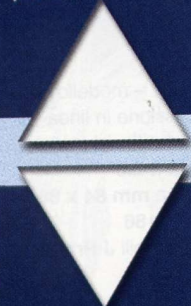


# PROVA

- Linee eleganti
- Ottime prestazioni anche con poco vento
- Rapporto qualità/prezzo



- Serbatoio dell'acqua a prua
- Ventole areazione vano motore in pozzetto



# Dufour 40



Linee eleganti e ottime prestazioni per un fast cruiser disegnato da Umberto Felci. Tre le versioni disponibili per gli interni, intelligente l'organizzazione della coperta.

di Luca Sordelli

**E** italiana, di Umberto Felci, la firma dell'ultima nata in casa Dufour. Fedele alla sua vocazione per le barche belle e divertenti, il progettista gardesano ha creato per i francesi un 12 metri per la crociera veloce, ma veloce veramente. A

# PROVA DUF FOUR 40



1. Tradizionale cucina a L. Utili i cassettoni laterali per stivare la cambusa.
2. La zona carteggio. Ben fatto il quadro elettrico con anche gli indicatori di livello di acqua e gasolio.
3. Una delle due cabine gemelle di poppa con cuccetta matrimoniale.
4. Nell'allestimento a tre cabine e due bagni l'armatoriale di prua ha la cuccetta in murata.

dimostrarlo sono i numeri rilevati nella nostra prova, che parlano di una barca brillante e reattiva. E d'altronde era vietato sbagliare decidendo di lanciarsi in questa fascia di mercato, quella dei fast cruiser di 12 metri, dove la battaglia è sempre più dura, la competizione più serrata. E' infatti un segmento strategico, prima di tutto in Italia, in Spagna e nella Francia mediterranea, dove non solo ci si gioca una parte importante del budget, ma anche molto dell'immagine verso l'esterno. Perché se da un lato è importante produrre barche sempre più comode, ampie e abitabili, fondamentale è anche trasmettere ai potenziali armatori l'idea di un marchio, di un cantiere che sappia fare anche scafi veloci, magari non per la regata, ma per chi comunque

sappia apprezzare le prestazioni di una barca grintosa (capostipite della nuova generazione dei 12 per la crociera regata è stato il First 40.7 disegnato da Bruce Farr e diventato punto di riferimento sia per il suo successo commerciale che per le sue linee "azzeccate"). Proprio in quest'ottica, per aggiornare la sua produzione (ancora basata sulla gamma Classic che comincia ad avere parecchi anni) e per stare al passo con gli altri (ora che anche Bavaria sta per lanciare una gamma "Race") Dufour ha intrapreso questa strada con il

40' che continuerà a percorrere con il 36' e il 44', in arrivo in Italia prima dell'estate (rispettivamente a 100.000 e 224.000 euro, iva inclusa). E' uno degli effetti più evidenti che si sentono nella gestione del marchio da quando i Cantieri del Pardo sono entrati a far parte (pesantemente) del pacchetto azionario di Dufour.

## Progetto

Come dicevamo in apertura le linee d'acqua sono di Umberto Felci, gli

interni sono invece del francese Patrick Roséo. La concezione progettuale della barca è quella che ci si può aspettare da un crociera regata moderno, con



una notevole lunghezza al galleggiamento, un bel po' di peso nel bulbo (il 36%), una costruzione in sandwich per coperta e scafo, con l'eccezione dalla zona vicina alla pinna che è in laminato pieno (la resina è di tipo poliestere, con gli strati esterni impregnati in NPG che garantiscono una buona difesa dall'osmosi, l'anima del sandwich è in PVC ad alta densità). Elementi che la distinguono da molte avversarie dirette sono l'armo a 9/10 con genoa al 130% e l'eleganza delle linee. Nel primo caso si è scelto di rinunciare a qualche metro di tela in favore di una maggiore facilità di manovra (meno carichi sulle scotte) e un piano velico molto equilibrato (con randa e fiocco che hanno la stessa superficie); nel secondo si è invece andati verso un profilo più filante, con

murate e tuga più basse, rinunciando a qualche centimetro utile sottocoperta.

### Interni

Tre le versioni disponibili, a due cabine e un bagno, oppure a tre locali notte con due o un solo bagno. La versione della barca della prova era quest'ultima, con l'armatoriale a prua, con la cuccetta in murata e molto spazio per stivare il bagaglio. Una distribuzione nel complesso abbastanza equilibrata, ottima per l'uso "familiare". Intelligente alternativa è anche la versione con solo due cabine ma con un bagno più grande (con box doccia separato), armadio per le cerate e un enorme gavone a poppa. Nonostante i centimetri limati un po' ovunque per ottenere forme più snelle le volumetrie interne

sono più che sufficienti, con un'altezza in quadrato di 195 cm e di 190 nella cabina di prua. Nella media anche la superficie delle cuccette.

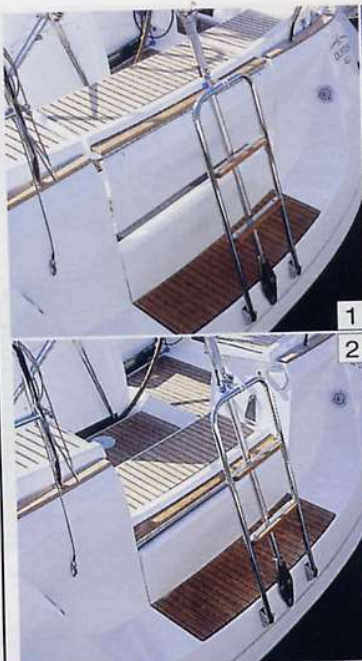
L'impiantistica è stata studiata, così come deve essere, all'insegna della semplicità e dell'accessibilità, con tutte le prese a mare concentrate in bagno e un quadro elettrico ben fatto (con gli indicatori di livello per acqua e gasolio ma senza Amperometro) e raggiungibile da due lati. Non ci è però piaciuta la scelta di collocare i serbatoi dell'acqua alle estremità, sotto le cuccette di prua e poppa, e non a centro barca, limitazione non da poco soprattutto quando si naviga con onda. Limitata anche la capacità delle batterie, due da 100 Ah, con l'eventuale seconda per i servizi inserita nella lista degli optional. Ci è

**5. Uno solo il bagno nella barca della prova. Esiste anche la versione con doppi servizi.**

**6. In quadrato l'altezza massima è di 195 cm. Tra gli optional (560 euro) il tavolo trasformabile in un'ulteriore cuccetta doppia.**

# PROVA

1/2. Ben studiato il sistema per la discesa in acqua da poppa con la parte centrale del coronamento che con un solo movimento si richiude su se stessa.  
3. Vista d'insieme del pozzetto dominato dalla ruotona centrale.



4. I carrelli del genoa regolabili da poppa.  
5. Ai frenelli si accede direttamente dal pozzetto.  
6. Il timoniere ha a portata di mano sia la regolazione fine della randa che la scotta del genoa.  
7. L'intelligente golfare ai piedi del tambucio per agganciare le cinture di sicurezza.  
8. Il trasto di randa appena a prua della timoneria.  
9. Da spostare lo sfiato per l'areazione del vano motore, ora in pozzetto.

piaciuta invece l'organizzazione della cucina ricca di stipi e cassetti per stivare la cambusa ampi ben accessibili.

## La prova

Prime sensazioni, grande facilità di conduzione e ottime presta-



zioni. Ci è piaciuta la scelta di portare tutte le manovre ben a portata di mano del timoniere che può quindi da solo condurre la barca con tranquillità, e ci

hanno colpito, prima di tutto, le velocità che questa barca riesce a sviluppare. Pur precisando che era avvantaggiata da una situazione di poco carico (quattro persone, serbatoi quasi vuoti, niente bagagli e cambusa) i "numeri" di questa barca sono veramente ottimi, con una bolina a 6 nodi con un vento reale di 7/8. Intelligente anche la scelta, sulla versione del test, della chiglia lunga in piombo e della randa steccata (optional rispettivamente da 3.500 e 3.000 euro) che sicuramente garantiscono più rigidità e performances. Nel complesso quindi una barca divertente anche con una bava di vento, condizione più che mai ricorrente in estate nei nostri mari, condizione in cui in genere "gli altri" accendono il motore.

Piacevole anche la sensazione "alla guida" (anche se la ruota, per lasciare un comodo passaggio verso poppa, è di diametro un po' troppo piccolo) grazie ad sistema di frenelli ben studiato (e anche facilmente raggiungibili direttamente dal pozzetto sollevando un gavone dietro alla colonnina del timone). A motore, con il Volvo da 55 cv (optional rispetto al 40 cv di serie), la barca ha toccato una punta massima di 8.5 nodi per una media di crociera di 7.5/7.6 nodi. Leggermente sopra alla media soprattutto ai regimi medio alti, per la presenza di qualche vibrazione di troppo, i valori relativi alla rumorosità sottocoperta. Agilissima nelle manovre in porto. Intelligente infine la posizione studiata per l'autogonfiabile: nel coronamento, sotto ai piedi del timoniere.

**Vela**  
MOTORE

# DOUFUR 40 LA PROVA IN CIFRE

## Progetto

Umberto Felci e Patrick Roséo

## Prezzo

135.150,00 Euro, Iva esclusa, franco cantiere con il motore Volvo Penta da 40 cv.

## Dati

Lungh. f.t. m 11,99 - lungh al gall. m 10,74 - largh. max m 3,90 - pescaggio massimo chiglia m 1,60 (m 2,10 chiglia lunga optional) - dislocamento kg 7.300 - zavorra kg 2.700 - serbatoio acqua lt 350 - serbatoio carburante lt 160 - n° cuccette 6

categoria di navigazione A/8.

## Piano velico

Albero in alluminio, armato a 9/10 con due ordini di crocette e senza volanti - sup. velica randa mq 41,6 - genoa avvolgibile al 130% mq 40,8 - spinnaker mq110 - I: 14,65, J: 4,19, P: 14,25, E: 5,25.

## Dotazioni optional

Pack crociera (euro 4.834) - pack electronique (euro 8.011) - pack securite (euro 2.244) - ponte in teak (euro 7.446) - pozzetto in teak (euro 1.224) - motore da 55 cv (euro 1.659) - chiglia in

piombo da 2,10 m (euro 3.570) albero maggiorato (euro 1.071) secondo bagno (euro 1.750).

## Le misure

Cabina di prua: altezza max m 1,90, cuccetta m 2,40 x 1,85 altezza in quadrato m 1,95 - cabina di poppa altezza m 1,95, cuccetta m 1,95 x 1,30 - altezza in bagno m 1,90.

## Indirizzi

Costruito da Dufour Perigny Cedex Francia Importatore per l'Italia

## Lagon Yachting

Marina degli Aregai (IM)  
Tel. 0184.481010  
Fax 0184.481007  
www.dufour-yachts.com

## motore della prova

Volvo Penta da 55 cv di potenza all'asse - modello D2 55 - trasmissione S drive diesel 4 cilindri in linea - cilindrata lt 2,2 - alesaggio x corsa mm 84 x 100 - peso a secco kg 249 - elica a tre pale abbattibili Volvo Penta - motore di serie: Volvo Penta da 40 cv

## Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina	8	5,8
bol.larga	8	6,0
traverso	8	5,4
lasco	8	5,2
poppa	8	4,2

## a motore

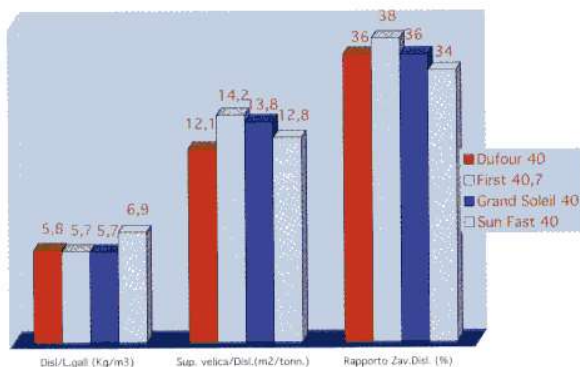
giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)		
		dinette	prua	poppa
1000	4,2	63	56	62
1500	5,5	65	60	63
2000	6,8	66	61	64
2400	7,7	73	63	66
2900	8,5	75	69	74

Nota: la prova si è svolta a Imperia con vento tra i 9 e gli 11 nodi di intensità, mare piatto e quattro persone a bordo. Vele utilizzate: randa e genoa avvolgibile. Carena pulita, gasolio 50%, acqua 10%.

## Giudizio in sintesi

Un bel fast cruiser dalle linee eleganti e dalle ottime prestazioni a vela. Intelligente l'organizzazione della coperta che rende la barca facilmente gestibile anche da una sola persona. Tre le soluzioni disponibili per gli interni, da due o tre cabine, uno o due bagni. Nel complesso buon rapporto prezzo/qualità, e grande piacere "alla guida".

## Gli indici di prestazione a confronto



Nota: dislocamento relativo (disl./gall): più il valore è basso più la barca è leggera - sup. velica relativa (sup.velica/dist): a valori alti corrispondono barche più invelate - rapp. zavorra/disl.: a valori alti corrispondono barche rigide.

## Le avversarie

Barca	L.ft. (m)	largh. (m)	disl. (kg)	sup. vel. (mq)	pesc. (m)	Progetto	Cantiere	Prezzo (Euro)
Dufour 40	11,99	3,90	7.300	89	2,10	Felci/Roseo	Dufour	135.150
First 40.7	11,93	3,75	6.900	98	2,40	B.Farr	Bénéteau	116.889
Grand Soleil 40	11,99	3,80	6.800	94	2,40	Duck Design	C.del Pardo	146.106
Sun Fast 40	11,75	3,95	7.300	94	2,40	D.Andrieu	Jeanneau	135.008

