

Erfolgsschiff

Dufour 35 Classic

Der Begriff *Classic* hat für *Dufour* eine eigene Bedeutung: Mit Traditionalismus hat die gleichnamige Modellreihe nichts zu tun. So ist die *Dufour 35 Classic* ein Boot mit eleganter, flacher Linienführung, zeitgemäßem Innenausbau, rationeller Fertigung und einem kundennahen Vertriebssystem.

Text und Fotos: Ralf G. Weise

Die französische Werft *Dufour* gehört zu den erfolgreichsten Unternehmen der Yachtbranche. Die nicht mehr so jungen Segler unter uns können sich vermutlich noch an die *Dufour*-Schiffe der sechziger und siebziger Jahre erinnern. Mitte der siebziger Jahre wurde die Produktion eingestellt.

Seit 1988 werden in La Rochelle unter dem alten Namen, aber unter neuer Regie wieder Boote gebaut, und seit dieser Zeit wurde eine zeitgemäße und umfangreiche Modellreihe entwickelt, die heute fast vierzig verschiedene Schiffstypen von 9 bis 34 Metern enthält. *Dufour* ist heute der weltweit zweitgrößte Segelbootproduzent und vom Umsatz her der größte Katamaranproduzent.

1996 wurde die *Classic*-Reihe ins Leben gerufen, von der die 35er bisher rund 160 mal verkauft wurde. Die von uns gesegelte Version mit 1,45m Tiefgang und zwei Achterkabinen ist seit ungefähr einem Jahr auf dem Markt und spricht einerseits Charterer, zum anderen aber auch Familien mit Kindern an.

Potentielle Bootskäufer sollten ein Schiff immer vor dem Kauf ausgiebig segeln. Am besten chartert man das Objekt des Kaufinteresses. In Deutschland bietet *Dufour* dafür in Rostock eine weit gefächerte Flotte von Booten zwischen 10 und 15 Metern Länge; eine *Dufour 35* ist in der Nebensaison schon für 2.100 Mark pro Woche zu haben.

Eines dieser Schiffe konnten wir im letzten Herbst auf der Ostsee ausgiebig testen. Leider war das Unterwasserschiff nach einer Saison nicht mehr makellos glatt: In den Segel-eigenschaften war dies deutlich zu merken.

Unter Deck: Über den verhältnismäßig großen Niedergang gelangt man zunächst in den „Flur“, von dem aus man achtern die beiden Doppelkabinen, nach Backbord die Kartenecke, nach Steuerbord den WC-Raum und nach vorne den Salon erreichen kann. Im Salon erwartet die Crew eine große U-Dinette, auf der es sich mit sechs Personen ausgiebig tafeln läßt. Unter dem Sofa ist eine Menge Stau-

raum, in dem auch die Schläuche für die Heizung entlanglaufen. Diese Schläuche sind unverkleidet, so daß dort nur leichte und hitzeunempfindliche Dinge untergebracht werden können.

Der Tisch ist so fest verankert, daß man sich beim Arbeiten an der Pantry gegenüber gut mit dem eigenen Achterstegen daran abstützen kann. In der Mitte des Tisches ist - schon fast Yachtbaustandard - ein Flaschenfach untergebracht. Die Stehhöhe beträgt hier 1,79 Meter.

Die Pantry selbst bietet genügend Arbeitsfläche und Stauraum. Eingebaut sind eine tiefe Doppelspüle mit fließend Warm- und Kaltwasser, ein zweiflammiger Herd mit Backofen und ein Kühlschrank.

Der Kartentisch am achteren Ende des Salons ist ausreichend groß. Dadurch, daß nach vorne hin kein Halbschott eingebaut ist, wirkt der Salon sehr geräumig; allerdings bleibt so nur begrenzt Raum für den Einbau von zusätzlichen Instrumenten. Der Sitz vor dem Tisch ist etwas zu hoch. Es bleibt bis unter das Seitendeck nur



Der Schwanenhals führt die Mastkabel betriebssicher unter Deck.



Zwei Rollen am Bugbeschlag erleichtern Ankermanöver.



Trotz der Bezeichnung *Classic* zeigt die *Dufour* eine zeitgemäße, elegante Linienführung.

ein Abstand von 83 Zentimetern: Zum aufrechten Sitzen reicht das nicht aus.

Der WC-Raum gegenüber ist ausreichend bemessen, beim Sitzen und selbst zum Umziehen bleibt genügend Platz. Eine Innenschale macht den Raum hell, und er ist so leicht zu reinigen. Ein Handlauf ist zwar vorhanden, aber ein wenig wackelig befestigt.

Die beiden Achterkabinen beherbergen zwei ausreichend große Kojen.

Sie sind groß genug für zwei Personen; allerdings muß bedacht werden, daß der Teil, der unter den Cockpitboden reicht, nur eine Höhe von 50 Zentimetern aufweist. Unter den Kojen befindet sich Stauraum, an der Außenseite sind zusätzliche Schwalbennester angebaut. Vom Kopfende der Koje gelangt man über eine leicht zu öffnende Klappe an die Maschine, ebenso ist sie von der Seite her zu erreichen.

Notausstiege gibt es nicht. Dieser

Mangel sollte eigentlich durch die neu CE-Zertifizierung behoben worden sein: Nach Aussage verantwortlicher Stellen sind Fluchtmöglichkeiten seit Juni '98 Pflicht; es ist uns rätselhaft, warum man sie auf den zertifizierten Schiffen so selten sieht.

Die Vorderkabine ist auf diesem Schiff die Eigner kajüte. Außer der großen Doppelkoje gibt es einen kleinen Schreibtisch, einen Schrank, Schwalbennester und Stauraum. Unter der



Der Salon ist mit einem gemütlichen U-Sofa ausgestattet, auf dem man allerdings nicht übernachten kann.



An der Pantry läßt sich auch auf See gut arbeiten.



Der Navigationstisch ist groß genug, um mit Sportbootkarten daran zu arbeiten.

Koje ist der Wassertank untergebracht. Durch das große Decksluk fällt viel Licht.

Insgesamt ist die Inneneinrichtung sauber verarbeitet. Anders als auf vielen anderen französischen Schiffen wurde (klassisch) viel mit Holz gestaltet. Der Innenausbau zeigt eine gute Qualität. Innenschalen sind dort ein-

geklebt, wo ein glattes und helles Finish erwünscht ist, so auch im Bilgenbereich der Achterkajüten und an den Decken. Das Schiff ist durch die vielen Luken und Fenster innen angenehm hell und durch zu öffnende Fenster gut zu lüften. Vermißt habe ich lediglich effektivere Lüfter, die das Schiff auch dann ventilieren, wenn es ohne Besatzung am Anleger liegt. Die aufgebauten Pilzlüfter reichen dafür nicht aus.

An Deck: Vom mit ausreichend Handläufen bestückten Niedergang aus gelangt man in das geräumige Cockpit, das von der großen Steuersäule dominiert wird. Es bietet im Hafen ausreichend Platz für sechs Leute, die am vor dem Steuerstand montierten Tisch Platz nehmen können; am Wind bei Lage ist Raum für fünf Personen. Das Cockpit ist ergonomisch durchdacht. Beim Segeln findet der Steuermann auf der geschwungenen Achterducht und auf dem Süll guten Halt und hat freie Sicht nach vorne. Durch ihren Teakbelag sind die Duchten noch sitzfreundlicher. In der Dreikabinenversion sind hier zwei flache Backskisten untergebracht, in der Zweikabinenversion befindet sich Steuerbord ein großer und tiefer Stauraum.

Die Fallen werden nach achtern geführt und über ausreichend dimensionierte Hebelklemmen mit selbstholenden Lewmar Zweigangwischen geholt.

In das Heck sind eine große Badeplattform und eine Sitzbank integriert, die durch den Teakbelag sehr rutschfest sind. Unter der Badeplattform befindet sich ein Fach, in das die ausziehbare Badeleiter gestaut ist. So kann auch ein im Wasser treibender Mensch mit vollgesogenen Kleidern ohne fremde Hilfe an Bord gelangen: eine vorbildliche Lösung. Auf den angenehm breiten Seitendecks sind lange Schotschienen montiert, die den richtigen Holepunkt noch bei Zweidrittel aufgerollter Genua gewährleisten; rollt man das Segel noch weiter ein, läßt es sich nicht mehr ordentlich trimmen. Festhalten kann man sich auf dem Weg nach vorne an der Reling und den langen Handläufen auf dem flachen Kajütdach. Auf dem Vorschiff

ist unter einer Luke die Ankerwinde montiert. Der Anker kann über zwei Bugrollen - die eine davon ist sogar mit einer Wippe ausgestattet - geholt werden. Die Klampen sind klein. Insgesamt sind vier Stück an Bord: Das ist eher zu wenig. Die abgedeckten Lippklampen in die Relingsleiste zu integrieren ist insofern keine gute Idee, als ein Festmacher mit eingebundenem Palstek nicht mehr durchpaßt.

Negativ aufgefallen ist mir, daß an einigen Beschlägen und Schrauben Rostspuren zu sehen waren, die auf schlechte Nachbehandlung der Schweißstellen und schlechte Materialauswahl zurückzuführen sind.

Schaut man in die Ecken und verborgenen Winkel in den Decksstauräumen, kann man sich, genau wie unter Deck, von der guten GfK-Verarbeitung überzeugen.

Unter Motor: Als wir unter Maschine ablegen, offenbart sich schon der etwas behäbige (klassische) Charakter des Schiffes. Die *Dufour* braucht einige Zeit, um anzuschlagen. Ist sie erst einmal in Schwung, dauert auch das Abbremsen einige Zeit. Beim Rückwärtsdrehen des Propellers will dann das Heck nach Steuerbord ausbrechen. Erst wenn man den Kursstrich um etwa 30 Grad verlassen hat und das Boot einen Knoten Fahrt über den Achtersteven macht, ist die *Dufour* wieder zu dirigieren und fährt in die gewünschte Richtung.

Der Drehkreis ist angenehm eng; ungefähr 11 Meter über Steuerbord und 13 Meter über Backbord.

Etwas verwundert hat uns, daß bei Fahrt mit mehr als fünf Knoten (2500 Umdrehungen pro Minute) starke Vibrationen zu spüren waren. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 6,7 Knoten wurden sie so heftig, daß die Steuersäule anfang zu wackeln. Die Ursache kann eine Unwucht im Faltpropeller sein, eventuell auch starker Bewuchs, so daß die Flügel eventuell nicht genau gleichmäßig geöffnet haben. Mit einem Festpropeller hat man diese Probleme nicht, und vermutlich lassen sich damit auch bessere Motoreigenschaften erzielen, denn eigentlich müßte die Rumpfgeschwindigkeit von 7,1 Knoten mit 20 Kilowatt Leistung zu überschreiten

sein. Die Geräusche des Dreizylinder-Volvo unter Deck sind eher laut. Als ich mir später die sonst ordentliche Maschineninstallation ansehe, stelle ich fest, daß nicht überall und nahtlos isoliert worden ist. Mit etwas größerem Aufwand wäre hier deutlich bessere Schallabsorption zu erreichen.

Die Wartung der Maschine ist durch die gute Zugänglichkeit einfach. Lediglich die vordere Verkleidung ist etwas schwer und zumindest bei Seegang schwierig zu handhaben.

Unter Segeln: Zunächst nur unter Großsegel nimmt das Schiff langsam Fahrt auf. Es ist zwar gut zu manövrieren, aber es bewegt sich eher ruhig und etwas schwerfällig. In der Wende verliert es bei glattem Wasser nur wenig Fahrt.

Das Segel steht etwas bauchig: ein günstiges Profil für den flauen Wind. Nach dem Ausrollen des Vorsegels gewinnt die *Dufour* langsam an Geschwindigkeit. Bei zunächst zwei bis drei Windstärken fahren wir diverse Wenden und Kurse zum Wind ab. Das Schiff reagiert immer gutmütig, und ich frage mich, ob das Prospektgewicht von 4,5 Tonnen nicht untertrieben ist. Das Handling gestaltet sich unter diesen Bedingungen noch einfach. Das Boot ist durch die weit achtern liegenden Genuawinschen zwar auch einhand an der Kreuz zu segeln, doch befinden sich die Winschen für den Rudergänger eigentlich etwas zu weit vorne und für den Vorschoter etwas zu weit achtern.

Die Anordnung der Duchten und das nicht zu große Rad gewähren gute Bewegungsfreiheit im Cockpit. Auch die Nichtstuer im Cockpit sitzen bequem. Lediglich die Bedienung der Großschot ist ungewöhnlich: Über den Traveller wird sie nach vorne zum Mast und dann wieder nach achtern auf die Winsch auf dem Kajütdach umgelenkt.

Später frischt der Wind etwas auf, und wir nehmen Kurs auf die offene Ostsee. Als die ersten Böen von vier Beaufort ins Schiff fallen, wird das Schiff lebendiger, verhält sich aber unausgeglichen: Es legt sich auf die Seite, reagiert mit starker Luvgerigkeit und läuft 10 bis 20 Grad aus dem

Kurs. Selbst mit harter Ruderlage ist das Schiff kaum auf Kurs zu halten. Nur das Fieren des Großsegels hilft. Für den Rudergänger ist die Großschot aber unerreichbar weit vorne, so daß der Vorschoter gefragt ist. Für ein eingespieltes Team sicherlich kein Problem, wohl aber für eine weniger geübte Familiencrew. Auch ist es kaum noch möglich, den Traveller bei vier Beaufort nach Luv zu fahren, und zum Holen der Schot muß man kräftig an der Winsch kurbeln. Eine „klassische“ Schotführung mit dem Traveller vor dem Rad ist zum Segeln praktischer und sicherer.

Als optimale Höhe ermitteln wir 45 Grad am wahren Wind. Auch 40 Grad sind möglich, doch dann geht die Geschwindigkeit auf unter vier Knoten zurück. Das Schiff setzt weich ein und bewegt sich angenehm ruhig und ohne viel Spritzwasser zu übernehmen durch die einen halben Meter hohen Wellen.

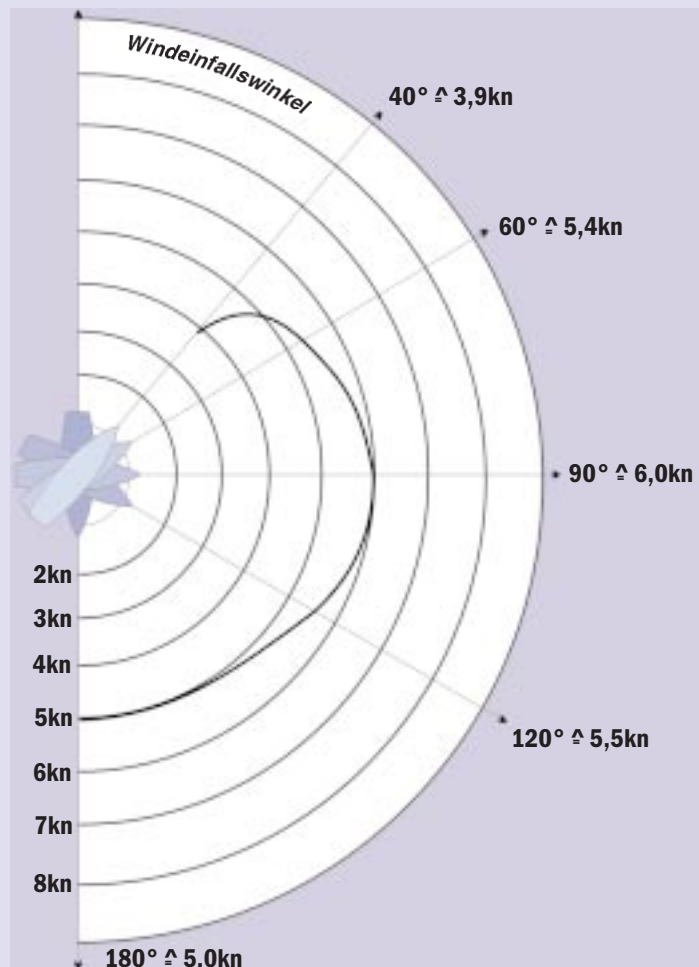
Die Wenden klappen gut, wenngleich die *Dufour* verhältnismäßig viel Fahrt verliert und auch einige Zeit braucht, um wieder anzuspriegen. Mehr als sechs Knoten Fahrt, die wir bei etwas weniger als halbem Wind erreichen, sind nicht drin. Mit einem sauberen Unterwasserschiff wäre wohl noch ein halber Knoten mehr Geschwindigkeit herauszuholen gewesen.

Wir haben die Flachkielversion mit 1,45 Metern Tiefgang gefahren. Die Standardausführung mit 1,8 Metern Tiefgang würde sich in böigem Wetter und vier Beaufort sicherlich besser verhalten. Die oben beschriebenen unausgeglichene Eigenschaften werden aber vermutlich eine Windstärke später auftauchen. Wenn es für die Werft nicht möglich ist, die Lateral- und Segelschwerpunkte weiter voneinander zu entfernen, dann würde ich zumindest über die Realisierung einer anderen Schotführung nachdenken.

Fazit: Die *Dufour* ist ein Fahrtenkreuzer mit guter Kunststoff- und Holzverarbeitung. Angesichts der reichhaltigen Standardausrüstung ist der Preis von 207.000 Mark angemessen. Für Seereviere ist unbedingt die Tiefkielversion zu empfehlen.

Die Möglichkeit, das Schiff vor dem Kauf zu chartern, sollte man nutzen.

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 13 bis 17 Knoten = vier Beaufort, böig

Wellenhöhe: 0,5 Meter

Besegelung: Groß und Genua
insgesamt etwa 62 Quadratmeter

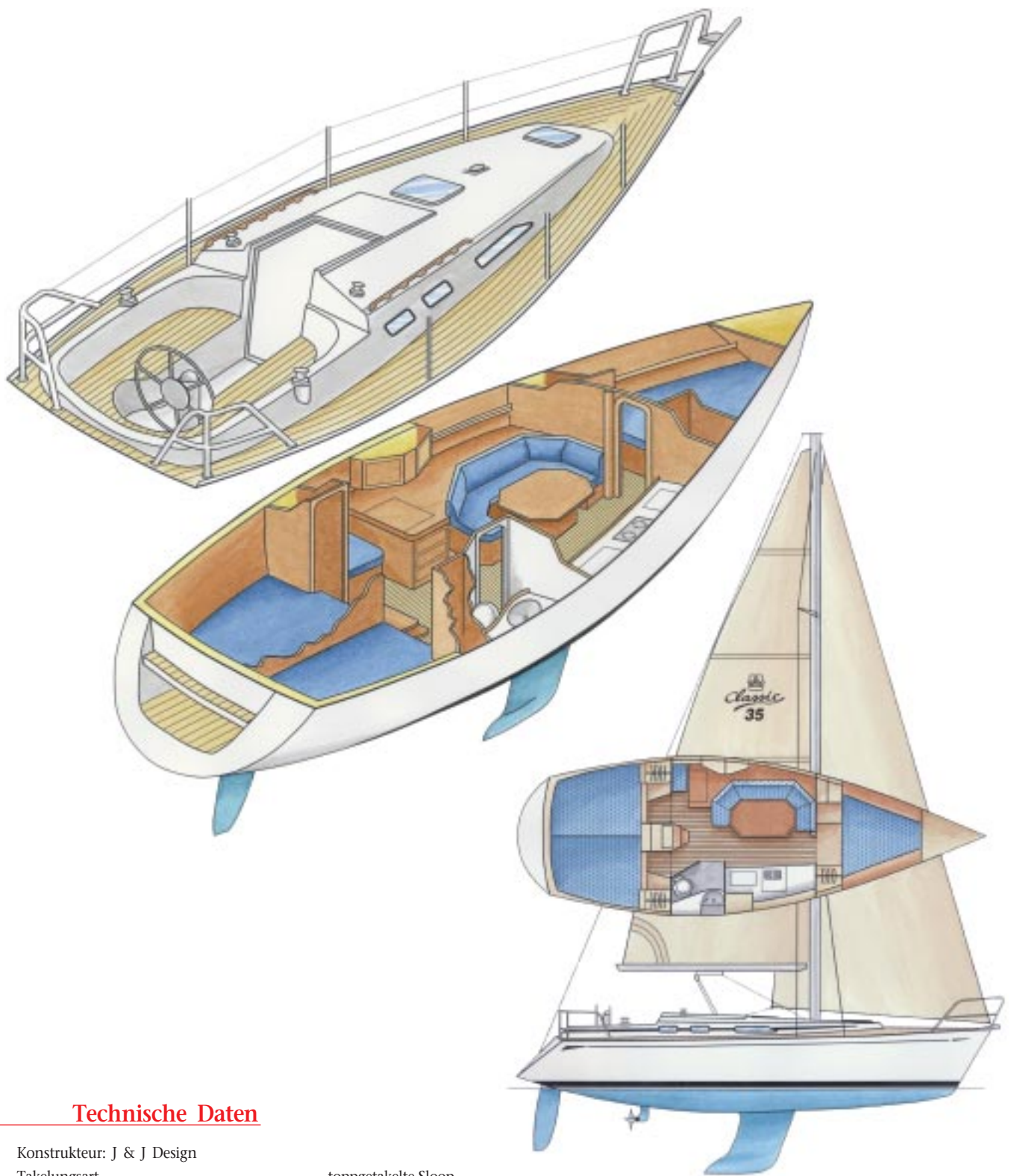
Preis und Ausstattung

ab Werft DM 207.095,-
inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer

In diesem Preis (Grande Croisière Ausführung) ist unter anderem enthalten: Baumniederholer, Druckwasseranlage, Gasherd mit Backofen, Kühlschrank, Batteriekapazität 160 Ah, Landanschluß mit Ladegerät, 1000-Watt-Ankerwisch, Autohelm ST 50 (Echolot, Log, Windinstrumente), Autohelm 3000 Autopilot, Cockpittisch, Cockpitdusche, Badeleiter, EC-Navigationsbeleuchtung und Ankerlicht im Top.

Info: Dufour-Yachts GmbH
Schulauer Hafen, 22880 Wedel
Tel. 04103 - 91 22 60
Fax 04103 - 91 22 660

Chartermöglichkeiten:
Yachtcharter Dr. Hoyme
Tel. 06664 - 91 94 97



Technische Daten

Konstrukteur: J & J Design

Takelungsart toppegetakelte Sloop

Bauweise unter Wasser massiv GfK, über Wasser und Deck

PVC-Sandwich

Maschine

Volvo Penta 2030 SD

Länge ü.A. 10,70m

20kW (27PS)

Länge Wasserlinie 8,50m

Tankkapazität Diesel 103l

Breite ü.A. 3,48m

Tankkapazität Wasser 280l

Tiefgang Flachkiel 1,45m

Stehhöhe Salon 1,89m-1,79m

Tiefgang Standardkiel 1,80m

Stehhöhe Vorschiff 1,79m

Verdrängung 4,50t

Stehhöhe WC 1,76m

Ballast 1,50t

Stehhöhe Achterkabine 1,77m

Ballastanteil 33,0%

Anzahl der Kojen 8

Segelfläche am Wind 62,0m²

Theor. Rumpfgeschwindigkeit 7,1kn

Großsegel 23,5m²

Längen-/Breitenverhältnis 3,0/1

Genua 38,5m²

Segelfl./Verdräng.-Verhältnis 4,77/1

Durchfahrhöhe mit Mast ca. 14,2m

spez. Segelfläche 13,8m²/t