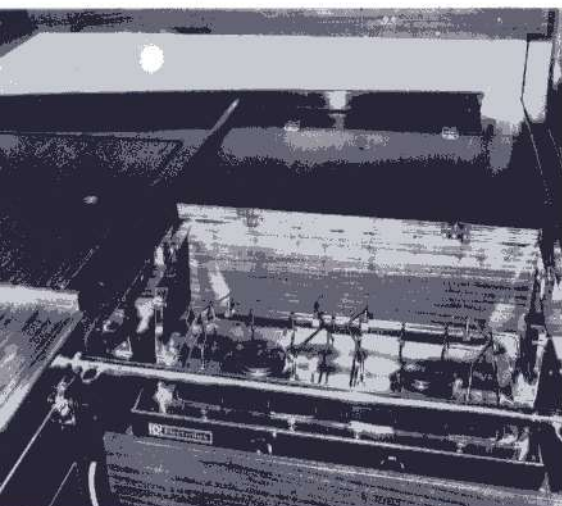
Prezzo interessante

La linea del 3800 è senza dubbio piacevole. German Frers è riuscito a concepire una barca molto comoda senza appesantire le linee e quindi compromettere anche in parte la buona resa sotto vela.





La cabina di prua del 3800. Da questa si passa, andando verso poppa, nella toilette con lavabo e grande piano d'appoggio sulla sinistra e WC sulla destra. Il tutto può essere isolato mediante le due porte scorrevoli della cabina di prua e della dinette.



I piani del Dufour 3800.



L'ampio pozzetto del Dufour 3800. Sotto la panca di sinistra, guardando la barca da poppa, vi sono due gavoni, uno molto spazioso per le vele e uno più piccolo per accessori vari. Il gavone più grande può essere chiuso da sottocoperta mediante un rinvio di cine. In alto sopra la leva dei comandi del motore, la pompa di sentina.

La cucina è molto comoda e dotata di ogni accessorio. Oltre al fornello a due fuochi vi è una ghiacciaia da cento litri con un porta bottiglie esterno ma a contatto con la parete della ghiacciaia stessa.

Nel quadrato le cuccette sono in tutto cinque di cui due alte che si formano alzando la ribaltina che durante il giorno funge da schienale per il divano. Al tavolo centrale possono trovare posto comodamente sette persone.

#### Scheda tecnica

Imbarcazione: 3800  
Cantiere: Michel Dufour Yacht - La Rochelle (FR)  
Distributore: Dufour Yacht Italia - Via Gallarate 58 - Milano

#### Generalità

Lunghezza f.t.: metri 9,35  
Lunghezza al gall.: metri 7,80  
Baglio max e al gall.: metri 3,20/—  
Immersione: metri 1,35/1,70  
Dislocamento: chilogrammi 3.800  
Zavorra: chilogrammi 1.700  
Superficie velica Randa + Genoa: metri quadri 52  
Bordo libero a prua e a poppa: metri 1,05/0,86  
Altezza sull'acqua: metri 13,10  
Prezzo base (esclusa IVA 18%): Lire 43.600.000  
Omologazione RINA: si

#### Motorizzazione

Motore: tipo Volvo Penta Md7b  
Potenza: 17 HP\* (13 KW)  
Elica: tipo fissa; 2 pale  
Serbatoio carburante: 45 litri  
Trasmissione: ad asse  
Raffreddamento: ad acqua

#### Condizioni meteo di prova

Località: Sanremo  
Vento: f. 2  
Mare: calmo  
Temperatura: 14 °C  
Persone a bordo: 2

#### Piano velico e armamento

Randa: 17,50 metri quadri  
Genoa: 31,00 metri quadri;  
Fiocchi: 22,00 metri quadri;  
Tormentina: 7,00 metri quadri;  
Spi: 80 metri quadri;  
Albero: Z Spar; l. 11,90 m  
Sezione: 170x120 mm.  
Strallo di prua diametro: 7 mm.  
Sartame diametro: 7 mm.  
Timoneria: a barra  
Verricelli: Lewmar

#### Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,84 metri  
Cuccette: numero 7/8 in 2 cabine  
WC: 1 tipo marino in locale separato  
Lavello: plastica + inox  
Serbatoio acqua: 140 litri  
Fornello: 2 fuochi  
Combustibile: gas  
Pompa di sentina: manuale  
Impianto elettrico: v 12  
Capacità batteria: 90 Ah  
Accessori standard: 4 vele, attrezzatura di coperta, motore, bussola, ecoscandaglio con allarme, cucina completamente equipaggiata, ancora 14 kg., 4 parabordi, 1 estintore, ferro di cavallo.

Accessori extra: attrezzatura spi, 2 winch del braccio, tangone, spinnaker, strumentazione varia.

#### Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,198  
Finezza della carena: BWL/LWL = /  
Rapporto di zavorra: (Z/Δ) 100 = 44,73%  
Indice di stabilità di forma: SAxH/(BWL<sup>3</sup>) = /  
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m<sup>2</sup>/tonn. = 13,68  
Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 4,47  
Numero di Bruce B = SA / Δ = 0,46  
Dislocamento relativo: Δ/(LWL); Kg/m<sup>3</sup> = 8,007  
Velocità limite teorica: 2,54 √ LWL (nodi) = 7,09