

Dufour 485

# Felice di correre

*Robusta e possente, rivela ottime doti di velocità e marinità. Una conferma delle qualità costruttive Dufour e del genio progettuale di Felci*

*di Nico Caponetto foto di Toni Valente*

È impossibile definire con una sola parola quella sensazione generalizzata di benessere che a volte si prova a bordo di una barca. Un insieme di rivoli, piccoli corsi d'emozioni, che come affluenti di un fiume vanno a generare l'intenso piacere di ►►



A destra, il passavanti pontato in teak largo 70 centimetri e, sotto, il winch elettrico collocato sulla tuga per drizze e scotta della randa



In alto, un particolare delle manovre che, uscite a piede d'albero, "scompaiono" sotto traccia lungo la tuga. In primo piano la lunga finestratura. Sotto, la doppia timoneria che separa le due aree del pozzetto



A sinistra, la plancia di poppa che si apre meccanicamente. Sul modello testato, l'armatore ha fatto installare due maniglioni, uno per parte, per facilitare la risalita a bordo dopo il bagno in mare



muoversi in pozzetto e in quadrato, di seguire le linee decise della tuga e gli spazi ampi della coperta. Sensazioni che si affacciano spesso quando si sale sulle barche disegnate da Umberto Felci, il progettista italiano che da tempo ha portato il suo segno inconfondibile sulle sponde dell'Atlantico, a La Rochelle, vero e proprio santuario della vela e sede storica dei cantieri Dufour. È qui che si è creata la magica miscela di tradizioni costruttive francesi e capacità progettuali italiana, la stessa che ha dato vita al Dufour 485, forse il miglior risultato della gamma Grand Large.

Una barca capace di sorprendere davvero. Le sue forme generose, gli spazi ampi, la solidità della costruzione, il baglio di quasi 5 metri che, rilevato in coperta, si mantiene quasi intatto fino al galleggiamento, suggeriscono l'idea di una barca sicura ma posata, capace di confortevoli navigazioni senza picchi di velocità.

In acqua, invece, il 485 corre sfruttando al meglio le arie leggere mediterranee, ha un passo agile anche se molto morbido, è sensibile ai comandi della ruota sia in navigazione che in manovra.

Merito di una carena ben studiata, con una poppa larga, che si mantiene alta sull'acqua riducendo la resistenza al trascinarsi nelle andature lasche, volumi immersi non eccessivi e una prua verticale anche se con sezioni non finissime. L'abbiamo provata a Napoli, in un golfo assolato e battuto da una brezza frizzante e amica.

### COSTRUZIONE

Nella costruzione di questa barca possiamo individuare due aree distinte intorno alle quali si sviluppa con coerenza il resto della realizzazione. Una è l'opera viva. Realizzata in solid, mostra un rinforzo in towron, sostanzialmente stuoi di kevlar stratificate da prua a poppa per una larghezza che va dai 30 centime-



Di aspetto massiccio, il Dufour 485 ha ottime doti veliche e di tenuta di mare. Una carena potente con volumi immersi contenuti, la poppa alta e una prua verticale, consentono un passo morbido e velocità di rilievo

tri iniziali fino al metro e 20 in corrispondenza della chiglia. Insieme con il controstampo strutturale, quindi fazzolettato allo scafo, questo tipo di rinforzo irrobustisce e dà rigidità alla struttura senza appesantirla inutilmente. L'altra area è la coperta, realizzata in sandwich di vetro e balsa con la tecnica dell'infusione, un sistema che permette di eliminare la resina in eccedenza, in questo caso poliestere, in modo da contenere i pesi senza rinunciare alla robustezza. L'opera morta è costruita in sandwich con anima in pvc espanso.

La chiglia standard è in ghisa per un pescaggio di 2 metri; 2,25 metri è quella optional.

### COPERTA E ATTREZZATURA

Due sono gli elementi che caratterizzano, a prima vista, la coperta del Dufour 485: la grande quantità di superficie libera e la tuga. A partire dalla zona poppiera, dove alle spalle del timone è stato realizzato un piano di calpestio - che ospita i tre gavoni del pozzetto - di 2 metri e mezzo per un metro e 20, fino alla prua estrema, spazio ed ergonomia sono le note dominanti. D'altra parte, il baglio massimo di 4,70 metri ha reso agevole il lavoro del designer Patrick Roseo, che ha confermato anche su questo modello della gamma la scelta di una tuga molto larga e squadrata che termina bruscamente a poppavia dell'albero e che contribuisce all'espressione un po' massiccia di questa barca. Le sue dimensioni giocano a favore dei volumi interni e della luminosità grazie alle finestrature frontali e ai tre osteriggi, oltre agli oblò laterali, ma portano lontano dall'asse longitudinale i ▶▶





punti di scotta del genoa costringendo a rinunciare a qualche grado di bolina che, invece, la carena permetterebbe di guadagnare. In pozzetto sono riportate tutte le manovre che da piede d'albero passano sotto traccia sulla tuga. L'armatore di Luna Piena, Luigi Monetti, che ha messo a disposizione la barca per la prova, ha scelto di riportare la scotta della randa sulla batteria di stopper (sei per parte) di dritta, rinunciando al circuito alla tedesca che rinviava le manovre ai due winch dell'Harken del 48, posizionati ai lati della postazione del timoniere e molto comodi per lavorare alle regolazioni. Altri due winch del 53 sono stati collocati sul largo paramare da-

vanti alle ruote - sempre ben raggiungibili - per le scotte del genoa e due sulla tuga per tutte le altre manovre. Tutti i verricelli, a eccezione di quello in tuga a sinistra, sono a comando elettrico (optional). Le dimensioni del paramare e la posizione delle ruote da un metro di diametro e montate su due colonnine laterali, permettono al timoniere di stare comodamente seduto di lato con una buona visuale delle vele; scomoda, invece, la seduta frontale sul piano di calpestio di poppa, ovviamente troppo basso. Il passaggio a prua avviene lungo due passavanti larghi ben 70 centimetri e rivestiti in teak (stesso materiale per falchetta e

tientibene), anche loro completamente liberi dalle manovre e con il carrello del genoa ben a ridosso della tuga. Qui troviamo gli osteriggi che danno luce alla cabina armatoriale, il passauomo che si apre sull'ampio calavele e ospita il paranco per l'estrazione del bompresso, e il gavone dell'ancora.

#### ALBERO E PIANO VELICO

La scelta di Felci è stata quella di sviluppare il piano velico (102 metri quadrati fra randa e genoa) in lunghezza, invece che in altezza, prevedendo un genoa al 140%. Cogliendo così, a nostro

avviso, più di un risultato: ridurre lo sbandamento senza ricorrere a una chiglia profondissima, riaffermare l'importanza del canale fra randa e genoa che sparisce con vele di prua non sovrapposte, andare incontro alle esigenze di armatori meno esperti che in alcune condizioni prediligono la gestione del solo genoa. Si paga lo scotto di un maggior ingombro che in manovra può causare qualche impiccio. ►►



A sinistra, la cucina in cui spiccano i bei piani d'appoggio.  
Sotto, il bagno armatoriale di prua



A sinistra, la cabina di prua con il letto matrimoniale che sormonta un doppio gavone.  
Sotto, una delle cabine di poppa



## IL DEALER



“Stiamo assistendo a un assaggio graduale ma costante di armatori che lasciano il motore per spostarsi sulla vela”. È questa la fotografia che fa del mercato campano e calabrese Mario Ucchiello, dealer di Dufour con base a Napoli.

### Un cambiamento dettato da cosa?

Innanzitutto dai costi di gestione che, nel caso di una barca a motore, con il prezzo del carburante alle stelle, stanno diventando proibitivi. Poi, forse, anche una questione di moda, dettata da una certa identificazione della vela con uno stile di vita più raffinato ed ecologicamente corretto. Un trend che non riguarda solo il meridione; dai contatti che ho con gli altri colleghi, ho la conferma

che sta avvenendo in tutta Italia.

**Dufour è un cantiere che produce barche nate sull'Atlantico che piacciono molto in Mediterraneo.**

**Perché a suo avviso?**

Perché è un cantiere che salvaguarda le sue tradizioni, esalta la qualità costruttive che lo hanno reso leader, ma si lascia contaminare con piacere da uno stile tutto italiano di pensare alla barca. La mano di Felci si vede e viene apprezzata dagli armatori italiani.

**Questo 485 ne è un esempio.**

Un esempio perfetto. Le qualità costruttive sono il marchio distintivo del cantiere, mentre il progetto è riuscito a coniugare felicemente l'abitabilità interna e della coperta con prestazioni che lasciano davvero soddisfatti anche gli armatori più esigenti. Si tratta di barche destinate a un uso armatoriale. Una scelta precisa compiuta dal cantiere qualche anno fa che ha, almeno in parte, abbandonato il mercato del charter, per orientarsi decisamente verso l'armatore.

L'albero, poggiato in coperta, è armato a 9/10 con due ordini di crocette acquaretate. Il sartame è in spiroidale continuo. Come dotazione standard è previsto un bompresso retrattile in alluminio.

## INTERNI

Gli interni di questo Grand Large, certo intuibili dalle forme esterne, sono per volumi e organizzazione ai vertici per una barca di queste dimensioni e categoria. Difficile trovare note negative, ma se ci si vuole rendere antipatici si può eccepire sulla presenza di un gradino fra il quadrato e la cabina di prua, oppure sulle dimensioni del terzo bagno.

L'arredamento è moderno, ma senza concessioni a quel minimalismo che sta rendendo sempre più piede e che a volte risulta un po' ostico da digerire per gli amanti delle tradizioni. Certo la cura con cui l'armatore, probabilmente orientato nelle scelte dall'armatrice, ha curato i dettagli dell'arredo, contribuisce a rendere caldi e ospitali gli interni del 485. Oggettivamente, però, emergono nettamente la qualità delle rifiniture e dei materiali utilizzati e la felice organizzazione degli ambienti, soprattutto nella versione a tre cabine e tre bagni, quella oggetto della prova, in cui il rapporto tra persone imbarcate e disponibilità di spazio è ottimale. Il quadrato, della cui luminosità abbiamo già detto, vede al centro un tavolo da pranzo contornato da un divano a U e un secondo divano sulla murata di dritta. Arretrando, si incontra sulla sinistra una cucina valorizzata, oltre che dagli accessori, dai bei piani d'appoggio disponibili e dallo spazio per cambusa e stoviglie. Oltre ai due frigoriferi, è stato predisposto anche un congelatore. Sul lato opposto c'è l'angolo del navigatore, con un bel tavolo da carteggio disposto a murata. Infine, all'estrema poppa, le due cabine gemelle con a destra, il bagno più grande con doppio accesso, e sulla sinistra, quello più

piccolo con la porta che dà solo all'interno della cabina. In entrambi gli ambienti sono stati ricavati numerosi varchi di accesso al motore che semplificano al massimo le normali operazioni di controllo e manutenzione.

A prua troviamo la cabina con un letto matrimoniale lungo quasi due metri e largo un metro e 80, ricca di ripiani, stipetti e un armadio a due ante. La parte terminale del letto si solleva lasciando libero accesso dall'alto a un profondo gavone sotto al quale è ricavato un altro cassetto. Il resto dello spazio sottostante il letto è completamente occupato dal serbatoio dell'acqua. Una soluzione che non consideriamo mai ottimale, quella di portare pesi in posizione così avanzata; in questo caso, però, la

presenza di un grande calavele a ridosso della paratia strutturale della cabina, allontana il peso dall'estrema prua. Il legno utilizzato per i mobili è il moabi, caratterizzato da tonalità molto calde mentre il paiolato è realizzato con un multistrato di compensato marino rivestito in wengè.

## MOTORI E IMPIANTI

La motorizzazione standard è affidata a un Volvo Penta da 75 hp con S-Drive. A nostro avviso, anche se si tratta solo di una deduzione, si tratta della soluzione migliore rispetto a quella scelta dall'armatore che ha fatto montare un 110 cavalli in linea d'asse. Più rumoroso, e con un effetto sulla pala del ti- ➤

Sotto, il divano a murata sopra al quale è stato installato lo schermo ultrapiatto. Molto curati, gli interni godono di una buona illuminazione sia naturale che artificiale



Sopra, il tavolo da carteggio di cui abbiamo apprezzato le dimensioni e la collocazione a murata. La sedia è regolabile sul piano orizzontale

Sotto, il Volvo Penta da 110 hp con cui è motorizzata l'unità testata. Il cantiere fornisce come dotazione standard un Volvo Penta da 75 hp



SOTTO COPERTA

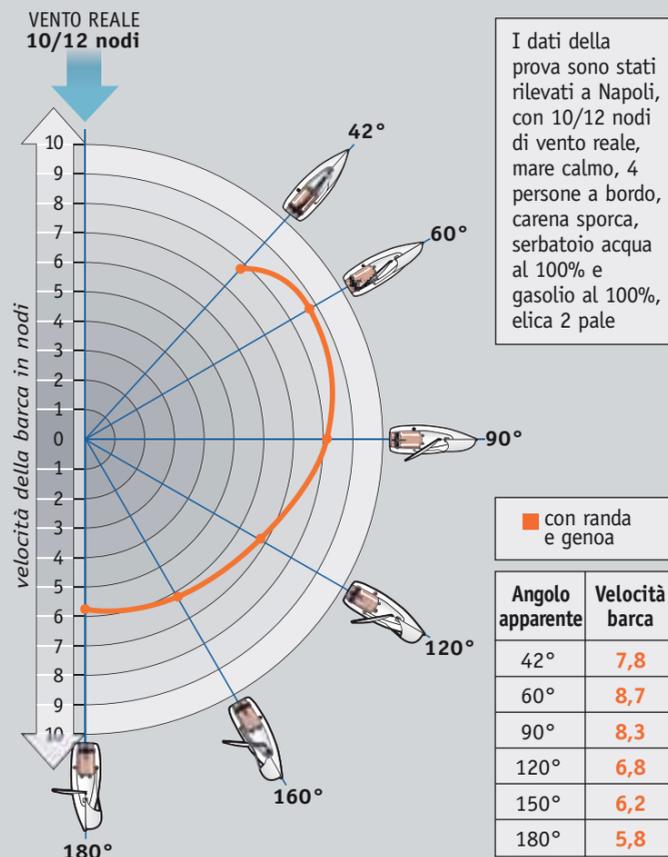
**PRO**

- Struttura
- Prestazioni a vela
- Spazio e rifiniture

**CONTRO**

- Posizione contagiri
- Assenza punta piedi
- Posizione bussola

**PRESTAZIONI A VELA**



**PRESTAZIONI A MOTORE**

giri	nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		pozzetto	dinette	cabina poppa	cabina prua
1500	4,5	2	3	3	1
2000	7,2	3	4	5	3
2500	8,0	4	6	7	3
3000	8,7	5	6	8	4

**ACCESSORI EXTRA**

	prezzi in euro, Iva esclusa
Avvolgiranda elettrico	11.804
Winch tuga elettrico	3.050
Due winch scotte genoa elettrici	7.100
Passavanti e fondo pozzetto in teak	17.650
Riscaldamento	7.913
Gruppo elettrogeno Panda 8.000	16.500
Gps chart plotter in pozzetto	4.350
Radar su Gps	2.218

mone notevole, non ripaga sul piano della maggior potenza erogata. Il serbatoio del carburante contiene 250 litri, mentre, la riserva di acqua dolce sfiora i 600.

**PROVA IN MARE**

In mare, finalmente, il Dufour 485 svela il suo carattere. Che a ben vedere non contrasta con il suo aspetto possente. Carena e piano velico danno potenza e velocità, ma anche un passo morbido e sicuro, una stabilità di rotta eccellente e una buona manovrabilità.

Usciamo dal porto di Mergellina con un ponente sui 10/12 nodi e mare quasi calmo. Proviamo la barca a motore rilevando, oltre i 2.000 giri, un effetto sulla pala del timone che con l'S-drive sarebbe sicuramente inferiore. A un regime di 2.300 giri navighiamo a 8 nodi con vento contrario e poca onda. La barca evolve bene, con un raggio di accosto corto e una buona risposta al timone. Mettiamo a riva randa e genoa, e iniziamo a cercare l'angolo più stretto. In questo caso il mare smentisce l'impressione ricevuta a terra quando, osservando la larghezza della tuga e quindi del punto di scotta del genoa, avevamo scommesso su una difficoltà maggiore a stringere il vento. Misuriamo l'angolo morto che compiamo nelle diverse virate rilevandolo sempre intorno agli 85 gradi. Ottima l'uscita dalla manovra, quando basta lasciare qualche grado in più alla poggia per permettere al Dufour di ripartire in velocità in pochi secondi. Navighiamo con una bella sensazione di stabilità confermata quando, lasciata la ruota del timone, la barca mantiene l'andatura in perfetto equilibrio. Ottime le velocità: 8 nodi con un angolo di 42-43 gradi che diventano 9 in bolina larga e sfiorano i 6 in poppa piena con le sole vele bianche. La risposta al timone è decisa e immediata: la pala profonda, anche se con una corda contenuta, si mantiene efficace anche con una forte angolazione. Gioia pura sulle rarissime raffichette che spingono il vento reale per qualche secondo intorno ai 15 - 16 nodi. Luna Piena pare animata da un divertimento quasi umano: accenna a un dolce e contenuto sbandamento, una leggera puntatina del muso all'orza, che si riprende in un attimo, e un allungo immediato oltre i 9 nodi per la felicità di tutti.

**IL LEASING PROPONE**

Prezzo dell'imbarcazione 256.655 € Iva esclusa

Proposta 1		Proposta 2	
n° canoni	59	n° canoni	89
anticipo 30% Iva incl.	€76.996,50	anticipo 30% Iva incl.	€76.996,50
importo per canone	€4.021,62	importo per canone	€3.036,56
riscatto finale	€3.079,86	riscatto finale	€3.079,86
spesa accensione pratica	€480	spesa accensione pratica	€480

**ASSICURAZIONE**

Rc	Casco	Franchigia
€91,10	€1.794,38	€1.050

**Dufour 485**

**VALUTAZIONI**

Struttura	● ● ● ● ●
Interni	● ● ● ● ●
Prestazioni a vela	● ● ● ● ●
Manovrabilità	● ● ● ● ●
Attrezzatura	● ● ● ● ●
Comodità	● ● ● ● ●

**Stivaggio**

Gavoni esterni	● ● ● ● ●
Gavone catena	● ● ● ● ●
Dinette	● ● ● ● ●
Cucina	● ● ● ● ●
Cabina poppa	● ● ● ● ●
Cabina prua	● ● ● ● ●
Bagno	● ● ● ● ●

**IL PROFILO**

Lunghezza f.t.	m. 14,73
Lunghezza al gall.	m. 13
Larghezza	m. 4,70
Pescaggio	m. 1,90
Dislocamento	kg. 15.100
Zavorra	kg. 3.800
Superficie velica (r+g)	mq. 102,70
Cabine	3/4
Bagni	3/4
Riserva acqua	l. 590
Riserva carburante	l. 250
Motore	Volvo 110 hp
Categoria Ce	A
Progetto	U.Felci/P.Roséo
Cantiere	Dufour Yachts
Prezzo (Iva esclusa)	€ 256.655



**TABELLA COMPARATIVA**

	Dufour 485 GL	Sun Odyssey 49i	Oceanis 50	Hanse 470
Modello	Dufour 485 GL	Sun Odyssey 49i	Oceanis 50	Hanse 470
Cantiere	Dufour Yachts	Jeanneau	Bénéteau	Hanse
L.f.t.	m. 14,73	14,98	15,10	14,19
Baglio massimo	m. 4,70	4,49	4,49	4,46
Dislocamento	kg. 15.100	12.700	12.935	12.200
Cabine	3/4	3	3	3
Bagni	3/4	2	2	2
Prezzo (Iva esclusa)	€ 256.665	€ 199.000	€ 219.900	€ 199.800

**CONTATTI**

**Dufour Yachts**  
Via Gramadora, n. 8  
47100 Forlì  
Tel. 0543.783179  
Fax 0543.783275  
www.dufour-yachts.com