

Fürs Auge stimmig. Lange Fenster in Rumpf und Aufbau strecken die fülligen Linien



RAUM-SCHIFF OHNE ALLÜREN

*Maximales Volumen ist und bleibt die Devise bei der Entwicklung moderner Fahrtenyachten. Die **DUFOUR 470** setzt die Standards noch höher. Erstaunlich, was auf einer 14-Meter-Yacht alles möglich ist*

DUFOUR 470

Konventionell. Trotz breiten Hecks kommt die Dufour 470 mit nur einem, dafür tiefen Ruderblatt aus



Der Markt für moderne Tourer präsentiert sich heute so umfangreich und vielfältig wie nie zuvor. Hunderte von Herstellern und Marken bieten ein Angebot, welches sich immer weiter in die Breite entwickelt und fortwährend mit Innovationen und frischen Ideen neue Nischen erobert. Wer sich für den Kauf eines neuen Schiffs interessiert, hat die große Auswahl.

Und dennoch ist der Markt der Fahrtenschiffe gleichermaßen auch von einer offenen Konzentration geprägt. Die weltweit führenden Marken lassen sich an nur einer Hand abzählen: Da sind die zwei großen Yachtbauer aus Deutschland, Bavaria und Hanse. Dazu kommen die Branchenriesen aus Frankreich Beneteau und Jeanneau, welche der gleichen Firmengruppe angehören. Und dann ist da noch Dufour Yachts, ebenfalls aus Frankreich. Diese großen fünf bilden das breite Fundament der Konkurrenz über alle Längensegmente von 30 bis 60 Fuß mit einem Löwenanteil am Gesamtmarkt.

Nur logisch, dass diese Hersteller auf dem Markt stark um die Absätze kämpfen. Wer sich sein Stück vom Kuchen sichern will,

muss das runde Gesamtpaket liefern, attraktive Preise bieten und gleichzeitig mit hoher Qualität punkten. Sportlichkeit und Leistungsvermögen sind ebenfalls kaufentscheidende Themen. Vor allem aber zählt eins: Volumen, Volumen, Volumen ...

BIS ANS OBERE LIMIT

Aktuelles Beispiel für diese Entwicklung ist die neue Dufour 470. Der 14-Meter-Tourer ist das erste Schiff, welches komplett unter dem neuen Management der Yachtbauer in Périgny bei La Rochelle entwickelt worden ist. Seit Herbst 2018 gehört Dufour zur Kataranwerft Fountaine Pajot, blieb als Marke aber eigenständig. Die 470er kommt jetzt als

Komplettersatz für die 460 Grand'Large, ist aber fast einen halben Meter länger als ihre Vorgängerin. 13,99 Meter misst die neue Dufour vom Heck bis zum Bug.

Dazu ist auch der Rumpf recht breit geraten, nämlich 4,74 Meter. Der Streckungsfaktor (Verhältnis Länge zu Breite) beträgt 2,95. Bei den direkten Konkurrenzbooten (Bavaria C45, Hanse 458, Oceanis 46.1, Sun Odyssey 490; s. Seite 70) liegen diese Werte zwischen 3,0 und 3,1. Das heißt: Die Wettbewerber fallen im Vergleich schlanker aus. Bei der neuen Dufour ist auch der Freibord höher: In der Bootsmitte an den Wanten misst die Rumpfhöhe 1,55 Meter. Bei den Wettbewerbern sind es zwischen 1,40 und maximal 1,50 Meter.

Der Rumpf der 470 wird als GFK-Sandwichkonstruktion mit Schaumkern im Vakuum-Infusionsverfahren gebaut. Beim Vorgängermodell 460 Grand'Large wurde der Rumpf noch in Handauflage voll laminiert. Das Deck der Neuen ist jetzt eine RTM-Konstruktion. Dabei wird das Gelege trocken zwischen zwei Formen platziert und dann das Harz per Vakuum injiziert. Diese Bauverfahren garantieren robuste Strukturen, wenig Gewicht sowie eine sehr gute Isolation, akustisch wie auch thermisch.

MEHR SCHIFF: DIE DUFUR IST HÖHER UND BREITER ALS DIE KONKURRENZ

IDEEN- UND VARIANTENREICH

Zusätzliche Steifigkeit erhält der Rumpf dank zweier Knicke – einmal als fast durchgehende Kimmkante oberhalb der Wasserlinie für mehr Formstabilität bei Krängung, einmal als Rezess für die großen und langen Rumpffenster. Diese können damit vertieft eingebaut werden und sind besser geschützt gegen Beschädigungen durch Fender oder beim Einfahren in die Box. Zudem ist der Freibord oben zum Laufdeck eingezogen, was die Verbindung von Rumpf und Deck zusätzlich aussteift und obendrein noch gut und modern aussieht.

FUNKTION IM PAKET

Anstelle einer langen Optionenliste bündelt Dufour die einzelnen Ausstattungskomponenten nach Themen. Die Basis ist die Version Easy, welche sich speziell für den Einsatz in der Yachtcharter anbietet. In dieser Ausführung ist das Layout denkbar einfach gestaltet. Alle Fallen, Schoten und Leinen sind nach achtern zu den Steuerständen geführt, die Selbstwendefock ist Standard.

Anspruchsvolle Eigner, die selbst gern aktiv segeln, werden sich für die Ausführung Ocean entscheiden. Dieses Paket fügt der Basisversion eine Großschotführung mit Traveller auf dem Kajütdach sowie eine funktional getrennte Leinenführung zu. Fallen und Trimmleinen sind dann über zwei Winschen beidseits vom Niedergang bedienbar, Groß- und Fockschot werden dagegen achtern getrimmt.

Beide Schotenkanäle vom Mastfuß zum Niedergang sowie zu den Steuerständen sind integraler Bestandteil der Deckstrukturen und beim Boot in jedem Fall bereits ab Werft so vorgesehen. Dies hat den Vorteil, dass das Layout individuell angepasst und auch leicht umgebaut werden kann, zum Beispiel nach einem Eignerwechsel.

Die Version Performance schließlich bedeutet einen höheren Mast mit laufendem Gut aus Dyneema, einem längeren Großbaum mit zentraler Großschotführung im Cockpit sowie einer überlappenden Genua (108 Prozent) mit leinenverstellbaren Holepunkten. Hinzu kommen zahlreiche Ausstattungsdetails, auf die erfahrene Sportsegler nicht verzichten wollen.

RESPEKT FÜR DIE LEISTUNG

Für den YACHT-Test sind die Umstände geradezu perfekt: 15 Knoten Wind im Mittel, 18 in den Böen, dazu ungetrübter Sonnenschein – besser kann es nicht werden. →



*Die Führung der Schoten, Fallen und Leinen im Cockpit kann individuell auf **EINSATZ UND NUTZEN** abgestimmt werden. So viel Flexibilität ist in der Klasse selten*



INNOVATIV

Ein seitlicher Niedergang führt zur geöffneten Badeplattform. Unter dem Brückendeck ist Platz für eine Grillstation



HINDERLICH

Die optionale Sonnenbank auf dem Achterdeck stört die Abläufe im Manöver, bietet sich aber als Stauraum für Segel an



SINNVOLL

Die Stufe erlaubt ein komfortables Durchsteigen vom Cockpit auf das Deck. Der Kasten ist auch ein Leinenschapp

GERADLINIG UND UNVERSPIELT



*Der Salontisch ist als Option auch **ABSENKBAR**. So lässt sich die geräumige Sitzgruppe in eine zusätzliche Doppelkoje konvertieren, die auf See Sinn macht*



ANGENEHM

WC in ordentlicher Größe, viel Platz für Sachen und Luken zum Öffnen: Die Nasszellen punkten mit Funktionalität



EINLADEND

Das Inselbett im Vorschiff ist auf Schulterhöhe 1,56 Meter breit und damit eines der größten in der Längenkategorie



ZWECKMÄSSIG

Eigener ordern meist die Pantry am Hauptschott. Mit gutem Grund: Stauräume gibt es genug, und die Arbeitsflächen sind groß

Das Testschiff ist die Nummer 1 in der Ausführung Ocean mit einem Performance-Upgrade (durchgelattetes Großsegel, überlappende Genua) in Form von Epex-Membransegeln von Elvström. Das Boot mag die anspruchsvollen Bedingungen und arbeitet sich mühelos und angenehm trocken durch die kurzen und recht steilen Wellen in der flachen Bucht vor La Rochelle. Die Wendewinkel liegen bei 85 Grad, dabei schafft die große Dufour einen Speed von 7,3 Knoten. Das sind selbst unter Berücksichtigung der aufgewerteten Segelgarderobe sehr gute Leistungswerte. Für den Kurs zurück steht auf dem Testschiff ein großer Gennaker zur Verfügung, welcher bis in den Masttopp hochgezogen wird. Damit loggt die mit einem Gewicht von 13,2 Tonnen vergleichsweise schwere Französin zwischendurch gegen 10 Knoten Speed.

Konstrukteur Umberto Felci, der seit vielen Jahren für Dufour Yachts arbeitet, bleibt auch für die jüngste Modellgeneration seiner Überzeugung treu, dass zwei Ruderblätter zu viel Widerstand generieren und zudem zu wenig Steuerfreude bieten. Er setzt deshalb, trotz der enormen Breite am Heck, auch für das neue Modell auf nur ein Steueruder, das aber recht tief geht und ziemlich weit unter das Boot gebaut ist. Die Vorteile zeigen sich am Wind. Selbst bei absichtlich forcierter Krängung bleibt das Schiff kontrollierbar, und es lässt sich mit Gennaker leicht und mit viel Gefühl nach Druck steuern. Freude bereitet das Lenken vor allem am Wind, wo ein leichter, angenehmer Ruderdruck dem Rudergänger eine gute Rückmeldung verschafft und es ihm leicht macht, das Boot optimal am Wind zu halten.

NOCH POTENZIAL

Der Rudergänger kann die hintere Winsch für die beidseitig geführte Großschot direkt vom Steuerstand aus erreichen. Allerdings ist die Winde zu nahe am Relingsdraht angebaut, die Winkselkurbel lässt sich nicht vollständig durchdrehen – das muss die Werft noch ändern. Und die vordere Winsch für die Genua ist für den Rudergänger nicht ohne Weiteres zugänglich. Wenn die Dufour wie beim Testboot optional mit einer überlappenden Genua ausgestattet wird, ist die Einhandtauglichkeit also stark eingeschränkt oder ein Autopilot zwingend erforderlich.

Störend für die Abläufe in den Manövern, insbesondere für den Seitenwechsel von Rad zu Rad, ist die große, zentrale Stau-



Fulminant. Das enorme Volumen wird erst unter Deck so richtig deutlich. Durch große Fenster kommt viel Licht

box auf dem Achterdeck, die man als Extra bestellen kann und die mit Polstern belegt in erster Linie eine schöne Sonnenliege ist.

Noch nicht ganz ausgereift erscheint die nicht weniger als 3,20 Meter breite Heckplattform. Beim Abfieren klappt zusätzlich ein GFK-Teil als Abdeckung und Lückenschluss mit aus. Im Prinzip eine gute Idee. Aber: Das Formteil ist zwar sehr leicht, dafür auch entsprechend weich und passt letztlich nicht sauber in die Aussparung auf der Plattform. Die Folge davon sind recht große Spalten mit einem Verletzungspotenzial für die Füße, weil man an diesem Ort zumeist barfuß ist.

Auch geschlossen befriedigt die mehrteilige Badeplattform nicht. Sie lässt sich aufgeholt nicht sauber arretieren, und die Komponenten klappern beim Segeln in der Welle. Die Werft kennt das Problem und will für die weitere Serie daran arbeiten.

OFFEN FÜR WANDLUNGEN

Ausbauversionen mit drei, vier oder sogar fünf Kabinen und maximal vier Toilettenräumen sind heute in der Klasse der 45/46-Fußler mittlerweile schon die Regel, abhängig natürlich davon, ob das Schiff an einen Eigner oder zunächst in die Yachtcharter geht. Die Dufour 470 bietet Varianz im Vorschiff, welches sich mit einem Schott mittig abtei-

len lässt. In diesem Fall werden anstelle der geräumigen Eignerkabine mit geteiltem Bad vorn zwei separate Kammern mit jeweils einer – allerdings recht kleinen – Nasszelle realisiert. Sollte das Schiff aus der Charter an einen Eigner verkauft werden, kann das Layout mit zwei Kabinen im Vorschiff mit vergleichsweise wenig Aufwand wieder zurückgebaut werden.

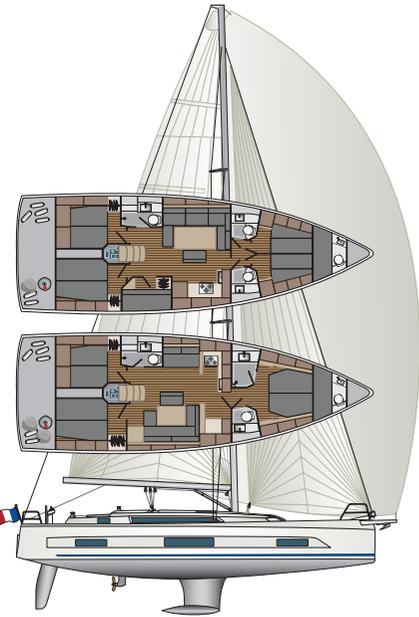
Auch für die Gestaltung des Salons haben Kunden die Wahl: Machbar sind Layouts mit einer großen, geteilten Pantry über die gesamte Schiffsbreite vorn am Hauptschott mit ausgedehnten Arbeitsflächen und Stauräumen fast im Überfluss. Dieses generell immer beliebter werdende Layout bietet Dufour mittlerweile für alle größeren Mo-

delle ab 43 Fuß Rumpflänge an, wofür sich offenbar die überwiegende Mehrheit der angehenden Eigner entscheidet. Alternative ist die Küchenzeile seitlich auf der Steuerbordseite. Bei dieser Aufteilung rückt die Sitzgruppe auf der Gegenseite nach vorn, was achtern Platz für einen weiteren Toilettenraum oder eine zusätzliche Pullman-Kabine mit Etagenkojen schafft.

Die Innenraumgestalter von Dufour-Yachts haben im Schiff unter Deck ein offenes und geradliniges, ja fast loftartiges Wohnambiente realisiert. Für Komfort und Gemütlichkeit sorgen die dicken Polster der Sofas, die indirekte Beleuchtung und erfreuliche Details wie zum Beispiel die hübschen Jalousien aus Holz vor den großen und langen Rumpfenstern. Dufour bietet für den Ausbau nicht nur verschiedene Holzsorten, Oberflächenfarben und Materialien für die Polsterbezüge an, sondern schnürt dafür jetzt auch passende Gestaltungspakete. Standard wie beim Testboot ist die Ausführung Europa, mit hellem Eichenholz und hellen Polstern. Die Version Boston kommt mit einem dunklen Teakholz-Ausbau klassischer und edler daher. Und die Optik unter dem Namen Millennium mit weniger sichtbaren Holzanteilen, vielen hellen Oberflächen und knalligen Farben zielt auf die jüngere Käuferschaft. →

DAS GEFÜHL VON RAUM IST KOLOSSAL. DAS DESIGN IST GEGLÜCKT

DUFOUR 470



Wandlungsfähig. Machbar sind Layouts mit drei, vier oder fünf Doppelkabinen. Varianz gibt es zudem für den Salon

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFF UND STROM

42 Grad	7,3 kn
60 Grad	7,7 kn
90 Grad	8,4 kn
120 Grad*	9,6 kn
150 Grad*	7,2 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn
Windgeschwindigkeit: 15 kn (4 Bft.)
Wellenhöhe: ca. 1,0 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,4

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Konzeptionell ist das Schiff klar ein Tourer, zeigt sich aber auch sportlich

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,56/ 1,32 m
Salon (Option)	2,16 x 1,40 m
Achtern	2,02 x 1,67/1,47 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur *Felci Yachts*
CE-Entwurfskategorie *A*
Rumpflänge *13,99 m*
Breite *4,74 m*
Tiefgang/altern. ... *2,25/1,75, 2,60 m*
Gewicht *13,2 t*
Ballast/-anteil *3,7 t/28 %*
Großsegel *57,0 m²*
Rollgenau (106 %) *50,0 m²*
Maschine (Volvo Penta) ... *44 kW/60 PS*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwich mit Schaumkern. Rumpf gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren, Deck gebaut in Vakuum-Injektion/RTM

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft *273 700 €*
Preis segelfertig² *286 650 €*
Komfortpreis² *322 150 €*
Garantie/gegen Osmose *2/5 Jahre*

WERFT Dufour Yachts, 17180 Périgny (Frankreich); www.dufour-yachts.com

VERTRIEB Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Extrem voluminöses Fahrten-schiff mit hoher Wandelbarkeit für die breite Nutzung auch im Charterbetrieb. Die Segel-eigenschaften sind überzeugend, und der Preis ist fair und konkurrenz-fähig gestaltet

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Stark individualisierbar
- + Markentreue Ausrichtung
- + Smarte Ideen gut umgesetzt

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Starke Leistung am Wind
- + Feinfühliges Ruder
- Sonnenliege achtern störend

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Überwältigendes Raumgefühl
- + Viele Stauräume, gut nutzbar
- Fehlende Festhaltungsmöglichkeiten

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Bordtechnik sauber installiert
- Achtere Winschen schlecht bedienbar

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

VARIANTENREICHER DANK MEHR VOLUMEN: DIE KONKURRENZ

BAVARIA C45

Konstrukteur *Cossutti Design*
Rumpflänge *13,60 m*
Wasserlinienlänge *12,87 m*
Breite *4,49 m*
Tiefgang/altern. ... *2,20/1,75, 2,60 m*
Gewicht *11,6 t*
Segelfläche am Wind *114,0 m²*
Segeltragezahl¹ *4,7*
Grundpreis ab Werft *254 780 €*
YACHT-Test *19/2018*

Geräumiger Tourer mit einer Vielzahl von möglichen Ausbauprodukten. Einziges Boot in der Klasse mit Dingie-Garage



HANSE 458

Konstrukteur *Judel/Vrolijk & Co*
Rumpflänge *13,55 m*
Wasserlinienlänge *12,20 m*
Breite *4,38 m*
Tiefgang/alternativ *2,23/1,82 m*
Gewicht *11,7 t*
Segelfläche am Wind *103,0 m²*
Segeltragezahl¹ *4,5*
Grundpreis ab Werft *247 400 €*
YACHT-Test (als Hanse 455) *23/2014*

Starke Konkurrenz. Die Hanse kann mit ihren guten Segel-eigenschaften und vielen durch-dachten Details punkten



OCEANIS 46.1

Konstrukteur *Finot/Conq*
Rumpflänge *13,65 m*
Wasserlinienlänge *13,24 m*
Breite *4,50 m*
Tiefgang/altern. ... *2,35/1,75, 2,65 m*
Gewicht *10,6 t*
Segelfläche am Wind *98,1 m²*
Segeltragezahl¹ *4,5*
Grundpreis ab Werft *287 030 €*
YACHT-Test *17/2018*

Attraktiver und voluminöser Cruiser von Beneteau mit einem sehr modernen Rumpfdesign. Mit Rollmast im Standard



SUN ODYSSEY 490

Konstrukteur *Philippe Briand*
Rumpflänge *14,00 m*
Wasserlinienlänge *13,24 m*
Breite *4,49 m*
Tiefgang/alternativ *2,24/1,65 m*
Gewicht *11,3 t*
Segelfläche am Wind *110,1 m²*
Segeltragezahl¹ *4,7*
Grundpreis ab Werft *318 090 €*
YACHT-Test *-*

Mit seinem sehr innovativen Walkaround-Cockpit hat der Tourer von Jeanneau ein starkes Alleinstellungsmerkmal



**ISOLIERT**

In der Achterpiek bleibt Raum für viele technische Gerätschaften. Auch der Generator findet hier seinen Platz

**EINFACH**

Die Steuerung ist gut erreichbar. Es ist nur ein durchgehender Kabelzug von den Rädern auf den Quadranten vorgesehen

**FREIGESTELLT**

Für den Motoreinbau hat Dufour viel Platz frei gelassen. Maschine und Sail-drive sind von allen Seiten her zugänglich

**ÜPPIG**

Zwei Wassertanks sind unter den Kojen im Vorschiff und achtern eingebaut. Sie fassen zusammen 530 Liter

Generell scheint die Werft mit dem Wechsel im Management nun auch bezüglich der Ausbauqualität nochmals einen guten Schritt nach vorn getan zu haben. Die Möbel sind beim neuen Schiff mit mehr Vollholzanteilen sichtlich hochwertiger und robuster gebaut, und auch die Spaltmaße stimmen in allen Bereichen. Es werden bessere Beschläge angebaut, und die Bodenbretter sind jetzt nicht nur dicker, sondern auch passender über einem soliden Blindboden aus Sperrholz verlegt. Sie knarzen unter Belastung zudem nicht mehr.

Was im Salon fehlt, sind Handläufe für den Gang nach vorn. Auf See sucht man hier vergeblich nach geeigneten Festhaltemöglichkeiten; die Holzleisten mit Griffmulden an den Aufbaufenstern sind dafür nur schlecht erreichbar. In den Kabinen sind die Möglichkeiten zum Lüften gut. Auch in den Nasszellen sind in den Decken recht große Luken vorgesehen. Im großen Salon könnte die Ventilation jedoch besser sein, insbesondere im Bereich der Pantry am Hauptschott.

Knapp 275 000 Euro beträgt der Preis für die Dufour 470 in der Basisausstattung Easy ab Band. Damit ordnet die Werft ihren neuen Tourer im vergleichbaren Umfeld der Konkurrenz aus Frankreich und Deutschland ein (siehe links). Eine übersichtlich gestaltete Preisliste und eine Vielzahl von sinnreich zusammengestellten Ausstattungspaketen machen es dem Käufer leicht, schnell zu seinem Wunschboot zu finden.

Die intensive Linienpflege war schon immer das Markenzeichen von Dufour Yachts; kaum eine andere Werft präsentiert Modelle in einer ähnlich hohen Frequenz. Gleichzeitig bleiben die französischen Yachtbauer auch unter dem aktuellen Management den bekannten Kernwerten treu: Die neue 470 trägt zu 100 Prozent die Dufour-DNA. Das Plus an Qualität, Flexibilität und Ideenreichtum zeugt davon, dass in La Rochelle nun aber doch ein frischer Wind durch die Produktionshallen weht.

MICHAEL GOOD

Endlich! Jetzt gibt's bei COVID Geld zurück!

Alles? Immer? Bei jeder Buchung? Nee, wir können leider auch nicht zaubern. Aber teilweise und unter bestimmten Voraussetzungen.

Fragen Sie einfach unsere Experten fürs sichere Segeln. Oder schauen Sie nach Yachten mit diesem Symbol:

Flexi 21  

Flexi 21  



Und für alle anderen Fälle haben unsere Partner bestimmt die passende Versicherung. Mit Sicherheit!

