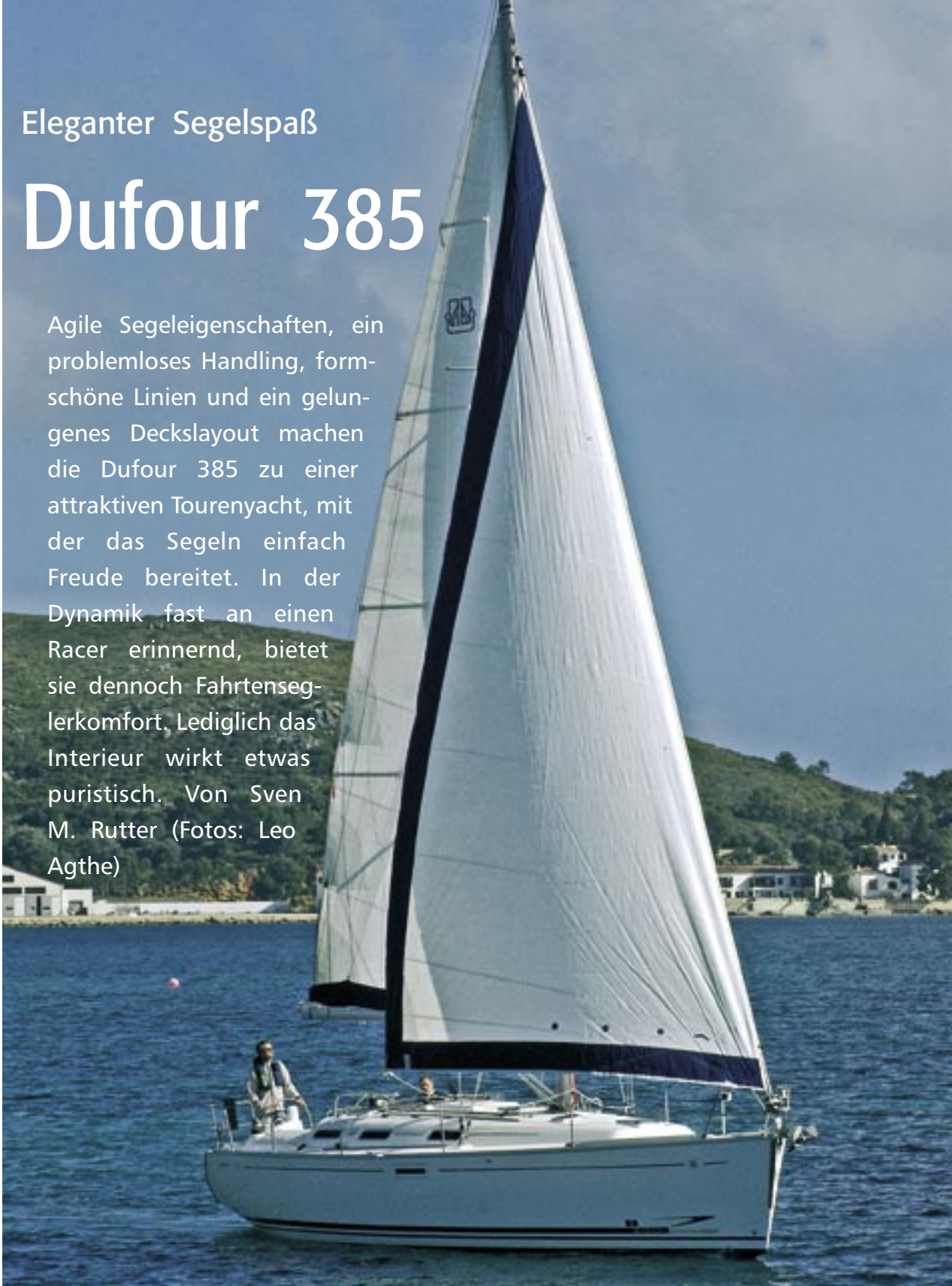


Eleganter Segelspaß

Dufour 385

Agile Segeleigenschaften, ein problemloses Handling, form-schöne Linien und ein gelungenes Deckslayout machen die Dufour 385 zu einer attraktiven Tourenyacht, mit der das Segeln einfach Freude bereitet. In der Dynamik fast an einen Racer erinnernd, bietet sie dennoch Fahrtenseglerkomfort. Lediglich das Interieur wirkt etwas puristisch. Von Sven M. Rutter (Fotos: Leo Agthe)



Nur eine schwache Brise von 7 bis 8 Knoten streift an diesem sonnigen Januar-morgen über die beinahe spiegel-glatte See vor Mallorca, als wir in Puerto Pollensa zu unserer Testfahrt mit der Dufour 385 aufbrechen. Wahrlich keine Bedingungen, um die seglerischen Grenzen einer 11-Meter-Yacht auszuloten – wohl aber, um ihrer seglerischen Performance

auf den Zahn zu fühlen. Denn bei gutem Segelwind sollte schließlich jedes Boot mit gesunder Tuchfläche in Fahrt kommen – unter ausgesprochenen Leichtwindbedingungen trennt sich hingegen schnell die Spreu vom Weizen.

Die Dufour kommt mit diesen Wind-verhältnissen hervorragend zurecht – obgleich der schwache Wind die Dacron-Segel gerade so eben in

Form zu halten vermag, spricht das Boot spielend an und hält auf allen Kursen am Wind brav gute 5 Knoten Fahrt. Die Yacht reagiert dabei sehr direkt und dennoch kontrolliert aufs Ruder, das zudem stets dezente Rückmeldung gibt. Das Boot lässt sich so beinahe intuitiv führen. Lediglich auf raumen Kursen vermag der Wind die Yacht lediglich mit etwa 3,5 Knoten voranzuschie-



Die eleganten Linien zeugen unverkennbar von italienischem Design

ben. Auf Halbwindkurs laufen wir ordentliche 4,5 Knoten.

Wenden und Halsen gelingen ebenfalls problemlos – das Schiff dreht Bug oder Heck auf entsprechenden Steuerbefehl ohne größeren Fahrtverlust ebenso rasch wie kontrolliert durch den Wind. Den Wendewinkel machen wir bei etwa 90 bis 95 Grad fest – ebenfalls ein prima Wert für solche Windverhältnisse.

Bei einem richtig guten Segelwind sollte hier noch etwas mehr herauszuholen sein.

Kurzum: Es ist eine wahre Freude, diese sehr agile Yacht zu segeln. Und dies unter Bedingungen, wo sich andere noch in Stehversuchen üben und sehnsüchtig darauf warten, dass sich überhaupt etwas auf der Loggetut oder die Yacht auf das Ruder reagiert. Die 38er aus La Rochelle

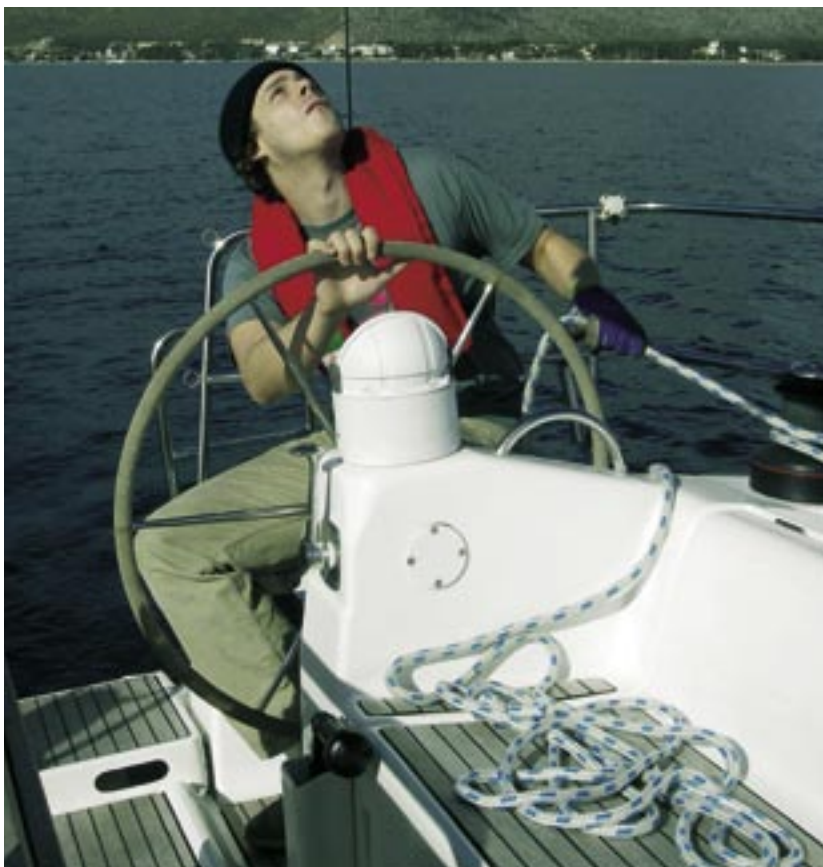
lässt diesbezüglich keine Wünsche offen – obgleich sie dennoch eindeutig mehr Fahrtenyacht als Racer sein will.

Perfektes Handling

Wir segeln das Boot zu zweit und sehnen uns in keiner Situation nach einem weiteren Mitsegler. Die Yacht ist auch für kleine Crews mühelos beherrschbar. Dafür sorgt unter anderem die rundherum durchdachte Decksausstattung. So liegen die Genuawünschen in unmittelbarer Reichweite des Rudergängers – lassen sich aus seiner Position sogar besser bedienen als von einem anderen Crewmitglied aus dem Cockpit. Fallen und Strecker werden auf Arbeitswünschen neben dem Niedergang ins Cockpit geführt – ebenso die Travellerschot. Auch die Großschot läuft auf die Arbeitswünsch an Steuerbord.

Wenden von Amwindkursen kann ein geübter Rudergänger damit mühelos allein bewerkstelligen. Beim Halsen reicht eine zweite Person an der Arbeitswünsch im Cockpit völlig aus.

Lediglich beim Segelsetzen und -bergen sowie Reffen ist aufgrund des gelatteten Großsegels der Testyacht ein Gang an den Mast nötig – dank Lazy-Jacks und -Bag geht die Arbeit dort allerdings ebenso rasch wie problemlos von der Hand. Überhaupt gestaltet sich die Bedienung des Lattengroßsegels vom Trimmen bis zum Bergen mühelos – gleiches ►



Auch von kleinen Crews mühelos kontrollierbar: Dank des Doppelsteuerstandes hat der Rudergänger Rad und Genuaschot stets voll im Griff



Steuerstand und Cockpit präsentieren sich gleichermaßen ergonomisch wie formschön gestaltet. Steuermann und Crew sitzen in jeder Position bequem

gilt für die Rollgenau (140 Prozent) am Profil-Vorstag.

Praktischer Doppelsteuerstand

Eine Besonderheit, die sofort ins Auge fällt, stellt die doppelte Steueranlage dar. Zwei Steuerstände auf einer 38-Fuß-Yacht erscheinen auf den ersten Blick etwas „overdressed“ – sollte da nicht ein zentrales Rad reichen? Theoretisch schon – in der Praxis erweist sich diese Konstellation allerdings als äußerst praktisch. Der Rudergänger behält so trotz 3,93 Meter Rumpfbreite stets den vollen Überblick nach vorn auf Segel und Verkehr und kann zudem sehr gut die Genuawünsche erreichen, ohne dafür seine eigentliche Steuerposition verlassen oder auch nur gering-

fällig die Kontrolle über die Yacht aufgeben zu müssen. Beim Wenden setzt sich jeder von uns hinter eines der beiden Räder, um jeweils die Schotwünsche auf seiner Seite zu bedienen, und kann dabei gleichzeitig bei etwaigen „Hängern“ (Überläufer oder Ähnliches) sofort die Kontrolle der Yacht übernehmen.

Dies bildet aber nur einen spielerischen Nebeneffekt – den Hauptvorteil der Doppelsteueranlage bildet die optimale Sitz- beziehungsweise Standposition des Rudergängers mit perfektem Rundumblick – und „last but not least“ außerdem ein breiter ungehinderter Durchgang vom Heck ins Cockpit (der Mittelteil der achteren Sitzducht lässt sich dank einer pfiffigen Konstruktion einfach wegklappen). Letzteres werden vor allem Mittelmeersegler zu schätzen

wissen. Noch ein positiver Nebeneffekt: der perfekt zu erreichende Quadrant im Cockpitboden.

Gleichzeitig tut die Doppelsteueranlage dem dynamischen Steuerverhalten keinen Abbruch – was neben einer durchdachten Technik von einer hervorragend ausbalancierten Yacht zeugt.

Italienisches Design

Auch optisch muss sich die Dufour nicht verstecken. Konstrukteur Umberto Felci hat mit der 385 ganz im Gegenteil einen durchaus ästhetischen Entwurf vorgelegt. Das Design der Yacht wirkt insgesamt sehr modern und wie aus einem Guss – hier finden sich keine Unstimmigkeiten, an denen sich das Auge stören könnte. Der vergleichsweise breite Rumpf lässt das Boot aufgrund seiner geschwungenen Form dennoch keineswegs klobig wirken. In der Heckansicht dominiert das großzügige Cockpit mit seinem gerundeten Süll und der großen Freifläche in der Mitte, die harmonisch in Richtung des ebenfalls formschön geschwungenen Hecks ausläuft. Der gleichsam gerundete Aufbau wirkt unaufdringlich – und strahlt mit seinen pfeilartig nach vorn zulaufenden Seiten sowie den parallel verlaufenden Zierstreifen und Handläufen auf dem Kajütdach trotzdem Dynamik aus. Gleiches gilt für den recht steilen Vorsteven. Breite Laufflächen machen den Weg aufs Vorschiff einfach und sicher. Dort laufen sie in eine großzügige



Interessante Details an Deck: Bugbeschlag mit Ring für den Gennakerbaum, Ein-Punkt-Verstägung, gut verankerte Relingsstützen und versenktes Vertikal-Ankerspill



Die wichtigsten Fallen und Strecker sind ins Cockpit geführt. Die Großschot verläuft über einen ausreichend breiten Traveller

ebene Fläche aus, aus der sich erst auf etwa halber Distanz zum Mast der Aufbau erhebt. Die durchweg elegante Linienführung zeigt unverkennbar italienische Züge – ein schönes Schiff.

Funktionelles Deckslayout

Die Segeleinrichtungen wurden im positiven Sinne unspektakulär ausgestaltet. Das nahezu toppgetakelte (15/16) Zwei-Salings-Rigg steht an Deck – mit Stütze im Salon – und ist an jeder Seite dreifach abgestagt (ein Oberwant und zwei jeweils unter der ersten beziehungsweise zweiten Saling ansetzende Unterwanten). Die Wanten münden in Gestalt einer sogenannten Ein-Punkt-Verstägung in Püttingeisen neben dem Aufbau. So ergeben sich ungehinderte Laufwege nach vorn und zudem lässt sich die Genua entsprechend eng schoten. Hinzu kommen das Vorstag und ein doppeltes Achterstag. Der Aluminiumbaum ist mit einem Niederholer mit Talje (ins Cockpit geführt) sowie mit einem zweifachen Einleinen-Reffsystem versehen. Allzuvielen Trimmoptionen bietet diese Konstellation zugegeben nicht gerade – angesichts der hervorragenden Segeleigenschaften dürfte man diesbezüglich aber auch kaum etwas vermissen. Immerhin stehen ein ausreichend breiter Traveller und lange Verstellschienen für die Vorsegel-Holepunkte zur Verfügung.

Am Bug neben dem Ankerbeschlag findet sich zudem ein Ring zum Durchstecken des großzügig bemessenen Gennakerbaums. Er verspricht in Kombination mit einem entsprechenden Leichtwindsegel auch auf raumen Kursen eine feine Segelperformance. Ebenfalls schöne Details an Deck bilden die Edelstahl-Schutzbügel hinter den Lüftern, die im Deck versenkte Vertikal-Ankerwinde, die solide ausgeführten Füße der Relingstützen sowie die perfekt ►



Unter Deck bietet die Dufour einen ebenso großzügigen wie funktionellen Wohnraum – wenn auch das Ambiente etwas schlicht anmutet

plazierten Instrumentenkonsolen und Haltegriffe im Bereich der Steuerstände. Auf den Punkt gebracht: Die Decksausstattung bietet kaum Ansatzpunkte für sinnvolle Verbesserungen – hier hat die Werft bereits optimal vorgelegt.

Auf den teakbelegten Sitzbänken im Cockpit finden problemlos sechs Personen Platz – die breite achtere Sitzducht nicht mitgerechnet. Dort könnten sich neben dem Rudergänger bei Bedarf auch noch ein bis zwei weitere Personen niederlassen. Der feste Cockpittisch unserer Testyacht bietet bei Lage eine gute Abstützmöglichkeit und nimmt dank der seitlich abgeklappten „Flügel“ dennoch kaum Platz weg.

An Deck müssen sich also auch größere Crews nicht einengen – obgleich es sie für die Bedienung der Yacht, wie bereits ausgeführt, eigentlich nicht braucht.

Schlichtes Ambiente unter Deck

Unter Deck präsentiert sich die Dufour 385 ebenfalls gleichermaßen geräumig wie flexibel. Die Werft stellt eine ganze Reihe unterschied-

licher Ausbauvarianten zur Auswahl, sodass sich für jedes Nutzungskonzept eine passende Lösung finden sollte. Unsere Testyacht, ein Charterboot Baujahr 2005, verfügt über drei abgeschlossene Kabinen und eine zweite Nasszelle im Vorschiff – eine typische Chartervariante. Alternativ ist auch ein Drei-Kabinen-Ausbau mit nach achtern versetzter und seitlich an Steuerbord angeord-

nete Vorschiffskoje erhältlich. Hier entfällt dann der zweite WC-Raum zugunsten einer etwas geräumigeren Eigenerkabine im Vorschiff einschließlich großzügiger Kojenliegefläche. Die gleiche Vorschiffskajüte ist in der Zwei-Kabinen-Version vorgesehen, bei der dann die Achterkajüte an Backbord zugunsten eines großen Stauraums entfällt.

Das Raumangebot der Dufour 385



Die beiden Achterkojen bieten auch großgewachsenen Seglern eine ausreichende Liegefläche



Geräumige Eignerkabine mit eigener Nasszelle im Vorschiff

ist bestechend – im Salon finden auf dem Rundsofa und der gegenüberliegenden Bank (ohne Lehne) locker sechs Personen ein bequemes Plätzchen um den großen Tisch mit Getränkefach. Die maximale Stehhöhe liegt bei 2 Meter und verringert sich zu den Seiten nur wenig – hier sollten also auch größer gewachsene Mitsegler keine Probleme haben. Die Dreiecks-Doppelkoje im Vorschiff bietet eine maximale Länge von 2,02 Meter (an den Seiten aufgrund der gerundeten Front auf 1,87 Meter verjüngend) und eine Breite von 1,94 Meter am Kopf- beziehungsweise 60 Zentimeter am Fußende. Die Stehhöhe beträgt hier 1,88 Meter. Die Achterkojen kommen auf eine Liegefläche von 1,98 Meter Länge und 1,38 Meter Schulterbreite (verjüngend auf 88 Zentimeter am Fußende); Stehhöhe: 1,96 Meter. Alles in allem also recht ordentliche Werte für eine 38-Fuß-Yacht. Hinzu kommen jeweils gut dimensionierte Staumöglichkeiten unter den Polstern beziehungsweise in den Schränken.

Der Ausbau selbst setzt bei unserer Testyacht allerdings nicht gerade Maßstäbe. Wohlwollend könnte man vielleicht von einem dezent zeitlosen Design sprechen – es drängt sich aber ebenso die Bezeichnung „puristisch“ auf. Dafür sorgen vor allem die vielfach auftretenden offenen weißen Kunststoffoberflächen und das insgesamt etwas steril wirkende Ambiente. An der handwerklichen Qualität finden wir zwar keine Ansatzpunkte für handfeste Kritik – in Sachen Komfort und Design besteht ►



Bad mit schräg eingebauter Toilette

allerdings noch Optimierungspotential. Etwas mehr Holz in einer etwas gefälligeren Ausgestaltung könnte sicher zu einem etwas wertigerem Gesamtbild beitragen. Auch fällt die Tageslichtausbeute im Inneren nicht gerade üppig aus.

Dafür überzeugt der Innenraum in puncto Funktionalität durch einige gut gelöste Details. Hierzu zählen unter anderem der vorbildlich dimensionierte Navigationsbereich, die soliden Handläufe an der Salondecke, die vielfältigen Staumöglichkeiten im Bereich der Pantry und der gut zugängliche Maschinenraum. Wartungsrelevante Elemente wurden insgesamt durchdacht untergebracht. So stehen bei-



Schön gelöst: Wartungsrelevante Elemente wie Batterien und Seewasserfilter sind über Serviceluken leicht zu erreichen



Gut gestalteter Navigationsbereich

spielsweise die Batterien in eigenen Staufächern, die über Wartungsluken in der Achterkabine an Steuerbord einfach zugänglich sind. Die erhöhte Position bietet einen guten Schutz bei Wassereintrich – die Unterbringung sicheren Halt. Hier finden sich auch noch weitere Serviceluken, über die man ebenso an Seewasserfilter oder Druckwasserpumpe leicht herankommt.

Bei der Maschinisierung kann der Eigner wieder frei entscheiden: Die Spezifikationen sehen in der Standardausführung einen Volvo-Diesel mit 20,9 kW und Saildrive vor – unsere Testyacht verfügt über ein etwas leistungsstärkeres Volvo-Penta-Aggregat mit 29 kW (38 PS). Auf Wunsch kann der Kunde sogar zwischen Saildrive und Wellenantrieb wählen. Unser Diesel bringt das Boot in Marschfahrt auf 6,5 Knoten Fahrt – unter Vollast erreichen wir mit 7,5 Knoten nahezu Rumpfgeschwindigkeit.

Auch unter Maschine zeigt die Yacht ein hervorragendes Manövrierverhalten. Der Drehkreis beträgt gerade einmal eine Bootslänge. Allerdings fällt die Schallentwicklung in den Achterkabinen unter Motor recht hoch aus.

Fazit

Die Dufour 385 glänzt mit einer Segeldynamik in Cruiser-Racer-Manier und einem attraktiven Design. Hinzu kommt ein sehr durchdachtes und

optimal ausgestaltetes Deckslayout. Selbst die für diese Bootsklasse ungewöhnliche Doppelsteueranlage passt ins Konzept und unterstreicht das hochfunktionelle Gesamtkonzept.

Das Interieur unter Deck kann unter Funktionalitätsaspekten ebenfalls überzeugen – vielleicht bis auf die schräg eingebauten Toiletten – wirkt allerdings in Sachen Design und Komfort etwas sehr schlicht. Aber dies bleibt letztlich eine Geschmacksfrage.

Wer großen Wert auf Segelspaß legt und Freude an schönen Linien sowie einer funktionellen Decksausstattung hat, der wird von diesem Boot nicht enttäuscht werden. Kurzum: Eine prima Fahrtenyacht für Segelenthusiasten, denen Dynamik, Handling und Sicherheit wichtiger als Wohnkomfort sind. In dieser Zielgruppe könnte die Dufour mit einem Grundpreis von rund 134.000 Euro sogar zu einem echten Renner werden – im wahrsten Sinne des Wortes. 

Chartermöglichkeit

Unser Testboot wurde uns vom Vercharterer Claus Meyer mit Sitz in Pollensa auf Mallorca zur Verfügung gestellt. Er hat verschiedene interessante Chartersyachten im Angebot und ist zudem offizieller Dufour-Händler auf den Balearen. Die Kontaktdaten:

CM Charter Mallorca S.L.
Telefon: 0034 - 971 86 73 32
www.cmcharter.de

Dufour 385

Grafik: Michael Herrmann

Technische Daten

Konstrukteur.....Umberto Felci
 Takelungsart.....Sloop (15/16)
 Bauweise.....GFK-Sandwich
 Länge über Alles.....11,72 m
 Länge Wasserlinie.....9,84 m
 Breite.....3,93 m
 Tiefgang Standardkiel.....1,76 m
 Verdrängung.....6.600 kg
 Ballast.....1.950 kg
 Ballastanteil.....ca. 29,5 %

Mast über der WL.....16,20 m
 Segelfläche am Wind*.....74,4 m²
 Großsegel Standard.....31,3 m²
 Rollgenua Standard (140 %)...43,1 m²

Maschine.....Volvo-Penta MD 2040-D 29 kW**
 Tankkapazität Diesel.....160 l
 Tankkapazität Wasser.....440 l***

Anzahl der Kabinen ohne Salon.....3***
 Anzahl der Kojen inkl. Salon.....7***
 Stehhöhe im Mittel.....ca. 1,95 m

Theo. Rumpfgeschwindigkeit.....7,6 kn
 Längen/Breitenverhältnis.....2,89/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis*.....4,60
 Spez. Segelfläche*.....11,27 m²/t

* Segelfläche der Standardversion, ** Testversion, *** abhängig von der Ausbaubauversion

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....47°.....5,0 kn
 Optimale Höhe.....52°.....5,2 kn
 Aufgeschrickt.....62°.....5,6 kn
 Halber Wind.....90°.....4,5 kn
 Raumgang.....145°.....3,5 kn
 Vor dem Wind.....180°.....3,0 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Großsegel und Rollgenua (140 %), Windgeschwindigkeit: ca. 7-8 kn (3 Bft), Wellenhöhe: rund 0,1-0,2 m



Preise und Ausstattung

Grundpreis ab Werft: 134.409 Euro inkl. 16% MwSt.
 Darin enthalten unter anderem: Aluminium-Rigg inkl. Baum und Niederholer, Großsegel (Dacron, gelattet), Genua (Dacron, 140 %) inkl. Rollanlage, stehendes und laufendes Gut, Bug-/Heckkorb und Seereling, Teakdeck auf Bänken und Duchten, klappbarer Steuermannssitz, eine Arbeits- und zwei Genuawinschen, Doppelsteuerstand, sechs Belegklampen, Positionsleuchten, Lenzpumpen, Motor- und Bordstromkreis inkl. Batterien (75 bzw. 100 Ah), Mahagoni-Ausbau, Zwei-Kabinen-Version, Pantry mit Zwei-Flammen-Gaskocher und Backofen sowie elektrischer Toplader-Kühlbox (120 l), Nasszelle inkl. Pump-WC, Waschbecken und Dusche, Druck- und Warmwassersystem, zwei Kompass, Motor mit Saildrive.

Werft

Dufour Yachts
 1, rue Blaise Pascal, F-17187 Périgny cedex
 Telefon: 0033 - 546 30 07 60, www.dufour-yachts.com



Grafik: Michael Herrmann