



### Pregi

- Interni spaziosi e ben ripartiti
- Buone prestazioni veliche
- Ampi volumi di stivaggio

### Difetti

- Timone poco reattivo
- Dotazioni di serie piuttosto scarse
- Serbatoio a prua

*Le prestazioni di un cruiser-racer, l'abitabilità di una barca da crociera pura. L'accoppiata Felci/Roseo ha di nuovo fatto centro nel segmento dei 13 metri*

>>  
Dufour  
425



Sopra, la prua del Dufour 425 presenta entrate sottili che poi tendono ad allargarsi con un flesso accentuato. Nella prova la barca ha dimostrato un buon passo sull'onda. A sinistra, il 425 al lasco sotto gennaker con vento reale tra 18 e 20 nodi. Le ruote sono molto morbide, ma la superficie della pala andrebbe forse maggiorata.

**C**onciliare le prestazioni con l'abitabilità è forse il compito più difficile di un progettista. Se allarghi le sezioni di prua alla ricerca di maggiori volumi nella zona armatoriale rischi di pregiudicare il comportamento in bolina, specie con mare formato. Se viceversa allarghi quelle di poppa così da ricavare cuccette "oversize", la carena non conserva la giusta simmetria quando la barca sbanda, accentuando la tendenza orziera. Se aggiungi peso in chiglia per farla sbandar meno, aumenti anche il dislocamento e così devi aggiungere tela.

Più tela si traduce in maggiori carichi per la barca (e quindi strutture e attrezzature più costose) e più difficoltà di manovra per l'equipaggio. Né puoi alzare più di tanto i bordi liberi o la tuga, pena un vistoso appesantimento delle linee. Insomma, l'arte del compromesso è impegnativa e il risultato spesso poco soddisfacente. Quando capita di provare una barca che passa l'onda senza battere, che è veloce e al contempo abitabile, è pertanto una piacevole sorpresa. Specie se con condizioni "muscolose" come quelle incontrate col nuovo Dufour

425 nei due giorni di navigazione in Atlantico. Al pari degli altri modelli Grand Large, l'ultimo nato del cantiere Dufour ha quella verve che lo differenzia dai diretti concorrenti e che è un po' la caratteristica saliente della gamma. Barche che si collocano a metà tra la crociera pura e la crociera-regata. D'altronde da un progettista come Felci, sempre attento alle prestazioni, era logico attendersi belle linee d'acqua. Così come da Roseo, uno dei migliori interior designer, una ripartizione equilibrata che sfrutta al meglio gli spazi disponibili. >>

## LA COPERTA facile la circolazione in pozzetto grazie alla doppia ruota



A lato, il pozzo della catena è stretto e profondo, il salpancora elettrico è manovrabile anche con il portello chiuso. A sinistra, il pozzetto con il tavolo in teak aperto. Le sei sedute sono confortevoli, ma la bussola è distante dalle ruote e di conseguenza poco leggibile.



Da sinistra, il ponte prodiero offre un'ampia zona prendisole. I passavanti sono larghi e liberi da intralci, il rivestimento in teak è opzionale. Sopra, i due gavoni ricavati su ciascun lato, sotto, la tuga con il trasto randa a pruvavia del tambuccio.

Dimensioni espresse in centimetri



A destra, la parte centrale della schiena d'asino è ribaltabile per un comodo accesso allo spoiler. Ai lati dello specchio di poppa sono visibili i tappi di imbarco dell'acqua e del gasolio.



Daniele Oberrauch/Sea&See



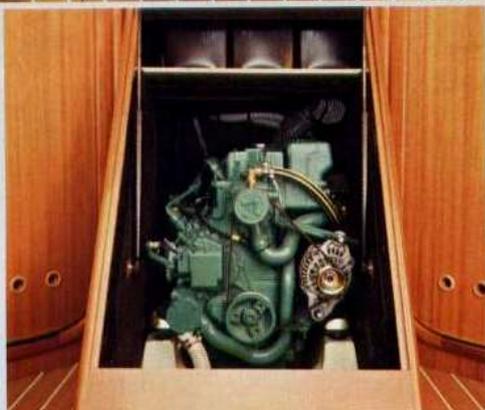
Sopra, la zona d'ingresso garantisce un appoggio sicuro per lavorare ai winch delle drizze.

>>  
**Dufour**  
**425**

**GLI INTERNI** spazi ampi e ben sfruttati, quadrato arioso con cucina lineare,



Sopra, l'ampio e luminoso quadrato del Dufour 425 ospita un divano a ferro di cavallo trasformabile in cuccetta doppia. Insieme con la panca centrale offre 8 posti comodi per mangiare. A destra, l'accesso frontale al motore con sopra le batterie.



A sinistra, la cucina a sviluppo lineare è dotata di frigo a pozzetto da 130 litri, doppio lavello e fornello a tre fuochi. Abbondanti sia lo spazio di stivaggio che la superficie dei piani di lavoro. La zona è aerata da un boccaporto posto sulla verticale del forno.

<<  
**Progetto 9/10**

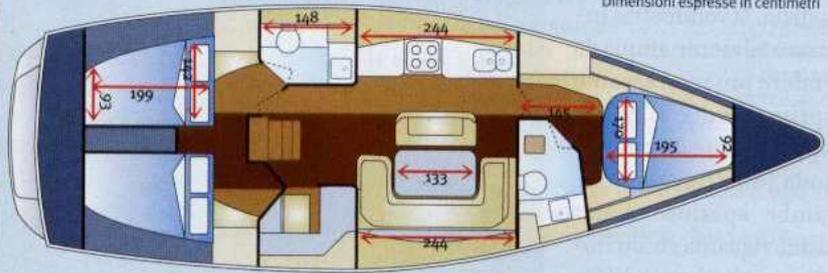
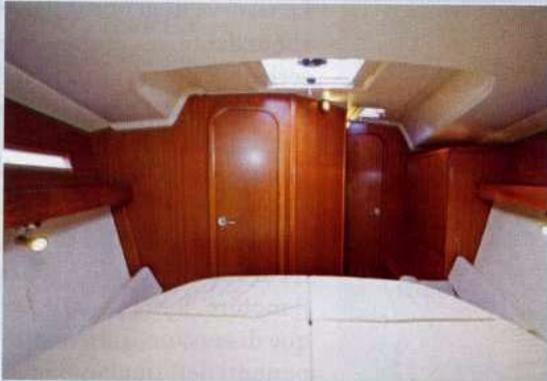
Visto di lato sembra un modello della gamma Performance, quella più corsaiola alla quale appartiene il Dufour 44. Ha lo stesso profilo moderno dello scafo con la prua a piombo e la poppa alta sull'acqua, utile per limitare l'effetto di trascinarsi. E una tuga altrettanto bassa e filante che contribuisce a slanciare le linee. Per intuire la destinazione crocieristica del 425 occorre guardarlo da prua: solo allora ci si accorge che le sezioni sono più piene, pur con quel flesso nelle entrate tipico dei progetti di Felci che

serve ad agevolare il passaggio sull'onda. Di conseguenza il baglio massimo viene a trovarsi in posizione quasi centrale e questo consente di mantenere un assetto più equilibrato sotto sbandamento. Le sezioni panciute indicano una forte stabilità di forma (rnc di 270 kgm), a cui si somma il raddrizzamento di peso fornito dal corposo siluro della chiglia. Lungo 11,23 m al galleggiamento, il 425 è in grado di sviluppare una velocità critica di oltre 8 nodi: con vento sostenuto, così come nei trasferimenti a motore, si può dunque contare su ottime medie.

**Costruzione 8/10**

Lo scafo in laminato pieno con interposizione di un tessuto di kevlar nella zona della chiglia viene realizzato con tecniche tradizionali, mentre per la coperta in sandwich il cantiere utilizza la tecnica dell'iniezione. La resina viene in pratica iniettata tramite una serie di condotti all'interno dei due stampi, un maschio e una femmina perfettamente combacianti, andando a impregnare i tessuti precedentemente disposti a secco. Molteplici i vantaggi che ne derivano: una maggiore compattezza del laminato, l'i-

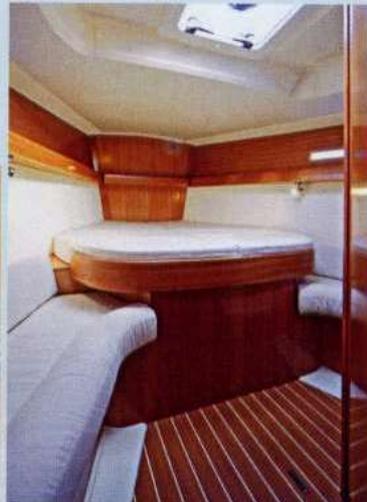
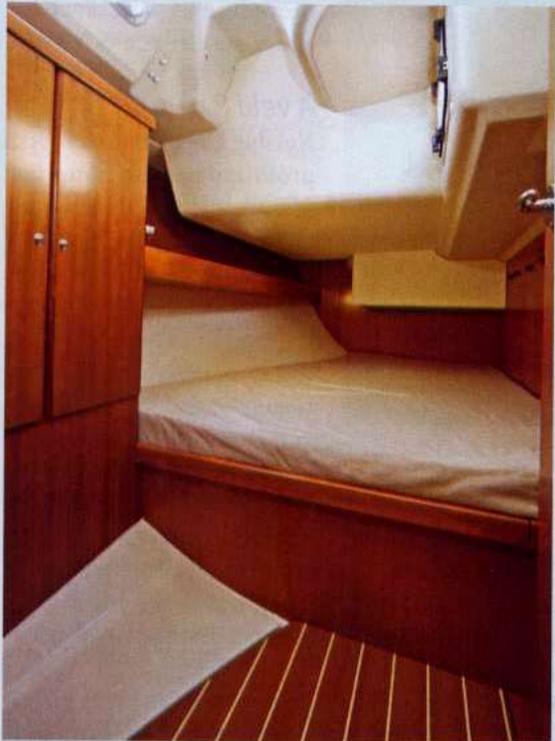
**grande risalto alla zona armatoriale dove spicca la toilette con box doccia separato**



Dimensioni espresse in centimetri

**ALTEZZE IN CABINA.** Cabine di poppa cm 200; toilette di poppa cm 190; cucina cm 196; dinette cm 200; cabina di prua cm 190; toilette di prua cm 190.

Sopra e a destra, due immagini della cabina armatoriale. Oltre alle dimensioni del disimpegno si apprezzano quelle della cuccetta, arrotondata in testa per agevolare l'accesso dai lati. Sotto, una delle due cabine gemelle di poppa, entrambe aerate da un boccaporto e due lunghi oblò contrapposti.



Danièle Oberbrauch / Sea&See

Sopra, la zona carteggio è di ampiezza superiore alla media, il piano misura 100x57 cm, molto confortevole anche la seduta. A sinistra, la toilette armatoriale ingloba una zona doccia separata con rubinetto miscelatore. Spaziosa anche la toilette di poppa, provvista di accesso sia dal quadrato che dalla cabina ospiti.

deale rapporto tra resina e fibra, il notevole risparmio di peso (circa 150 kg in meno) e più altezza sottocoperta per la finitura della parte interna senza bisogno dei cielini. L'ossatura controstampata è realizzata fuori opera e poi incollata e fazzolettata alla scocca. Il bulbo è in ghisa, mentre l'asse del timone è in acciaio inox. Discrete le finiture.

**Coperta 9/10**

Il disegno della coperta è assimilabile a quello di un cruiser-racer, mentre di stampo crocieristico è la disposizione dell'at-

trezzatura. Così, ai passavanti larghi, alla tuga bassa e all'ampia zona libera del ponte prodiero, fanno riscontro i winch primari a ridosso delle ruote, il tavolo fisso e la schiena d'asino ribaltabile per accedere allo spoiler senza saliscendi. Soluzioni che tendono a conciliare la vivibilità degli spazi e la facilità di manovra in equipaggio ridotto, con un'agevole circolazione sia all'interno che all'esterno del pozzetto. Le panche offrono sei sedute comode e, grazie alla doppia ruota, il timoniere ha piena visuale del genoa anche da sopravvento.

Il dimensionamento delle attrezzature è corretto e il trasto della randa, per quanto molto avanzato, è di lunghezza adeguata. Mancano però la regolazione dal pozzetto del punto di scotta del genoa (che per la sua notevole sovrapposizione richiede frequenti interventi di riduzione) e il tendipaterazzo. Abbondante lo stivaggio.

**Interni 10/10**

Oltre alla versione della prova con tre cabine e due bagni (e la possibilità del terzo che però sacrifica in parte il carteggio), >>

**Dufour  
425**

«  
esiste quella con due cabine e due bagni. A nostro giudizio, la volumetria interna è talmente ampia da rendere più interessante la prima. Le due cabine di poppa, servite da una comoda toilette, sono entrambe spaziose e per quanto riguarda gli altri locali non c'è alcuna differenza tra le due versioni. Il quadrato ospita una dinette a ferro di cavallo con panchetta centrale, per un totale di otto posti per mangiare. La cucina a murata, con piani di lavoro liberi e numerosi stipetti sia in alto che in basso, è dotata di un frigo da 130 litri. Noto anche lo sfruttamento degli spazi nella zona carteggio, una delle più funzionali finora provate, il cui piano misura 100x57 cm. All'armatore è dedicato il quartiere di prua (ben 3,50 m di lunghezza) composto dalla cabina con cuccetta accessibile dai lati e una toilette con box doccia separato.

**Piano velico 7/10**

Il rapporto superficie velica/dislocamento è analogo a quello dei concorrenti, ma l'esigenza di tener basso il centro di spinta ha portato a profili poco allungati verticalmente, compensati dal genoa a forte sovrapposizione (140%). Una configurazio-

Un'immagine del piano velico a 15/16esimi del Dufour 425. Di serie il genoa al 140% e la randa semisteccata, entrambe in dacron. Sull'esemplare in prova c'era invece il set di vele opzionale in laminato taffetato. Da montare un tendipaterazzo, indispensabile per ridurre la vistosa catenaria.



ne tradizionale che richiede un maggiore utilizzo dell'avvolgifiocco, ma che al contempo è più efficiente al lasco quando non si ha voglia di issare il gennaker. L'albero appoggiato in coperta è armato a 15/16esimi, con due ordini di crocette angolate di 20° e sartieme in cavo spiroidale. Da sostituire senz'altro le drizze in prestirato con quelle in Spectra.

**Impianti e dotazioni 7/10**

La riserva di acqua dolce è abbondante, ma uno dei due serbatoi è posto sotto la cuccetta di prua. Noto anche l'autonomia di carburante, mentre va aggiunta una seconda batteria per i servizi (di serie solo una da 140 Ah), il cui alloggiamento è sopra il motore, lontano dalle acque di sentina. Tutti i componenti dell'impianto idrico sono ben accessibili e c'è spazio per aggiungere altri accessori, come un dissalatore. Meno ricche della media le dotazioni di serie, da prevedere il "pack crociera" che costa circa 12.000 euro.

**A vela 8/10**

Nei due giorni di prova con il prototipo il vento non è mai sceso sotto i 15 nodi, con punte di quasi 30. Se non ci è dunque possibile esprimere un giudizio sul comportamento con poca aria, possiamo garantire che con vento sostenuto il 425 è davvero divertente. Anzitutto è rigido

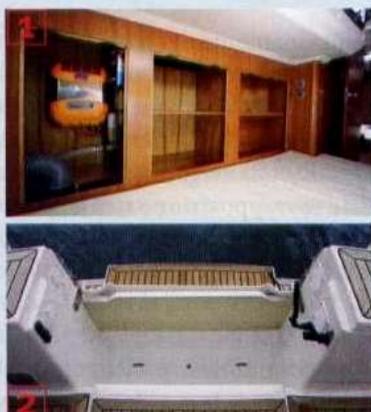
alla tela (fino a 20 nodi con randa e genoa pieni), è leggero al timone e ha un passo morbido sull'onda. I target in bolina sono simili a quelli degli attuali 40 piedi cruiser-racer (con 18 nodi di vento reale si viaggia a 7,3/7,4 nodi di velocità con un angolo tra i due bordi di circa 85°). Al lasco col gennaker il log ha segnato punte di quasi 10 nodi e raramente è sceso sotto gli 8. In considerazione della destinazione crocieristica ci vorrebbe però una pala del timone più grande, a barca sbandata stalla infatti con una certa facilità.

**A motore 8/10**

Con il Volvo 55 cv opzionale dotato di piede S-Drive ed elica a due pale fisse abbiamo di poco superato i 7,5 nodi a regime di crociera. Una potenza sicuramente più adeguata a quella del Volvo 40 cv fornito di serie. Molto contenuta la rumorosità, agevole l'accesso frontale al vano (meno sui lati), ma sensibile l'effetto evolutivo dell'elica in retromarcia.

**DETTAGLI AZZECCATI**

1 Le cabine di poppa sono separate da un'intercapedine sfruttata come stipetti e vano tecnico per impianti. Una buona soluzione per incrementare lo stivaggio e ottenere un migliore isolamento acustico. 2 Sotto il calpestio del corridoio di accesso allo spoiler è ricavato il vano per l'autogonfiabile. Una posizione sicura e facilmente raggiungibile. 3 Ripostigli nella zona carteggio davvero non mancano, c'è spazio in abbondanza per attrezzi, carte, libri e strumentazioni.



# Dufour 425

## LA PROVA IN CIFRE

### DATI BARCA

- Lunghezza fuori tutto ..... m 12,90
  - Lunghezza scafo ..... m 12,60
  - Lunghezza al gall.: ..... m 11,23
  - Larghezza al b. max: ..... m 4,16
  - Pescaggio standard: ..... m 2,10
  - Pescaggio alternativo: ..... m 1,75
  - Dislocamento: ..... kg 8500
  - Zavorra (pesc. std): ..... kg 2440
  - Superficie velica: ..... mq 85,50
  - Superficie randa: ..... mq 37,50
  - Superficie genoa 140%: ..... mq 48,00
  - I: ..... m 14,70
  - J: ..... m 4,75
  - P: ..... m 13,68
  - E: ..... m 4,70
  - Numero cuccette: ..... 4/6+2
  - Motore: ..... Volvo Penta 40 cv
  - Capacità serbatoi acqua: ..... l 450
  - Capacità serbatoio gasolio: ..... l 160
  - Omologazione CE: ..... Cat. A 8 persone
  - Disegnata da: ..... Felci/Roseo
  - Costruita da: ..... Dufour Yachts
  - Distribuita da: ..... Rete Concessionari
- Dufour Italia, [www.dufour-yachts.com](http://www.dufour-yachts.com)



### PREZZI

Versione 3 cab. 2 bagni ..... € 143.900

f.co cantiere, Iva esclusa

#### Attrezzatura di coperta di serie

Winch primari n. 2 Harken 48.2; Winch drizze n. 2 Harken 40.2; Rotaie genoa e trasto randa Harken; Stopper n. 7 Spinlock Xts + 1 Xas; Albero e boma Sparcraft Perf.; Obliò e boccaporti Lewmar; Bussola Plastimo; Avvolgifiocco Facnor; Vele Elvstrom

#### Dotazioni di serie

Panche pozzetto rivestite in teak, autoclave con filtro, boiler 40 l, frigo elettrico 130 l, batteria servizi 1x100 Ah, batteria motore 1x100 Ah, luci navigazione a Led, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, 2 pompe svuotamento ghiotte doccia, scaletta bagno, doccia in pozzetto, motore Volvo 40 cv con elica 2 pale fisse su S-Drive, randa semisteccata, genoa avvolgibile.

#### Optional

- Suppl. motore Volvo 55 cv ..... € 1.826
- Capottina paraspruzzi ..... € 1.980
- Bimini ..... € 1.910
- Elica abbattibile 3 pale ..... € 1.500
- Passavanti e fondo pozz. in teak ..... € 10.900
- Albero maggiorato (+0,5 m) ..... € 2.375
- Strallo trinchetta amovibile ..... € 850
- Chiglia pescaggio m 1,75 ..... € 1.000
- Suppl. randa interamente steccata ... € 3.625
- Pack crociera (vento, log, eco ST 60, tavolo pozzetto, ruote rivestite in cuoio, pagliolato in legno, attrezzi cucina, radio CD con 2 alt. est. e 2 int., acque nere per 1 bagno, lazy bag e lazy jack, ancora, cime e 6 parabordi, vang rigido, doccia pozz. calda/fredda, supporto motore f.b., imp. 220 V con caricatterie, tende oscuranti, 2 batterie suppl., alternatore 115 Ah, salpancra elettrico 1000 W, Gps Inmarsat D+) ... € 12.100

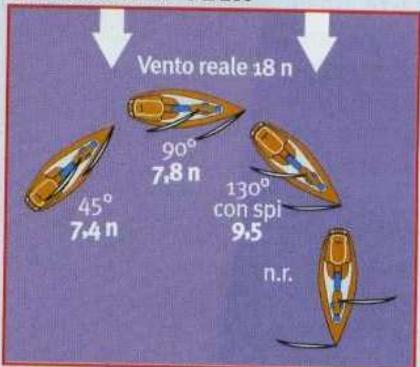
### CONDIZIONI DEL TEST

- Velocità del vento reale: ..... 15/28 nodi
- Stato del mare: ..... poco mosso
- Equipaggio imbarcato: ..... 3 persone
- Serbatoi: ..... 1/5 acqua, 1/3 carburante
- Pulizia carena: ..... buona

#### Vele usate

Randa steccata - Genoa 140% - Spi asim. 0.90 oz  
Strumentazioni utilizzate  
Gps Navionics - Fonometro Delta - Staz. vento Raym.

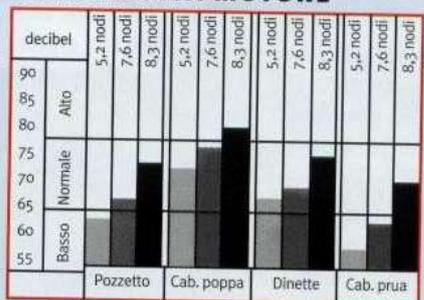
### VELOCITÀ A VELA



### VELOCITÀ A MOTORE



### RUMOROSITÀ MOTORE



### TIPOLOGIA DI PROGETTO



**LEGENDA:** A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. SUPERFICIE VELICA RELATIVA: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. COEFFICIENTE DI FINEZZA: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

### FATTORI TECNICI

- Velocità critica (2,43 x  $\sqrt{V_{wl}}$ ): ..... nodi 8,14
- Lunghezza scafo/baglio max: ..... 3,02
- ( < 3,00 = barca molto larga )
- ( > 3,60 = barca molto stretta )
- Rapporto zavorra/dislocamento: ..... 28,7% (vers. chiglia std)

### GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Dufour 425	Oceanis 43	Sun Odyssey 42i	Bavaria 42 Cr	Harmony 42	Impression 434	Hanse 430
LFT (m)	12,90	13,13	12,85	12,99	12,86	13,40	13,30
LARG. (m)	4,16	4,12	4,13	3,99	3,99	4,18	4,18
DISLOC. (kg)	8500	9140	8410	9200	8960	11000	10400
S.V. (mq)	85,50	88,60	81,50	92,90	81,00	95,00	123,50
IMMERS. (m)	2,10/1,75	2,00/1,65	2,13	1,80/2,10	2,00/1,55	1,89	2,20/1,80
CUCLETTE	4/6+2	6+1	4/6+2	6+1	6+2	6/8+2	4/6/8+2
PROGETTISTA	Felci/Roseo	Berret/Nauta	Lombard	J&J	Mortain&Mavrikios	Humphreys	Judel&Vrolijk
CANTIERE	Dufour Yachts	Beneteau	Jeanneau	Bavaria Yachtbau	Poncin Yachts	Elan Marine	Hanse Y.
PREZZO	€ 143.900	€ 134.900	€ n.c.	€ 122.840	€ 116.170	€ 156.490	€ 139.500

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".



# DUFOUR 425

# CROCIERA

# SPORTIVA



Il nuovo Dufour 425, ultimo nato della gamma crocieristica Grand Large, nella prova svolta sulla costa atlantica. Viene proposto nelle versioni a due o tre cabine con doppia o tripla toilette.

Daniele Obermaich/Seas&See