

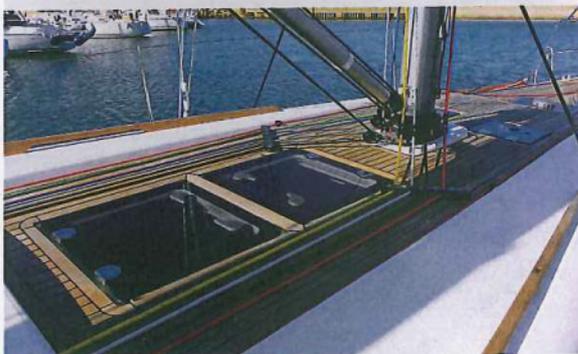
erfolg verpflichtet

Die Vorgängerin war steif, schnell, hübsch und individuell sowie sieg- und ertragreich. Dem Boot folgt nun mit der 40E eine komplette Neuentwicklung

Volle Kontrolle auch bei Lage. Aber der Großschotmann sitzt recht beengt



40E
DUFOR



Decksansichten. Die Winschen für Groß und Genua stehen in einer Reihe. Vor der Badeplattform wird die Rettungsinsel gestaut. Die Fußstütze steckt im Tischhalter. Die Mittelluken sind versenkt

Gutes noch besser: Nach sieben Jahren, einer eher langen Zeit für einen Modellwechsel im Bootsbau, hat Dufour Yachts aus Frankreich ihre 40er abgelöst. Mit der startete die Werft aus La Rochelle damals (s. YACHT-Test 22/02) ihre Performance-Reihe und bot so Alternativen zu Bénéteaus First-Linie, den schnellen Elans oder den Produkten von X-Yachts. Entgegen der ursprünglich vorgesehenen Verwendung als Club-Racer räumte das Boot auch auf hochkarätigeren Veranstaltungen ab. 2005 holte das Schiff – leicht getunt – den IMS-Weltmeistertitel. Und es wurde immerhin 565-mal gebaut, ein Spitzenergebnis für eine Yacht dieser Größe und Ausrichtung.

Irgendwann aber ändert sich der Geschmack, zieht die Konkurrenz nach, gibt es neue Ideen. Modifikationen oder gar Kompletterneuerungen müssen her. Dufour löste erst die jüngere 34er durch eine Evolution genannte überarbeitete Version (Test in 12/09) ab, dann war die 40er an der Reihe. Für Verwirrung sorgte zunächst die Bezeichnung 40E. Denn die ist, anders als die Fußzahl und der Buchstabenzusatz suggerieren, ein völlig neues Schiff: Einrichtung, Deck, Deckslayout, Rigg, Anhänge und auch der Rumpf sind komplett anders. Sofort augenfällig sind die doppelten Steueräder und das per Klappe zu öffnende Heck, während die alte Dufour 40 noch mit einem großen Rad und geschlossenem Spiegel auskommen musste.

Der Rumpf hat dieselbe Breite wie die Vorgängerin, ist jedoch in der Wasserlinie schmaler. Der Kiel verfügt über eine größere Bombe und somit einen niedrigeren Schwer-

punkt, Standard sind 2,10 Meter Tiefgang, die Alternative hat noch 1,75 Meter. Die Segelfläche hat zugenommen: zwei Quadratmeter mehr stehen in der sportlicheren „Dynamic-Version“ zur Verfügung. Dabei verschob der langjährige Hauskonstrukteur Umberto Felci auch gleich die Relationen, die Genua überlappt jetzt weniger. Sie wird serienmäßig mit einer zeitgemäß versenkten Rolltrommel gewickelt und gerefft, was der aerodynamischen Effizienz ebenso förderlich ist wie der Optik. Geblieben ist der Italiener bei innenliegenden Wanten für engere Schotwinkel und die Möglichkeit, größere Genuas zu fahren.

Präzise Steuerung

Ob alle diese Maßnahmen ein Schiff seglerisch noch verbessern, musste die 40E im Heimatrevier der Werft an der französischen Atlantikküste beweisen. Das Boot beschleunigt ausgezeichnet, es wendet mit vergleichsweise wenig Geschwindigkeitsverlust zügig und ist insgesamt sehr agil. Um die 7,2 Knoten an der Kreuz bei böigen 4 Beaufort und Wendewinkeln von unter 80 Grad gefallen ebenso wie ohne Gennaker unkompliziert erreichte bis zu 9 Knoten bei halbem Wind. Erfreulich auch: Das Boot liefert den erwünschten Ruderdruck, um einfach in der optimalen Spur zu segeln. Und es verträgt größere Krängungswinkel, ohne gleich abzuschmieren.

Wie schon auf der Vorgängerin trägt das Steuergefühl extrem viel zum Segelspaß bei. Mit eindreiviertel Umdrehungen arbeitet die Anlage recht direkt, war schlupffrei eingestellt und leichtgängig. Mit 92 Zentimeter

Gelungen ist das neue Deckslayout. Das Kurbeln ist deutlich angenehmer

Durchmesser sind die Räder gut ausgesucht, deren Höhe an den freistehenden Radsäulen ist sinnvoll für ermüdungsfreies Steuern gewählt. Der Durchgang nach achtern beträgt noch 55 Zentimeter; das genügt. Der Steuermann kann seitlich sitzend und stehend vernünftig seiner Passion nachgehen, große Fußkeile stützen ihn dabei. Die Sicht nach vorn auf Windfäden und Segel ist ausgezeichnet. Schön auch, dass sich die Kompass nicht auf den Steuersäulen befinden, son-

lern weit davor auf den Duchten, wo sie besser im Blickfeld liegen.

Das 7/8-getakelte Rigg mit zwei um 20 Grad gepfeilten Salingspaaren lässt sich mit dem serienmäßigen, per Kurbel bedienten Achterstagspanner recht ordentlich biegen und somit als aktives Trimminstrument nutzen. Der lange Traveller rutscht achtern kurz vor den Steuersäulen auf dem Boden.

Eine Neuheit im Großserienbau ist die Winschenanordnung. Die Trommeln sind nicht wie gewohnt hintereinander auf den Hülsen verbolzt, wo sie sich nur knieend oder mit einem Bein auf der Fußleiste stehend einigermaßen drehen lassen. Sie stehen dagegen in einer Reihe nebeneinander (s. großes Foto links), die Genua wird mit den inneren Trommeln bedient. Das hat Vorteile: Der Vorschoter steht direkt an der Winsch und kann viel ergonomischer und effizienter seinen Job erledigen. Hinter dem Rad stehend ist die Genuaschot mit langem Arm noch erreichbar, während die außenliegenden Großschotwünschen (German Cupper System, extra für 2083 Euro) beidseits bestens bedient werden können. Damit ist die Dufour 40E sehr gut einhand- beziehungsweise eincrewtauglich, auch ohne Autopilot.

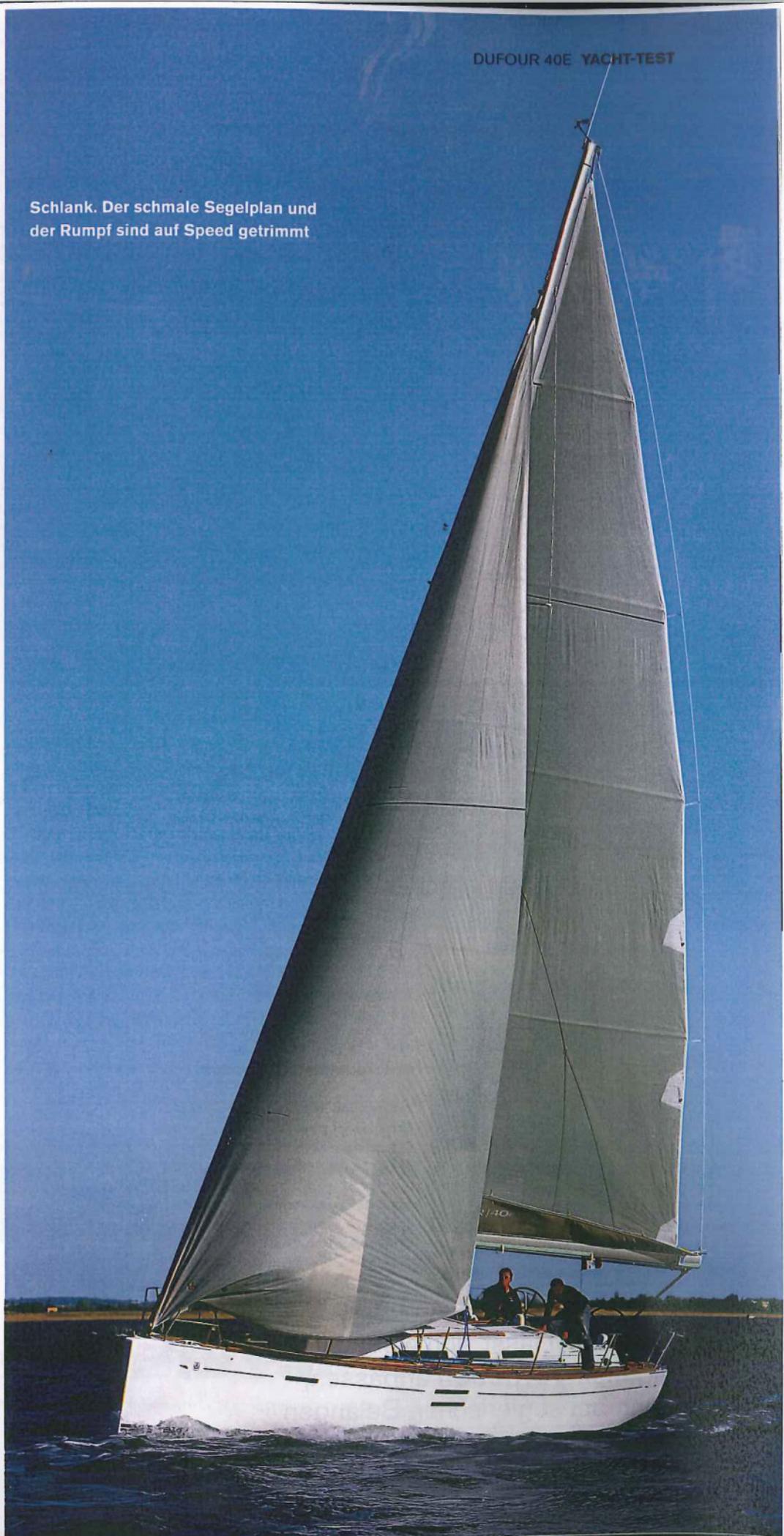
Dieses Layout, das vielfach auf den Offshore-Rennern vom Typ Class 40 zum Einsatz kommt, ist auf der Dufour nur dann nachteilig, wenn ein Mitsegler in Luv sitzend die Großschot bedienen soll; in diesem Fall wird es dort eng. Und es bedeutet eine kürzere Nutzfläche der Duchten. Sie fallen mit gut 3,30 Meter Länge denn auch für ein 40-Fuß-Boot nicht sehr üppig aus.

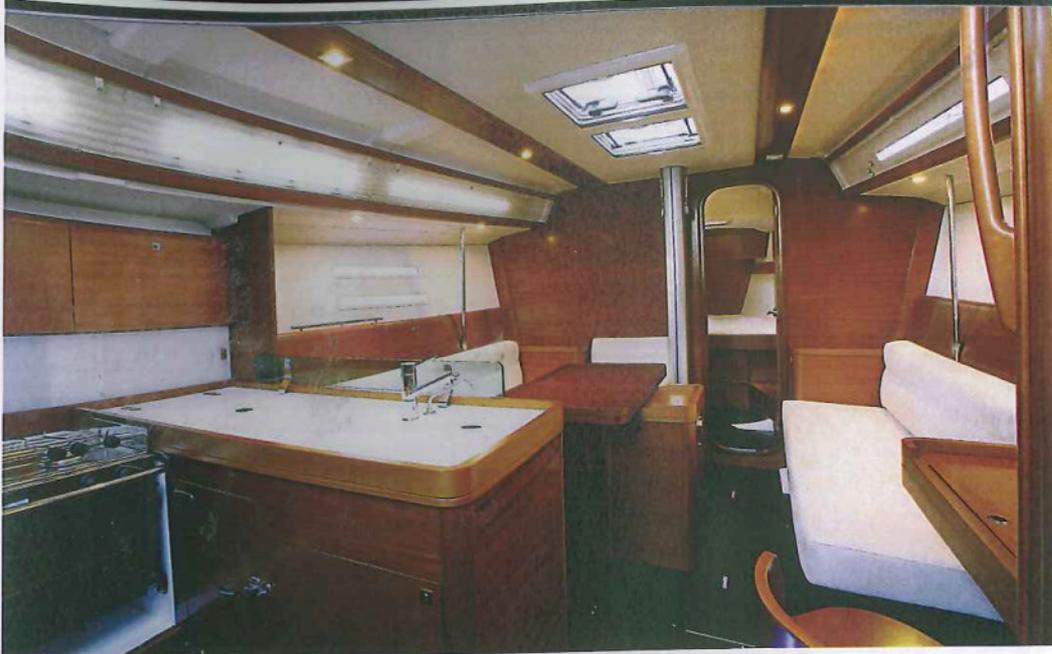
Als Fußstütze im breiten Cockpit dient ein breiter, flacher Holzklötzchen, der sich einfach entfernen lässt und dann die Aufnahmen für den Cockpittisch freigibt. Die Heckklappe achtern wird per Seilzug abgesenkt und fungiert so als Badeplattform, aus der sich eine Leiter ausziehen lässt.

Zu erwähnen sind an Deck ein großer Ankerkasten, zwei bündig eingelassene Aufbauluken und die Tatsache, dass statt Teak ein ähnlich aussehendes, zertifiziertes Iroko zum Einsatz kommt. Der Belag im Cockpit, auf der Badeplattform und auf dem Dach ist Standard.

Unter Motor zeigt das Schiff keine Besonderheiten; Drehkreise, Manövrierverhalten und die Schalldruckwerte sind nor- ➤

Schlank. Der schmale Segelplan und der Rumpf sind auf Speed getrimmt





Grand Soleil 40 (219 912 Euro). Die neue First 40 von Bénéteau passt ebenfalls in die Gruppe, auch wenn sie mehr auf Regattasegeln gebürstet wurde. Ihr Preis beginnt bei gerade mal 156 961 Euro.

Wobei die Boote in der Basisversion unterschiedlich ausgestattet sind. Zum Test stand die Dufour 40E in der Dynamic-Variante bereit, die für 199 325 Euro den Hof verlässt. Wesentliche Merkmale in diesem Paket sind ein höherer Mast, leinenverstellbare

Holepunkte, ein Spinnaker-Kit, Dyneema-Fallen, Dyform-Rigging und Faltpropeller. Dabei sind auch elektrische An-

Unter Deck ist die Suche nach guten Details und Individualität spürbar

Insgesamt ist der Ausbau in seinem sicht- und fühlbaren Finish sehr gelungen – mit Ausnahme einiger Fußbodenplatten jedoch, die nicht verschraubt sind. Die werfen sich und zeigen auch schiefe Spaltmaße, ein Punkt, den die Werft richten muss.

Aufwändige Fertigung

Die Bauweise verdient Erwähnung, weil sie eine gehobene ist, die im Großserienbau selten vorkommt: Der Rumpf aus Vollaminat unter und Schaumsandwich oberhalb der Wasserlinie wird durch Vakuum verdichtet. Das Schaum-Sandwichdeck ist im Vakuum-Injektionsverfahren gefertigt: Die Fasern und Gelege werden trocken in die Form gepackt, diese mit einer zweiten inneren Form geschlossen und das Harz-Härter-Gemisch in den Materialmix gepumpt. Das sichert einen definierten Harzanteil und liefert eine hohe Festigkeit bei geringerem Gewicht – wenn es gut gemacht ist. Zusätzlich sind beide Seiten des Formteils glatt und benötigen keine Nachbearbeitung oder Verkleidung.

Die GFK-Bodengruppe ist eingeklebt und anlamiert, Schotten ebenfalls. Das halb elliptische freischwebende Ruder arbeitet mit seinem Schaft aus rostfreiem Stahl in selbstausrichtenden Pendel- und Rollenlagern. Alles Maßnahmen, die Vertrauen schaffen.

Und Geld kosten. Wobei die Dufour 40E vergleichsweise günstig ist. Sie wird in der Basisversion mit zwei oder drei Kabinen für 188 615 Euro angeboten. Vergleichbare Performance-Cruiser sind die Elan 410 (193 958 Euro), die Salona 40 (185 259 Euro) und die

kerwisch, Batterielader, Stereoanlage mit Cockpitausprechern und anderes mehr.

Die Crux: Fast jeder Hersteller bietet jetzt Paketlösungen an, hinzu kommen einzelne Optionen und Offerten des Händlers. Die hat, preislich gesehen, eine extrem schwierige Vergleichbarkeit zur Folge – ein in der Branche durchaus gewünschter Effekt, wie ein Wertmanager gegenüber der YACHT zu gab. Hinzu kommt die sehr unterschiedlich ausgeprägte und situationsgetriebene Verhandlungsbereitschaft seitens der Werften und der Verkäufer. Insofern kann heutzutage der Grundpreis nur ein Indikator sein, aber nie ein Ausschlusskriterium.

Wer mit dem Boot auf die Bahn will, dürfte besonders nach ORC (früher IMS) gute Chancen haben. Schon das Vorgängermodell verfügte über einen außerordentlich günstigen Rennwert.

Insgesamt ist die Dufour 40E eine gelungene Weiterentwicklung ihrer Vorgänger und stellt in jedem angefassten Bereich eine Verbesserung dar. Dabei stellt sie die ideale Interpretation des Themas „Performance Cruiser, 40 Fuß“ dar: schnell, agil, präzise zu steuern, gut bedienbar, und dennoch bietet sie fast alles, was es zum komfortablen Fahrtensegeln braucht. Mehr kann der sportliche aktive Eigner nicht verlangen.

Fridtjof Gunk

boot Düsseldorf: Halle 16, Stand A 22

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test



Ausblicke. Der Salon wirkt hell, auch durch die schlitzenartige Rumpffenster. Dennoch gibt es dort Stauraum. Die Pantry ist groß und komfortabel. Etwas schmal jedoch sind die Kojen achtern