

**Dufour 365**

# Kompromiss gelungen



*Fotos: Ivo Rovira*



## Fahrbericht

### Maße

Lüa 10,53 m, Breite 3,65 m,  
Tiefgang 1,70 m, Gewicht 5700 kg,  
Segelfläche 62,50 m<sup>2</sup>

Preis: ab 110 374 Euro

*Eine wohnliche 10,50-Meter-Yacht zu zeichnen, die auch noch gut segelt und nett anzuschauen ist, ist für jeden Konstrukteur irgendwo die Quadratur des Kreises. Oder anders gesagt, er muss Kompromisse machen, den einen oder anderen. Bei der Dufour 365 hat Konstrukteur Umberto Felci viele Kompromisse gemacht. Was eigentlich negativ klingt, ist genau das Gegenteil, das ist ihm nämlich recht gut zum Vorteil gelungen.*

Kompromisse müssen also nicht immer das schlechteste sein. Als Bootskäufer muss man sich über die Zugeständnisse allerdings im Klaren sein.

Die Dufour 365 erhält von der Werft wie die geplante 325, die 385 oder neue 455 den Zusatz „Grand large“, während die 34 oder 40 das Anhängsel „Performance“ trägt. „Das ist keine Aufteilung in zwei Baureihen“, betont Marketingleiter Paul Wuyts, „es ist eine Anpassung der Boote an den Geschmack der Fahrtensegler unter Beibehaltung des Leistungspotentials.“ Er will Fahrten- und Cruiser-Racer also nicht so klar auseinander dividieren, wie andere Werften das tun. Aber irgendwie tut er das doch. Auch wenn „Performance-“

oder „Grand large-“Serie beides Cruiser-Yachten sind, so werden doch die Akzente anders gesetzt.

Grundsätzlich bezieht sich der Zusatz „Grand large“ auf eine andere Aufteilung des Salons. So haben alle „Grand large“-Yachten, also auch die 365 statt der L-Pantry an Backbord eine Längspantry. Den Platz, den man dadurch gewinnt, kommt der Vorschiffskabine zu Gute, die für ein Boot dieser Größe wirklich sehr geräumig ist, man könnte sie also im Prinzip als Eigenkabine bezeichnen, wäre die nach Steuerbord versetzte Liegefläche nicht etwas knapp geraten. Sie ist zwar über zwei Meter lang, mit weniger als 1,40 Meter Breite für zwei Erwachsene fast zu schmal, zumal die

## Technik

seitliche Anordnung ein schräges Liegen des außen Schlafenden erfordert. Dafür wirkt die Kabine mit der separaten Sitzbank und dem wirklich reichhaltigen Stauraum sehr gemütlich.

Im Gegensatz zu anderen Herstellern verlegt Dufour die Nasszelle nach Achtern, bei der 365 ist sie an Backbord, gleich neben dem Niedergang. Wer also vorne schläft, muss immer durchs Boot, will er des nachts aufs WC, auch das ein Kompromiss mit dem Vorteil, dass die Nasszelle sehr groß ist und sogar über eine separate Dusche verfügt. Das ist in dieser Größenklasse eher selten zu finden.

Die Stehhöhe ist mit rund 1,80 Meter – wie auch im Salon – nicht gerade üppig. Dafür, wie bereits gesagt, erhält man ein Boot mit schön gestreckten Linien, einem leicht hochgezogenen Steven und einem mäßig negativen Deckssprung – und das sieht halt einfach passabel aus.

Alternativ zur Zweikabinenversion kann der Kunde eine Variante mit drei Kabinen ordern. Diese Ausbaubauweise unterscheidet sich nur im Achterschiffsbereich, wo eine zweite Kabine an Backbord eingebaut wird, die zu Lasten der Backskiste- und der Nasszellengröße geht. So muss man in der Dreikabinenversion auf die separate Dusche verzichten.

Und was fällt unter Deck sonst noch positiv aus? Da ist einmal die große Navigationsecke, die viel Platz bietet oder der sehr gute Zugang zum Motor für den Check der Routinekontrollpunkte.

Für den erfreulich schnörkellosen, aber sehr ansprechenden Innenausbau verwendet die Werft das afrikanische Moabi, eine Laubholzart mit braunrotem Farbton, das sehr resistent gegen Pilze und ausgespro-



① Die Beschläge der Dufour sind von guter Qualität. Das Deckslayout beschränkt sich auf das Wesentliche. Im Cockpit oder auf der Kante sitzt man gut. Während die Genua im Griffbereich des Steuermanns liegt, wird die Großschot auf das Kajütdach geführt.

② Das faltbare Steuerrad macht im Hafen den Durchgang frei.

③ Der Motor ist von vorne gut zugänglich. Klappt man den Niedergang hoch, kommt man an die Wartungspunkte. Ansonsten ist der Motorraum etwas eng. Der Motor muss im Schadensfall nach vorne durch die Kabine raus.

④ Der Ankerkasten ist etwas flach und leider nicht am tiefsten Punkt entwässert. Ein praktisches Detail ist der Edelstahlbügel zur Befestigung der Ankerleine.

⑤ Die Wanten werden auf ein zentrales, nach innen gerücktes Pütting geführt. Der Weg aufs Vorschiff ist damit frei, gleichzeitig bleibt die Möglichkeit, überlappende Vorsegel zu setzen.

Fotos: hdm





②



③



④

## Technische Daten Dufour 365



Länge über alles:	10,60 m
Rumpflänge:	10,28 m
Länge Wasserlinie:	9,13 m
Breite:	3,48 m
Gewicht:	5700 Kilogramm
Ballast:	1670 kg / 1750 kg
Tiefgang:	1,50 m / 1,90 m
Großsegel:	29,30 m <sup>2</sup>
Genua:	32,35 m <sup>2</sup>
Gennaker:	69,2 m <sup>2</sup>
Spinnaker:	80,8 m <sup>2</sup>
theoretische Rumpfgeschwindigkeit:	7,34 Knoten
Motor: Volvo Penta 19 PS / 13,97 kW	
Preis Testboot ca.:	132 000,- Euro

Vertrieb: Trend Travel & Yachting GmbH, Hannes Grassl, Achenstraße 6, A-6322 Kirchbichl, Telefon +43 (0) (53 32) 7 42 91 (BRD): (08 00) 8 57 32 81, Fax +43 (0) (53 32) 7 42 93, yacht@trend-travel-yachting.com

Yachtsport Eckernförde, Thomas Nielsen, Vogelsang 20, D-24340 Eckernförde, Telefon +49 (0) (43 51) 75 27 34, Fax +49 (0) (43 51) 75 27 35.

Fallenbach Werft AG, Gersauerstraße 89, CH-6440 Brunnen, Telefon (0 41) 8 25 65 55, Fax (0 41) 8 25 65 58, fallenbach@fwag.ch

### Stärken und Schwächen

- + schöne Linien
- + gutmütige Segeleigenschaften
- + solide und praxisingerechte Technik
- + Wartungsfreundlichkeit
- + guter Kompromiss mit Wohnkomfort
- undurchsichtige und lange Aufpreisliste
- mäßige Leichtwindeigenschaften
- relativ hoher Preis

## Wohnen

chen hart ist. Es wird u. a. auf Sperrholzplatten furniert oder als Vollholzumleimer verbaut. Was man beim ansonsten gelungenen Innenausbau vermisst, ist eine Belüftung der Schapps. Die Polsterung ist standardmäßig in blauem Stoff, gegen 93,- Euro Aufpreis bezieht die Werft den Schaumstoff in cremeweiß – ein bescheidenes Angebot.

Der Rumpf wird mit hochwertigen Harzen gefertigt. Das minimiert das Osmoserisiko. Die Matten werden konventionell in die Form gelegt, das Harz dann unter einer Folie per Vakuum in die Form gesaugt. Damit erhält man ein zuverlässiges Ergebnis beim Harzanteil und spart Harz. Das Deck wird in einem Injektionsverfahren hergestellt. Das Harz wird in eine Positiv- und Negativform gesaugt und so Innen- und Außenschale sehr homogen mit dem Kern verklebt. Der Vorteil für den Segler ist auch hier eine Gewichtsersparnis, die Werft spart sich die Innenschale. Das wiederum kann der Designer nutzen, da er einige Zentimeter mehr Höhe zur Verfügung hat und so die Aufbauten flacher machen kann. Rumpf und Deck werden verklebt. Eine Scheuerleiste gibt es leider nur gegen Aufpreis und der ist mit 1244,- Euro für die Edelstahlleiste doch recht saftig. Eine Teakleiste kostet gar 1598,- Euro und eine Teakholzscheuerleiste mit Edelstahlschiene gar 2695,- Euro.

Das Cockpit der Dufour 365 bietet wenig Überraschungen. Für die Bootsgröße hat es gerade noch ausreichende Maße. Das faltbare Steuerrad ist nicht Serie, erleichtert aber den Durchgang (394,- Euro Aufpreis), denn man muss nicht auf die Duchten steigen. Die Sitzpositionen sind sehr gut. Das offene Cockpit kann geschlossen werden, wofür



⑧ Die Dufour 365 gibt es wahlweise mit einer oder zwei Achterkabinen. Die Dreikabinenversion hat leider nicht mehr die große Nasszelle. Auch die Backskiste an Backbord wird dann kleiner.

Fotos: hdm und Jean Marie Liot (oben).



⑥ *Der Salon der Dufour 365 ist in Moabi ausgebaut. Dessen warmer Ton und die schnörkellose Verarbeitung sorgen für eine angenehme Atmosphäre unter Deck. Der Salon wirkt modern, aber trotzdem „schiffig“.*

⑦ *Die Vorschiffskabine mit der nach Steuerbord versetzten Doppelkoje. Sie ist leider etwas schmal. Die Kabine verfügt über sehr viel Stauraum.*

## Fahrbericht

wir allerdings schon praktische Lösungen gesehen haben, die etwas weniger umständlich waren. Nicht gut einsichtig und zugänglich ist das Motorpanel und auch für die Instrumente gibt es heute bessere Anordnungen als an der Außenschotwand des Salons.

Dem Fahrtenseglerkonzept entspricht das aufgeräumte Cockpit. Lediglich zwei Genauwischen engen die Besatzung hier ein. Sie sind gerade noch im Griffbereich des Steuermanns. Die Großschot wird auf eine Winsch auf dem Kajütdach geführt, die Bedienung muss also ein Mitsegler übernehmen.

Der Kompromiss zur Performance-Serie wird also beim Rigg, Deckslayout und Beschlagsausrüstung deutlich. Dufour arbeitet mit dem preisgünstigen und durchaus überzeugenden Konzept: Rollreffgenau für schnelles Anpassen des Vorsegels und Großsegels, mit Schnellreffsystem und Lazyjacks für einfaches Großsegelreffen und Bergen. Das ist nicht nur unkompliziert, sondern auch effektiv mit guter Segelleistung, da man nicht auf den Leistungskompromiss Rollreffgroßsegel ausweichen muss. Wer so ein Segel will, kann es gegen Aufpreis trotzdem ordern (1392,- Euro). Was nicht zum Konzept passt ist, dass die Werft keine leinenverstellbare Genuaschiene anbietet, denn diese einfache Holeypunktverstellung und eine Rollreffgenau gehören einfach zusammen.

Überhaupt, die Dufour 365 hat zwar viel im Serienumfang, aber gerade wichtige Dinge sind dann wieder nur gegen Aufpreis erhältlich, anderes erhält man nur, wenn man ein komplettes Cruising-Paket ordert. Das funktioniert also so ähnlich, wie das die Autoindustrie mit den Sondermodellen heute mit ihren Kunden

durchexerziert. Von den Segelleistungen waren wir zunächst enttäuscht. Das liegt daran, dass die Dufour 365 keine Leichtwindspezialistin ist. Sie braucht Wind und ab 11 Knoten (3 Beaufort) beginnt sie dann zu laufen und überzeugt mit einem guten Leistungspotenzial (für eine Fahrtenyacht, das allerdings z. B. nicht mit der Dufour 34 zu vergleichen ist). Sie erreicht schnell über 5 Knoten Fahrt und nach oben sind bei zunehmendem Wind noch gut 1,5 Knoten drin. Mit dem Gennaker kommen wir bei diesen Bedingungen bereits auf 6,5 Knoten. Der Wendewinkel liegt bei glattem Wasser bei rund 86 Grad. Die Yacht ist lebendig, liegt gut am gefühlvollen Ruder und ist leicht zu dirigieren, auch bei Hafenanmanövern unter Motor.

**Fazit:** Mit der Dufour 365 ist der Werft ein guter Kompromiss zwischen Raumangebot und Leistungspotenzial gelungen. Die 365 ist eine zeitlos elegante, moderne Segelyacht, die im Detail durchdacht und angenehm zu segeln ist. Für rund 115 000,- Euro erhält der neue Eigner ein gut ausgestattetes 10,50-Meter-Boot in ordentlicher Bauqualität. Ein kleines Manko sind die unterdurchschnittlichen Leichtwindeigenschaften. Mit ihren rund 62,5 Quadratmeter am Wind ist sie dafür eher untertackelt. Die Dufour 365 ist eine Yacht mit vielen Kompromissen, gerade dadurch ist sie besser wie manche andere in ihrer Klasse. Ein Sonderangebot ist sie nicht, denn der Grundpreis lässt sich mit einiger Zusatzausrüstung schnell auf 130 000,- Euro steigern. hdm