

# Dufour 525 GL



Ideale per la crociera o per il charter ad alto livello, la nuova ammiraglia francese ha dimostrato anche buone doti veliche

di VANNI GALGANI

**I**l cantiere Dufour è uno dei più antichi e talentuosi costruttori di barche in vetroresina. Fin dalla sua fondazione, ha sempre proposto barche innovative sia per la tecnica di costruzione, sia per il design. Oggi il cantiere fa parte di un grande gruppo (che possiede anche l'italiano Cantiere del Pardo) ma ha mantenuto una forte identità. La produzione si divide in due linee: la serie Performance, con barche sportive che danno anche ottimi risultati in regata, e la gamma Grand'Large espressamente orientata verso la crociera. Con sette modelli che vanno dai 32 ai 52 piedi, la linea da crociera ha rapidamente conquistato il favore del mercato. Molto del merito lo si deve ai progettisti, Umberto Felci per l'architettura navale e Patrick Roséo per il disegno di coperta e interni: una coppia che ha dimostrato grande affiatamento con risultati apprezzabili sia dal punto di vista estetico che della praticità di utilizzo. Soprattutto, però, i nuovi Dufour, qualunque sia il modello, hanno dimostrato di saper navigare con buone prestazioni anche quando sono espressamente finalizzati alla crociera. Lo conferma la nuova ammiraglia: non si può dire che abbia una linea sportiva, con quel suo baglio esagerato e quell'aria un po' pachidermica; ma dietro l'aspetto imponente nasconde linee di carena ben studiate che hanno saputo dire la loro anche con poco vento. Il tutto con vivibilità, in coperta come dentro, ai vertici della categoria.

## prova Dufour 525 GL



Non sempre l'aspetto di una barca denuncia le sue attitudini. Capita di provare modelli apparentemente leggiadri che invece si dimostrano goffi e impacciati; in altri casi può avvenire che barche dall'aspetto massiccio si dimostrino reattive e piacevoli sotto tela. Gli input di progetto del Dufour 525 non lasciavano tanto spazio alla fantasia: per quanto ci si provi, in un mondo dove le barche diventano sempre più strette il rapporto tra i 15 metri di lunghezza e i quasi 5 di larghezza preclude qualunque possibilità di snellezza. La bravura del nostro Umberto Felci sta proprio nell'essere riuscito a tirare fuori il meglio da volumetrie necessariamente abbondanti. Questo dimostra che gli scafi non sono fatti solo di numeri, ma

nascono da rapporti, frutto di sensibilità e capacità del progettista, che mettono in evidenza chi è capace di muoversi anche in situazioni non vantaggiose. Quindi di uno scafo ben riuscito, caratterizzato da volumetrie importanti ma anche da volumi immersi contenuti e ben bilanciati, pronti a ridursi, con la poppa ben alta sull'acqua, appena il vento diminuisce. Gli slanci contenuti, con prua quasi verticale e specchio di poppa sviluppato in larghezza, danno all'insieme un aspetto abbastanza aggressivo. Un po' meno riuscito, a nostro avviso, il lavoro fatto sulla tuga, che appare sempre nel tipico stile Roséo, quindi fedele al family feeling, ma risulta un po' troppo squadrata e drasticamente mozzata verso prua.

Le appendici sono ottimizzate sul rendimento senza penalizzare la fruibilità della barca con immersioni impossibili, aiutati anche dalla notevole stabilità di forma. Il bulbo ha una moderna forma a "T" rovescia, con potente siluro finale, e viene proposto di serie in ghisa con pescaggio a soli 2 metri, con in opzione una versione lama in ghisa e siluro in piombo che arriva a 2,35 m; nessun compromesso per il timone, che ha una pala "performance oriented" profonda ed efficiente. A un primo sguardo il piano velico, in controtendenza rispetto alle mode attuali, può sembrare basso e scarso di tela; in realtà, quello che perde in altezza lo recupera con l'utilizzo di grandi vele di prua, dal genoa 140% alle grandi vele

**1** La vista di prua è veramente imponente, con la tuga larga e tagliata prima dell'albero. Da notare l'abbondante numero di osteriggi dei quali però nessuno è a filo; **2** Il pozzetto ha buone dimensioni e risulta ben organizzato con zone distinte per le manovre. Per lo stivaggio, però, c'è solo il tender garage; **3** Lo specchio di poppa si apre a formare una spiaggia per il bagno. Da qui si carica, non senza qualche difficoltà, il tender. Nel vano, accessibile anche da sopra, avanza spazio per stivare attrezzatura; **4** La tuga e la finestra appaiono un po' troppo squadrate. Per dare una maggiore ventilazione, sulle finestre fisse vengono aperti alcuni oblò; **5** Tutta la parte anteriore del pozzetto è protetta da questo grande sprayhood con finestra centrale apribile



**6** Nella versione standard, dai winch sulla tuga si manovra anche la scotta di randa; meglio acquistare i winch opzionali a poppa da cui si può gestire la randa con circuito alla tedesca e le varie vele da lasco; **7** Il pulpito aperto è irrobustito da "zampette" di supporto. Il robusto musone in acciaio, con doppio rullo, funge anche da mura per un Code 0 rollabile, mentre per il gennaker c'è il bompreso retraibile (sbraccia oltre un metro); **8** Il tambuccio è largo 65 cm. Ai fianchi ci sono i due winch da cui si manovrano le cime dall'albero e il grande trasto (corsa utile 170 cm) posto sulla tuga; **9** Una delle cose più belle della barca, il prendisole di poppa misura 260 x 135 cm; **10** Il grande tavolo in pozzetto risulta robusto ed è dotato di due comodi tientibene

da lasco rollabili murate su un bompreso estraibile. D'altronde Felci ha sempre considerato importante la dimensione del genoa, sia per un corretto sviluppo del canale (tra randa e vela di prua) indispensabile per i nostri venti, sia per la crescente tendenza dei croceristi a navigare con la sola vela di prua, più facile da gestire. Quello che si perde in praticità di manovra, rispetto ai genoa non sovrapposti, lo si recupera con un'attenta organizzazione del piano di coperta. In questo senso l'esemplare in prova, dotato dei winch di poppa opzionali sui quali era rinviata, con circuito alla tedesca, la scotta di randa, ha dimostrato la validità dell'impostazione dando al timoniere la possibilità di gestire le vele dispo-



nibili. Inoltre, il pozzetto così suddiviso identifica due zone di manovra, intorno alle timonerie e, più raramente, nella zona del tambuccio, più altrettante aree per gli ospiti "non manovranti", vale a dire nelle sedute intorno al tavolo e sul meraviglioso ampio prendisole di poppa di oltre 3,5 mq, vero regno di chi utilizzerà questo comodo cruiser. Sotto quest'ultimo trova spazio un ampio vano, accessibile anche dalla poppa apribile, capace di accogliere un tender (un po' sgonfiato) e varia attrezzatura. Abbonda lo spazio per sdraiarsi anche sulla tuga e a prua, con l'unico rammarico nei riguardi degli osteriggi non a filo. Oltre lo strallo c'è spazio per lasciare un Code 0 murato fisso sul robusto musone.

## Zoom



**A** Il salpancore è posto al livello della coperta e ha la campana esterna per il tonneggio. Poco elegante il carter per il passaggio della catena; **B** Le manovre dall'albero si infilano in queste asole per ricomparire, passando sotto l'alloggio dello sprayhood, davanti ai winch di tuga; **C** Ai piedi del tambuccio vi è questo profondo vano per riporre le code delle cime, da cui si accede anche al verticale a scomparsa; **D** La posizione del timoniere è ideale per sedersi e per gestire i winch delle scotte. Presenti anche due piccoli puntapiedi; **E** Questo portello dà accesso al tender garage, unico gavone del pozzetto, per consentire lo stivaggio diretto

## prova Dufour 525 GL



Da quando Dufour si è dotato di una delle più moderne linee per la costruzione di barche a vela, le varie parti che compongono gli scafi vengono realizzate con tecniche all'avanguardia che mediano tra la qualità e l'ottimizzazione in termini economici. Lo scafo è diviso in due zone: sotto il galleggiamento viene stratificato in pieno, con inserito un tessuto in kevlar nell'area intorno alla chiglia, mentre sopra il laminato è a sandwich con anima in pvc espanso. La zona in pieno serve anche ad accogliere il controstampo strutturale, realizzato separatamente e quindi incollato e fascettato allo scafo. Per la coperta, invece, si adotta la tecnica dell'infusione (vengono stesi i materiali a secco e quindi, tramite un sacco a

vuoto, si aspira l'aria che risucchia la resina) con sandwich di vetro e anima in balsa che garantisce una leggera impregnazione e quindi una miglior aderenza delle parti. Il tutto con utilizzo di resina poliestere. Per quanto riguarda le finiture, sul 525 il cantiere dimostra di aver speso più tempo nella cura di dettagli e accoppiamenti rispetto ad alcuni modelli di taglia minore che, talvolta, hanno dimostrato qualche deficit in questo campo. Semmai sono alcune scelte estetiche trovate sull'esemplare in prova, come qualche piano orizzontale in legno scuro o il colore degli arredi nei bagni, che non ci hanno trovato d'accordo; sappiamo però che fanno parte della possibilità di personalizzazione, come hanno dimostrato

soluzioni diverse viste su altri esemplari. Quindi sono i clienti a decidere su molte cose, da questo tipo di dettagli estetici fino ai diversi layout, con otto combinazioni possibili. Si va dalla tre cabine e due bagni fino alla quattro cabine e altrettanti bagni più l'alloggio per l'equipaggio. In questo si valuta la differenza con la sorella minore di 48 piedi: simili nell'impostazione, il 52 offre, oltre a un vero prendisole con possibilità di stivare un tender a chiglia rigida, anche la possibilità di charterizzare quattro comode cabine, dotate ognuna del proprio bagno, disponendo di un alloggio separato e completo di servizi per lo skipper. La barca in prova era in versione armatoriale, con grande suite a prua e due doppie servite

**1** Il quadrato offre una impressionante sensazione di spazio, specie in larghezza. Nonostante questo, la barca in prova dava la sensazione di essere un po' affollata di mobili; sugli esemplari successivi alcuni disegni, come le poltroncine sulla panca centrale, sono stati cambiati; **2** Il carteggio si sviluppa in due direzioni offrendo la possibilità di utilizzare l'elettronica frontalmente girando la seduta. Scarso lo stivaggio per le carte tradizionali; **3** la cucina non ha niente da invidiare a quelle di casa. Ha due separati grandi piani di lavoro, volumi frigoriferi abbondanti (con aperture a pozzetto e verticale), lavelli separati e spazio per una lavapiatti da incasso; **4** Il divano principale offre numerose comode sedute e il tavolo può essere parzialmente ribaltato per migliorarne l'accesso



5 L'esemplare in prova aveva in opzione il pavimento e alcuni piani orizzontali in wenge. Le sedute sulla panchetta centrale sono state ridisegnate. In alternativa si può avere un tradizionale divanetto; 6 Il letto di prua misura alla testa 180 cm. Anche se si trova in posizione piuttosto alta, è comodamente accessibile salendo sui ripiani laterali. Completa la dotazione di volumi per lo stivaggio; 7 La cabina equipaggio (un solo posto), accessibile dalla coperta, è completamente arredata e completa di wc, lavello e letto comodo; 8 Il bagno di prua ha un buono spazio anche per la doccia. Discutibile il disegno del lavello (std) e il colore del piano (a scelta); 9 Nel bagno ospiti vi è una porta che separa la doccia decisamente poco utile; 10 Le cabine di poppa hanno letti comodi

da un solo bagno (scegliendo il terzo bagno si è costretti a spostare la cucina di fronte alla dinette). Appena scesi dalla comoda scala il colpo d'occhio è impressionante: il quadrato è veramente ampio, con sensazione di spazio in larghezza aumentata dalla lunga finestra centrale della tuga. In dinette ci si trova in un vero e proprio salotto: il divano a "C" intorno al tavolo offre fino a sette sedute che, con le due della panchetta e le tre del divano lineare, portano a dodici i posti a sedere, e questo tenendosi larghi. Irrrinunciabile la grande cucina posta sul lato sinistro dell'ingresso. Questo ambiente sfrutta la larghezza per organizzarsi in varie zone, con abbondanza di frigoriferi, di aree libere per lavorare e di organizza-

ti volumi per lo stivaggio. Impressionanti anche le dimensioni del carteggio che, con un minimo di personalizzazione, può diventare una scrivania da lavoro (di serie vi è un inverter per il computer). Le cabine di poppa hanno letti grandi e buoni volumi per lo stivaggio ma, in questo caso, devono condividere il bagno, un ambiente dotato di box doccia "fittizio", in quanto la porta di separazione è alta da terra oltre 80 cm. A prua l'armatore gode di un letto veramente grande (non per niente in questa zona i volumi abbondano), uno dei migliori di sempre. Buona anche la dotazione di armadi e l'organizzazione del bagno annesso. Tranne che per le porte, spesso a rischio testata, risultano sempre corrette le altezze.

A Sotto il letto di prua si apre questo comodo e capiente vano e, più in basso, due grandi cassette; B nella foto si può vedere un'altra opzione di colore per i piani dei bagni; C Il divano lineare ha un disegno "urbano" ed è completo di braccioli laterali. La parte centrale dello schienale si ribalta per scoprire un angolo bar; D In cucina si possono avere tre vani frigoriferi, di cui uno destinabile a congelatore; E Completa le dotazioni della cucina questa bella lavapiatti opzionale a cestello singolo da incasso, cioè con portello integrato nel legno del resto dei mobili

FOTO CONTIN

prova Dufour 525 GL



FOTO RIEUNEBROUT



FOTO KOCHTOP



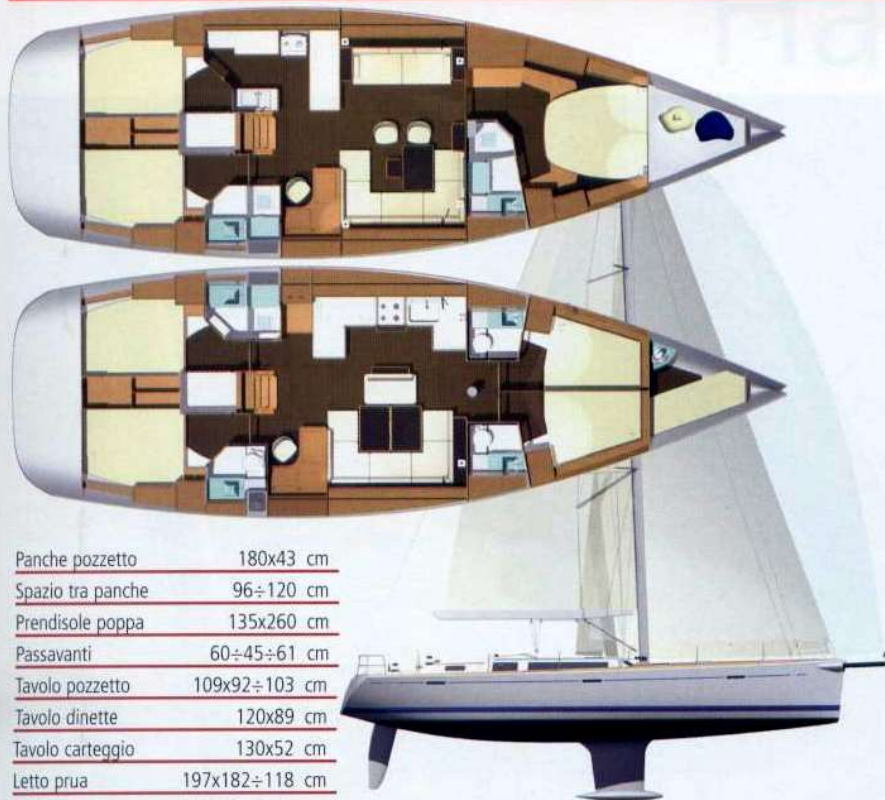
FOTO KOCHTOP

## Benvenuti a bordo

Vedendo le forme dello scafo eravamo tutti convinti di trovarci di fronte al solito "camion" inamovibile nelle leggere brezze incontrate fuori Barcellona. Invece il Dufour 525, complice l'uso di vele come il gennaker e il Code 0 che ne assecondavano di volta in volta le andature, ci ha favorevolmente stupiti. Il vento ha oscillato tra i 5 e i 9 nodi reali con onda residua piuttosto lunga, ipoteticamente condizioni proibitive per un voluminoso e pesante cruiser. Ma il Dufour 525, senza farsi troppo pregare, ha acquistato lentamente ma inesorabilmente il suo passo, portandoci a navigare tra i 5 e i 6,2 nodi in bolina fino a superare i 7 (7,3 per la precisione) col gennaker, velocità niente male se considerate il taglio non proprio da regata delle vele. Stare al timone è un'esperienza piacevole: se si esclude quella durezza tipica delle doppie ruote a trasmissione tradizionale, la sensibilità della pala si è dimostrata più che positiva, confermando anche la cura nel progetto del profilo. Inoltre si sta comodi sia seduti che in piedi e, data l'organizzazione del piano velico e la posizione esterna e avanzata delle ruote, si ha sempre una corretta visuale sui filetti del genoa. Come già abbiamo detto, è consigliabile l'adozione dei due winch di poppa supplementari con relativo rinvio alla tedesca della scotta di randa: con questa configurazione, magari aiu-

tati dalla motorizzazione di almeno i winch primari, potrete veramente gestire la barca da soli, qualunque vela stiate usando. Questo lo diciamo perché, in effetti, l'organizzazione ideale del piano velico sarebbe con genoa non troppo grande, per renderlo più gestibile con vento sostenuto, e Code 0 armato fisso davanti allo strallo di prua, utilizzabile appena il vento cala sotto una certa intensità. Più, ovviamente, un gennaker dotato di calza da armare sul bompresso retraibile. Per i più esigenti, poi, vi è anche la possibilità di montare uno strallo di trinchetta. Tornando alle prestazioni, anche sull'onda non soffre più di tanto: il beccheggio è ben avvertibile ma il passo ne risente moderatamente, con la barca che continua inesorabile la sua spinta in avanti. Certo non si tratta di un leggiadro balletto, le virate sono un po' sofferte, quanto piuttosto di una costante marcia con dimostrazione di una buona predisposizione a macinare miglia, con predilezione per le lunghe traversate. Interessanti anche le prestazioni a motore: col 110 cavalli optional abbiamo superato i 9,5 nodi a manetta attestandoci sui 9 a regime di crociera, il tutto però accompagnato da un discreto frastuono dovuto all'asse dell'elica. Ci hanno però assicurato che col motore standard, munito di saildrive, la rumorosità sparisce senza variazioni sulle prestazioni.

## Scheda tecnica



Panche pozzetto	180x43 cm
Spazio tra panche	96÷120 cm
Prendisole poppa	135x260 cm
Passavanti	60÷45÷61 cm
Tavolo pozzetto	109x92÷103 cm
Tavolo dinette	120x89 cm
Tavolo carteggio	130x52 cm
Letto prua	197x182÷118 cm
Letti poppa	200x160÷120 cm
Larghezza porte	43 cm

## Dedicato a...

Tra tutti i cruiser puri, il nuovo Dufour 525 Grand'Large si è dimostrato uno dei più studiati nei riguardi delle comodità. Sia in coperta, con aree ben distinte e grandi spazi prendisole, che internamente, con elementi come i divani e i letti dotati di misure sempre al di sopra della media, tutte le parti che si vivono "fisicamente" offrono un alto livello di comfort. A questo, però, si unisce una carena ben studiata capace di adattarsi alle esigenze di progetto in modo da fornire prestazioni interessanti senza risentire troppo di carichi o condizioni sfavorevoli. Anche l'estetica, inevitabilmente massiccia, è giocata con elementi stilistici che ne addolciscono le proporzioni. Quindi se la comodità e gli spazi sono la vostra priorità, ma non volete perdere quella sensazione da barca a vela, peraltro veramente rara da trovare sui cruiser puri, la nuova ammiraglia Dufour può essere una scelta indovinata, con in più la garanzia di un'ottima firma per il progetto della carena.



## I concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Hanse 540e	Hanse Yachts	16,08	4,91	18.700	155,00	299.000
Oceanis 50	Bénéteau	15,09	4,49	12.020	112,40	217.950
Impression 514	Elan	16,10	4,68	18.000	106,00	338.990
Harmony 52	Poncin Yachts	16,09	4,60	12.250	127,00	279.500

<b>Progetto</b>	<b>Umberto Felci/Patrick Roséo</b>
<b>Lunghezza scafo</b>	<b>14,99 m</b>
<b>Lunghezza gall.</b>	<b>13,74 m</b>
<b>Larghezza</b>	<b>4,90 m</b>
<b>Immersione</b>	<b>2,00/2,35 m</b>
<b>Dislocamento</b>	<b>13.700 kg</b>
<b>Zavorra (30%)</b>	<b>4.100 kg</b>
<b>Sup. vel. (randa + genoa 140%)</b>	<b>128,30 mq</b>
<b>Motore Volvo saildrive</b>	<b>75 hp</b>
<b>Serbatoio nafta</b>	<b>250 l</b>
<b>Serbatoio acqua</b>	<b>800 l</b>

### Attrezzatura

- albero 9/10 Sparcraft 2 crocette acquartierate poggiate in coperta, sartieme spiroidale continuo
- avvolgifiocco manuale Facnor LS290
- bompreso retraibile in alluminio
- vang rigido Sparcraft
- winch Harken 2x60 ST + 2x48 ST
- timonerie Lewmar ruote ø 105 cm
- stopper Spinlock XTS (10) + XAS (2)
- attrezzatura di coperta Harken

### Costruzione

- scafo: opera viva in pieno con strato in kevlar nell'area del bulbo, opera morta in sandwich di vetro e pvc espanso, resina poliesteri
- coperta: sandwich di vetro e balsa, resina poliesteri, laminazione col metodo dell'infusione
- struttura: ragno di madieri e longheroni controstampato, incollato e fascettato allo scafo

### Dotazioni

- randa full batten + genoa in dacron
- specchio di poppa ad apertura idraulica
- osteriggi (8) a filo e oblò (9) Lewmar
- salpancora Lewmar 1,5 kw con campana esterna
- batterie 12v 1x135 Ah + 3x135 Ah
- impianto 220v + caricabatterie 60 Ah
- inverter 300 w con presa per computer
- boiler acqua calda 60 l
- frigo 100 l a pozzetto + 130 l apertura frontale
- cassa acque nere 45 l nel bagno di poppa
- piano cucina in Corian
- gps Inmarsat D+ con punto nave su internet

### Meteo della prova

- vento da 5 a 9 nodi reali
- mare poco mosso con onda lunga residua

### Prezzo

315.000 euro

### Optional

Cabina equipaggio	5.500
Bulbo in ghisa/piombo pescaggio 2,35 m	6.000
Winch a poppa 53 + rinvio scotta randa	3.430
Ponte e pavimento pozzetto in teak	18.375

(prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

### Informazioni Dufour

1, rue Blaise Pascal - 17187, Perigny, Francia  
 Tel. +33 546 300760 - Fax +33 546 454696  
[www.dufour-yachts.com](http://www.dufour-yachts.com) - [info@dufour-yachts.com](mailto:info@dufour-yachts.com)

prova



Col grande gennaker murato sul bompresso retrabile il nuovo cruiser francese ha sfoderato un passo insospettabile

FOTO KOCHHOFF