

>>  
super  
prova

# DUFOUR 40 E La crociera è più facile

Rivoluziona la crociera con la disposizione delle manovre pensate per governare la barca da soli. Adotta soluzioni che rendono la navigazione più comoda e le linee di carena sono pensate per vincere in regata. Insomma, una barca veramente all-round

di Alberto Cossu foto di Emilio Bianchi - Dufour Yachts

**LO SI PORTA DA SOLI!**  
La novità di questo nuovo Dufour 40E è la disposizione delle attrezzature di coperta, pensate per poter andare in crociera anche con equipaggio ridotto.

# E

sattamente un anno dopo aver provato il Dufour 405 Grand Large, mi ritrovo a bordo del Dufour 40E Performance, la versione più spinta del 40 piedi del cantiere francese. Evoluzione forse non è proprio la parola giusta, dato che il cantiere sotto tutti gli aspetti ha realizzato una barca completamente nuova. Stampo, costruzione e linee di carena sono diversi. Il progetto, ancora una volta di Umberto Felci, è caratterizzato da minori volumi a prua e un baglio massimo ristretto, rispetto al Dufour 405 GL. Tali differenze si traducono in maggior agilità in navigazione anche con aria leggera e un miglior angolo al vento in andatura di bolina. Se le linee di carena si notano meglio quando la barca è sull'invaso, ciò che invece si nota immediatamente con la barca in acqua è la diversa disposizione delle attrezzature del pozzetto. Il Dufour 40E è pensato appositamente per poter essere portato da soli, manovrando senza nessun problema a vela.

### Progetto 8/10

Dato che gli obiettivi del Dufour 40E sono molteplici, l'identificazione progettuale di questa barca può risultare complessa. È sicuramente definibile un progetto "all-round", cioè veloce in regata, comodo in crociera e identificabile anche tra le barche "easy sailing". Partiamo dal primo punto, la velocità. Lo studio Felci ha realizzato una carena meno panciuta rispetto al 405 GL e un po' più slanciata. Una soluzione che potrebbe far pensare a minor comfort in navigazione con onda, in realtà la sua forma ben equilibrata annulla questo effetto. Il baglio massimo è particolarmente arretrato in modo da far "appoggiare" di bolina tutto lo scafo in maniera corretta, senza generare al tempo stesso troppo trascinamento. Per quanto riguarda gli interni, disegnati da Patrick Roséo, nei dettagli si differenziano di poco dal 40 piedi da crociera: la dinette è ariosa e la cucina nasconde una quantità incredibile di stipetti. Ma ora arriva la sorpresa secondo me più importante: l'aspetto "easy sailing" di questa barca. Il pozzetto è organizzato in maniera particolare con i due winch primari (randa e scotta fiocco) di fronte alla ruota del timone e a portata di mano dello skipper sia quando è in piedi sia seduto sulla panchetta. Si tratta però di una combinazione optional con 2 winch in più e la randa alla tedesca.

### Costruzione 9/10

La tecnica di costruzione nasconde parte delle qualità corsaiole del Dufour 40E Performance. Se il resto della gamma è realizzata con laminazione tradizionale, il 40E è costruito con lo scafo in infusione e la coperta in iniezione. Una soluzione che permette di risparmiare una grande quantità di peso (nella versione standard pari a 7386 kg) e, soprattutto, di avere una struttura di per sé più rigida. Un controstampo viene poi fascettato e resinato allo scafo per irrigidire la barca e per assorbire gli sforzi provenienti dall'albero e dalla deriva a cui è collegato. Il timone è tutto nuovo e risulta molto sensibile ed efficace. Il sistema di timoneria viene fornito dalla Lewmar con boccole autoallineanti, ruote disponibili anche in carbonio e la pala semiellittica in vetroresina con schiuma all'inter-



## LA POSIZIONE DEI WINCH

no e asse in acciaio. Il Dufour 40E è disponibile con tre diverse tipologie di chiglia, tutte fissate alla griglia di rinforzo con 8 prigionieri: 2,10 m con lama in acciaio e zavorra da 2.386 kg - 2,10 lama in acciaio e siluro in piombo da 2.340 kg - 1,75 con lama in ghisa e zavorra da 2.442 chili.

### Coperta 9/10

Ad attenderci ormeggiato in banchina è un Dufour 40E nella versione Dynamic, vale a dire con albero maggiorato, scotta randa alla tedesca e i due winch per il fiocco a centro pozzetto. Questa combinazione la considero ideale per l'utilizzo della barca in crociera e con poche persone d'equipaggio. L'organizzazione dei winch e delle manovre è pensata in modo che il timoniere possa governare facilmente sia la randa sia il fiocco. La posizione di quest'ultimo è di facile accesso dato che è posto proprio di fronte alla ruota del timone, sulla seduta del pozzetto; una disposizione che ricorda un po' le barche open dei solitari. La soluzione è interessante ma si deve segnalare che in manovra bisogna stare attenti a non dimenticare le maniglie sui winch, altrimenti si rischia che si >>



## Pregi

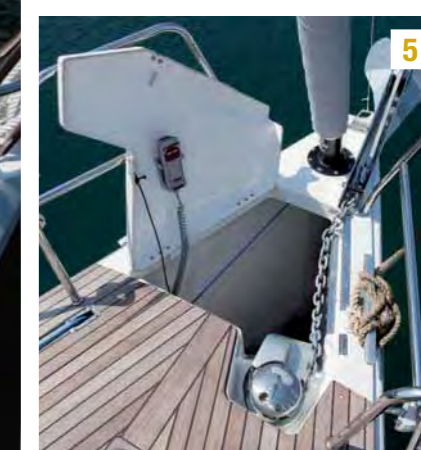
- Buona sensibilità al timone
- Ideale per equipaggio ridotto
- Versatile per un utilizzo in crociera e in regata

## Difetti

- Dotazioni limitate per la versione base
- Capienza dei serbatoi d'acqua mediocre
- Gavone ancora dalle dimensioni limitate



**LA DOPPIA TIMONERIA MIGLIORA GLI SPAZI VIVIBILI**  
**1.** Il piano velico prevede un armo a 9/10 con standard un genoa al 140%. **2.** La tuga protegge bene il pozzetto e la sua altezza garantisce vivibilità sottocoperta. **3.** Sono previsti numerosi tientibene, anche vicino agli stopper. **4.** Il pozzetto è molto ampio con gli schienali delle sedute inclinate per una maggiore comodità. Comoda la doppia ruota. **5.** A prua il rollafiocco di serie è di tipo incassato e il salpancora con ancora Delta è da 1000 W.



## PERMETTE DI GOVERNARE LA BARCA DA SOLI



### IDEALE PER NAVIGAZIONI CON POCO EQUIPAGGIO

**6.** La posizione del timoniere è comoda e si ha facile accesso ai winch della scotta randa (a sinistra) e del fiocco (centrale). Il trasto della randa, posizionato in basso sul pozzetto, consente la migliore regolazione della randa. **7.** La plancetta di poppa è apribile e nasconde anche la scaletta per la discesa in acqua.



<< impigliano nel mazzo di scotte della randa. Se la vostra intenzione è fare le regate in equipaggio, suggerisco la disposizione classica dei winch con quelli per il fiocco sul paramare del pozzetto. I puntapiedi non mancano, sia per il timoniere, sia per chi è seduto sulla panchetta. Una volta in crociera al posto del puntapiedi centrale è possibile montare il tavolo esterno. La doppia timoneria è comoda e aumenta lo spazio vivibile all'esterno, in più si ricava anche un intelligente alloggiamento della zattera, ricavato vicino alla plancetta apribile di poppa. Quest'ultima, oltre che essere facile da aprire, nasconde anche la scaletta per il bagno. Ma andiamo verso prua.

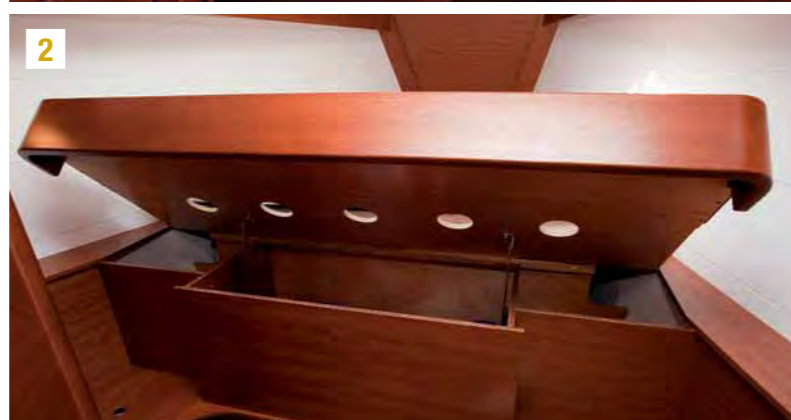
La tuga abbastanza alta protegge il pozzetto e due tientibene permettono il passaggio sul passavanti in sicurezza. Le drizze corrono in parte sotto un carter in prossimità degli stopper, soluzione che se da un lato limita lo spazio per sdraiarsi, dall'altro facilita la sostituzione dei cavi. Tutti i passauomo sono della Goyot di tipo a filo di coperta, ingentilendo le linee e aumentando lo spazio vivibile esterno. Il passaggio a prua è comodo grazie al posizionamento dell'attacco delle sartie rientrato e non a murata. Il gavone dell'ancora si caratterizza per il rollafiocco incassato della Facnor che la Dufour fornisce di serie. In questo modo si riesce ad abbassare il punto di mura del genoa, migliorando così anche le prestazioni a vela. La barca che abbiamo provato era con spinnaker, ma il musone è già predisposto per poter posizionare anche un bompresso esterno.

#### Interni 8/10

Lo spazio non manca e anche qui fare i paragoni con il 405 Grand Large è superfluo. La differenza di larghezza, 10 cm in meno al baglio massimo, non si sente anche perché la cucina a L movimentata di più l'ambiente. Ma procediamo con ordine: scendendo dalla scaletta, i gradini hanno poca angolazione, ma si ha un buon appiglio sui tientibene esterni e su quelli interni ai lati della scaletta. La zona carteggio, a destra, è correttamente organizzata con spazio a sufficienza per posizionare la strumentazione elettronica. È caratterizzata dalla seduta girevole avvolgente che permette di lavorare comodi anche a barca sbandata. Sul lato opposto troviamo la cucina accessoriata con un frigorifero da 180 litri a doppia apertura: (frontale e a pozzetto). Il divano con il tavolo centrale permette di ospitare comodamente 6 persone, 8 sono un po' più strette. Interessante la seduta abbattibile (foto 5 e 6) che consente di guadagnare maggior spazio e di accedere meglio al divano in murata. Il 40E è disponibile in due versioni: due o tre cabine con uno o due bagni, uno a poppa e uno per la cabina di prua. Quest'ultima è ben disposta con un letto centrale e numerosi vani per lo stivaggio. Di serie vengono fornite le luci di cortesia a Led di colore blu posizionate in prossimità del pagliolo.

#### Piano velico 8/10

Il Dufour 40E viene proposto con un albero della Sparcraft a 2 crocette, armato a 9/10, ma è disponibile anche in versione maggiorata (1 metro in più circa) con sartie in tondino anziché in spiridale. Il genoa standard prevede una sovrapposizione del 140%, a mio parere eccessiva. La vela durante il nostro test è stata un 130% circa e con 15 nodi la barca si è comportata benissimo mantenendosi sempre stabile e in assetto. La superficie velica complessiva di bolina è considerevole, ben 91 mq. >>



#### LA LUCE NON MANCA

1. La cabina di prua può avere un bagno dedicato, altrimenti, al suo posto, un armadio in più e un leggio. Il letto è lungo circa 2 me largo 1,5 m. A estrema prua sopra il letto si trova il vano di accesso per il motore del salpancora.

2. Sotto il materasso è ricavato un ampio gavone per riporre le borse e l'attrezzatura. 3. La scaletta è larga e con i comodi tientibene ai lati della discesa, ma i gradini non hanno sufficiente inclinazione. Alzandola si accede al motore, il cui vano è rivestito in materiale fono assorbente spesso più di 5 cm.

## STRIZZA L'OCCHIO ALLA



4. Tra la cucina e il tavolo da carteggio si trova la pompa a pedale per l'acqua e, alzando il pagliolo, le prese a mare della cucina. Nella stessa foto si nota anche la luce di cortesia a Led. Sono previste di serie e sparse nei punti cruciali dell'imbarcazione. 5 e 6. Il dettaglio del tavolo centrale. Per guadagnare un posto in più quando serve e facilitare il passaggio verso il divano a murata viene adottata una seduta richiudibile. 7. La dinette nel suo insieme, con la cucina a L, è dotata di un pannello separatore per non sporcare quando si è ai fornelli. L'arredo è in Moabi, tutti i passauomo sono della Goyot con tendina oscurante e zanzariera.



## Funzionalità e comodità

LA CUCINA RIMANE UN PUNTO DI FORZA  
Anche nel Dufour 40E alla cucina viene dedicata particolare attenzione. Se sul Dufour 405GL il lavoro è stato eccellente, la versione performance non deve sentirsi da meno. Il frigo è lo stesso, da 180 litri con doppia apertura sia a pozzetto sia frontale. Oltre ai 3 cassetti e agli stipetti a murata sono previsti altri scomparti con aperture scorrevoli per lo stivaggio della cambusa e delle stoviglie. Di serie si ha la cucina con forno e due fuochi, come optional ovviamente è previsto anche il microonde.

## REGATA MA È IDEALE PER CHI AMA LA CROCIERA



**VELOCE DI BOLINA**

In questa foto tutta la bontà del progetto di Umberto Felci: il timoniere è comodo con un'ottima visuale della barca e le manovre sotto controllo.

<< **Impianti e dotazioni 7/10**

I pesi sono concentrati nella zona attorno al motore. Le batterie, nel tunnel sotto il pozzetto, sono di facile accesso per la loro sostituzione: di serie ne vengono fornite tre da 100 Ah, due per i servizi e una per il motore. All'autonomia ci pensa un serbatoio carburante da 200 litri e due per l'acqua per un totale di 360 litri. Comoda la pompa a pedale per l'acqua salata a filo di pagliolo, in cucina. Purtroppo di serie non è prevista la strumentazione elettronica.

**A vela 9/10**

La prova la facciamo a Napoli, in una bella giornata di sole che fa uscire una termica tra i 10 e 14 nodi. Abbiamo il serbatoio di poppa dell'acqua pieno, quello di prua al 50% mentre quello del carburante è al 90%; insomma, in perfetta versione "cruise". Iniziamo la bolina con la randa full batten e genoa al 130% in laminato taffetato. A bordo siamo in quattro e, una volta in assetto, la bar-

ca si appoggia perfettamente sull'acqua con un angolo di sbandamento di circa 20°. Più al largo troviamo raffiche a 15/16 nodi e al timone rimane neutra ma soprattutto leggera. La posizione alla ruota è comoda, il puntapiedi si utilizza, ma quello che noto di più è l'accesso alla strumentazione elettronica e soprattutto ai winch. La massima velocità che facciamo di SOG è di circa 8,5 nodi con un'aria stabile a 15 nodi. L'angolo, intorno a 40° al vento reale direi che è ottimale per il nostro assetto e peso a bordo. Poggiamo e issiamo spinnaker, il vento cala fino a 10 nodi e, senza stringere troppo (160°), manteniamo una velocità intorno a 7 nodi, non male.

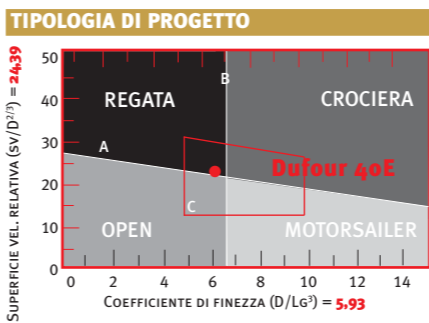
**A motore 8/10**

Di serie monta un Volvo da 40 cv con trasmissione Sail Drive ed elica a due pale fisse. Il modello del nostro test era però equipaggiato con un 55 cv con elica a 3 pale abbattibili sempre Volvo. Le prestazioni sono di tutto rispetto con una velocità di crociera intorno a 7,5 nodi a 2400 giri.

**La prova in cifre**

**DATI BARCA**

Lunghezza fuori tutto	m 12,35
Lunghezza scafo	m 11,99
Lunghezza al gall.	m 10,76
Larghezza al b. max.	m 3,89
Pescaggio standard	m 2,10
Pescaggi alternativi	m 1,75
Dislocamento standard	kg 7386
Dislocamento alternativi	kg 7815
Zavorra (pesc. standard)	kg 2386
Zavorra (pesc. alternativo)	kg 2815
Superficie velica	mq 91
Superficie randa	mq 48
Superficie genoa 140%	mq 43,00
I (altezza triangolo di prua)	m 14,65
J (base triangolo di prua)	m 4,20
P (altezza randa)	m 14,35
E (base randa)	m 5,46
LP (sovrapposizione 140%)	m 5,88
Motore standar	Volvo cv 40
Capacità serb. acqua/gasolio	l 360/200
Disegnata da	Felci Yacht Design
Interni	Patrick Roséo
Costruita da	Dufour Yachts
Distribuita da	Concessionari Dufour



**LEGENDA:** A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

**FATTORI TECNICI**

Velocità critica (2,43 x v <sub>lw</sub> )	..... nodi 7,9
Lunghezza scafo/baglio max.	..... 3,08
(< 3,00 = barca molto larga)	
(> 3,60 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento	..... 32,3 % (vers. chiglia std)

**PREZZI**

**Versione Comfort** ..... €158.500\*  
**Versione Dynamic** ..... €167.500\*

\*f.co cantiere, Iva esclusa (vers. 2/3 cab. e 1 bagno)

**Attrezzatura di coperta di serie**

Winch scotta randa n. 2 Harken H46; Winch drizze n. 2 Harken H40; Rotaie genoa e trasto randa Harken; Stopper n. 11 Spinlock XT5; Falchetta in legno; Tienitibene sulla tuga in legno; Scotta randa alla tedesca; Rollafiocco Facnor con tamburo sottocoperta; Scaletta bagno nella plancia di poppa; Doppia ruota timone in acciaio; Albero Sparcraft in alluminio passante a due ordini di crocette; Paterazzo con paranco; Vang rigido; 4 bitte ormeggio, 2 Bussole Suunto, set di vele con randa Full Batten, chiglia standard 2,10 in acciaio.

**Dotazioni di serie**

Pompa di sentina elettrica, pompa di sentina manuale, autoclave con vaso espansione e filtro, elica a due pale fisse, motore Volvo 40 cv con Saildrive e alternatore 112/140 Amps, 2 batterie servizi 100 Ah, 1 batteria motore 100Ah, caricatori, luci di navigazione a led, doccia acqua calda/fredda in pozzetto, salpancora da 1000W,

plancette di poppa-sedute e pavimento pozzetto in teak, frigo 180 l, cucina con superficie in Corian, serbatoio acque nere, impianto stereo con radio cd-Mp3 e 2 casse, presa 12 V in pozzetto.

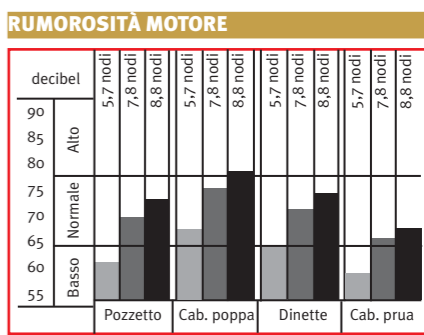
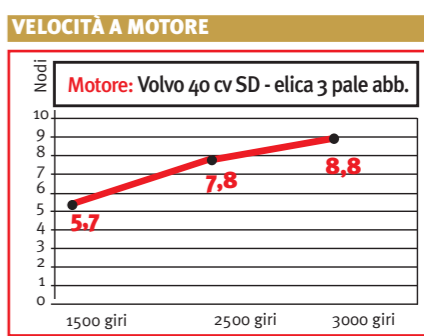
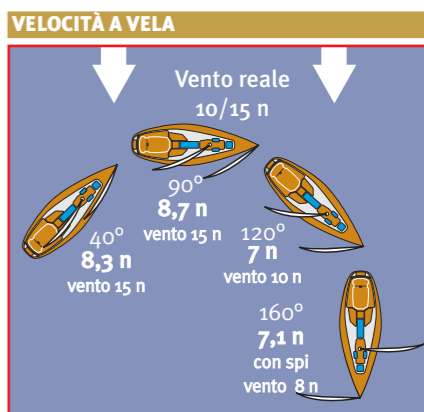
**Allestimento Dynamic:** Come la Comfort con il più: albero maggiorato, sistema randa alla tedesca e 6 winch (anche per lo spinnaker), sartie in tondino, drizze e scotte in Dyneema, carrelli genoa regolabili, casse vhf e stereo in pozzetto.

**Optional**

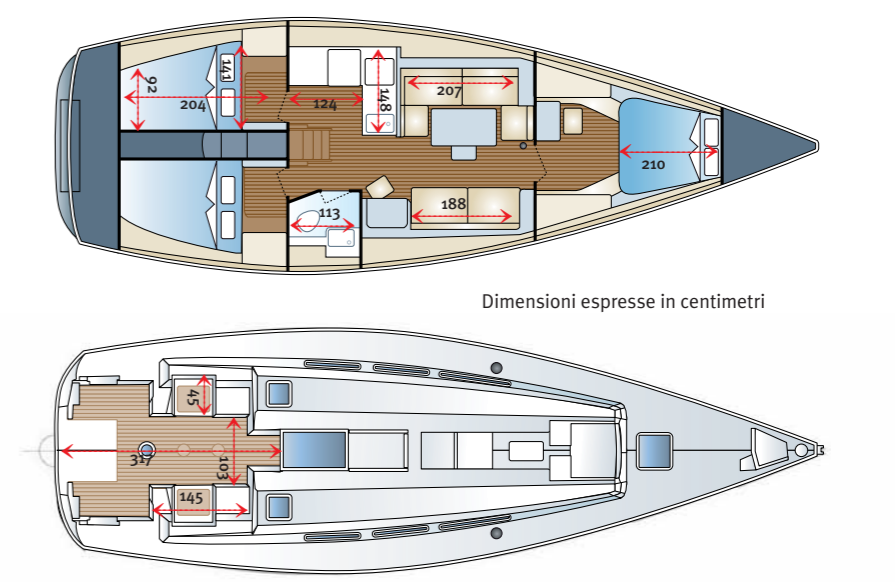
Lama in ghisa e siluro in piombo 2,10 m	€ 12.000
Ponte in teak artificiale	€ 9.100
Scafo colorato	€ 12.690
Winch drizza elettrico	€ 2.850
Sprayhood tuga	€ 1.500
Forno microonde	€ 600
Riscaldamento	€ 4.130

**CONDIZIONI DEL TEST**

Velocità del vento reale: .....nodi 13/15  
 Stato del mare: .....quasi calmo  
 Equipaggio imbarcato: .....4 persone  
 Serbatoi: .....2/3 acqua, 90% carburante



**ALTEZZE IN CABINA:**  
 Cabina di poppa: m 1,93; Toilette: m 1,93; Dinette: m 2,00; Cucina: m 2,00; Cabina di prua: m 1,95.



**I Concorrenti**

**BENETEAU FIRST 40 EURO 134.900**

Sicuramente meno crocieristico del Dufour 40E. Pensa più alla regata e, anche se il pozzetto è enorme rimane ancora con la ruota singola **Lung.** 12,58 m, **Larg.** 3,89 m, **Disloc.** 7500 kg, **Pesc.** 2,45/1,95 m, **Sup. vel.** 98 mq, **Mot.** 40 cv, **Carb.** 138 l, **Acqua** 200 l, **Prog.** Farr Yacht Design, **Costr.** Beneteau

**J 122 EURO 223.394**

Progetto fedele allo stile J-Boats, abbastanza stretto e ideale per le andature larghe con gennaker. Scafo e coperta in infusione **Lung.** 12,19 **Larg.** 3,63 m, **Disloc.** 6760 kg, **Pesc.** 2,20 m, **Sup. vel.** 80,35mq, **Mot.** 40 cv, **Carb.** 132 l, **Acqua** 158 l, **Prog.** R. Johnstone, **Costr.** J-Boats

**GRAND SOLEIL 40 EURO 202.000**

Linea filante e corsaiola. Il Grand Soleil 40 è comodo in crociera, anche se il timone singolo limita gli spazi vivibili all'esterno **Lung.** 12,55 m, **Larg.** 3,85 m, **Disloc.** 7800 kg, **Pesc.** 2,15/2,40 m, **Sup. vel.** 95,68 mq, **Mot.** 40 cv, **Carb.** 180 l, **Acqua** 360 l, **Prog.** Botin&Carkeek **Costr.** Cantiere del Pardo

**ELAN 410 V1 EURO 162.990**

Un progetto vincente sia per la crociera sia per la regata. Veloce anche con arie leggere e con ampi spazi vivibili dentro e fuori. **Lung.** 12,20 m, **Larg.** 3,83 m, **Disloc.** 7500 kg, **Pesc.** 2,05 m, **Sup. vel.** 90 mq, **Mot.** 40 cv, **Carb.** 145 l, **Acqua** 355 l, **Prog.** R. Humpreys, **Costr.** Elan Marine