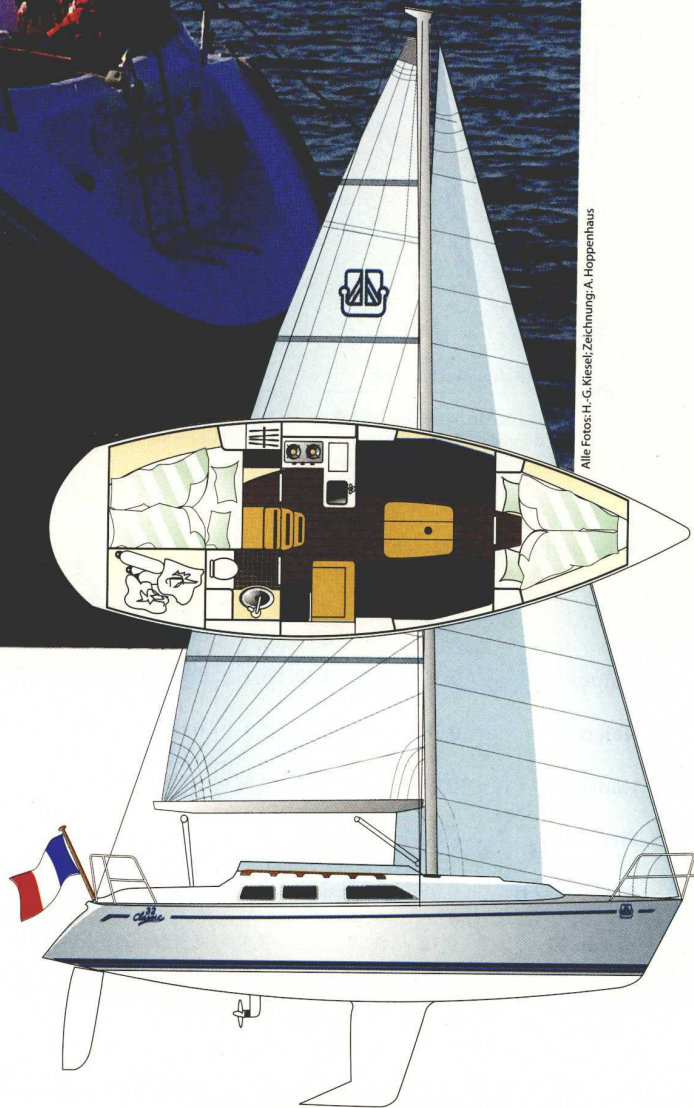


Harter Klassenkampf

Mit einem Basispreis von unter 130 000 Mark liegt die Dufour 32 in ihrer Klasse weit vorn. Die Qualität stimmt, auch im Detail. Bei den Linien hat das Konstruktionsbüro J&J Design allerdings wenig gewagt und lieber auf Altbewährtes zurückgegriffen.

Gut geformt: Die Strömung reißt am Heck sauber ab. Die Winschaurüstung erlaubt es, das Schiff auch mal einhand zu segeln.

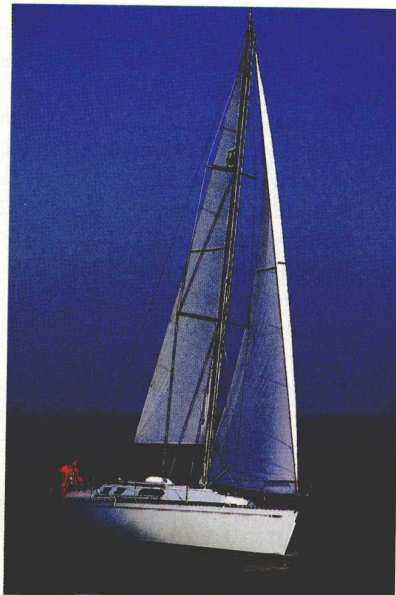


Alle Fotos: H.-G. Kiesel; Zeichnung: A. Hoppenhaus

Dufour 32 YACHT-TEST

Die Dufour 32 ist das jüngste Produkt der seit dem letzten Jahr modernisierten Yachtflotte der französischen Traditionswerft. Auch die 32er soll sich, wie die schon neu konzipierten Dufour 30 und 35, durch gute Qualität und vor allem über einen günstigen Preis Freunde erwerben. In der Tat, 128 000 Mark für die ordentlich ausgestattete Grundversion (mit Teakauflagen im Cockpit und auf der Badeplattform, Druckwasser und Rollfock) sind kaum zu unterbieten. In unserem Vergleich bleiben nur die Hanse 331 aus Greifswald und die Berliner Vision 32 unter der Dufour 32.

Das Rezept, zu niedrigen Kosten herzustellen, ist einfach. Im Hinterland der französischen Hafenstadt La Rochelle stehen die Werfthallen auf preisgünstiger grüner Wiese, gebaut wird in einer Art Taktstraße, wobei die meisten Abläufe →



Konventionelles Rigg: zwei Salingspaare, kleines Großsegel und 150-Prozent-Genua.

Zwar hat die Dufour 32 sechs Kojen, jedoch ist das Schiff mit vier Personen optimal belegt. Standardmäßig hängt ein flacher Gußeisenkiel (1,25 Meter) unter dem Rumpf. Extra-Tiefgang, mehr Stabilität und Bleiballast (1,70 Meter) gibt es für rund 5000 Mark Aufpreis.

DATENBLATT

Schiffstyp Dufour 32 Classic
Konstrukteur J & J Design
Lüa (Rumpflänge) 9,70 m
Gesamtlänge 9,96 m
LWL (Wasserlinienlänge) 8,30 m
Breite 3,30 m
Tiefgang Testschiff 1,25 m (1,70 m)
Theor. Rumpfgeschw. 7,0 kn
Gewicht 3,4 t
Ballast/-anteil 1,2 t/35,3 %
Masthöhe ü. Wasserlinie 13,0 m
Großsegel 18,0 m²
Genua 150 % 34,0 m²
Segeltragezahl ($2\sqrt{S}/\sqrt{V}$) 4,98
Maschine Volvo, 20,4 PS/15 kW
Kraftstofftank Kunststoff/100 l
Frischwassertank Kunststoff/180 l
Kojen 6
Vorschiffskoje 1,90 x 1,80 x 0,60 m
Salonkojen je 1,94 x 0,65 x 0,58 m
Achterkoje .. 2,00/1,90 x 1,50 x 1,00 m
Stauraum Vorschiff 868 l
Stauraum Salon 983 l
Stauraum Pantry 254 l
Stauraum Achterkammer 406 l
Stauraum Backskiste 1575 l
Stauraum, weiterer 232 l
Höhe Vorschiff 1,74 m
Höhe Salon 1,89 m
Höhe Achterkammer 1,71/0,66 m
Höhe WC-Raum 1,71 m

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf aus Vollaminat, Deck aus GFK-Schaum-Sandwich, Rumpf-Deck-Verbindung geschraubt und überlaminiert.

Grundpreis ab Werft 128 062 Mark inkl. MwSt. (* = im Grundpreis enthalten, Ausstattung siehe unten).

Preis segelfertig (nach YACHT-Definition) mit Motor*, Großsegel*, Genua*, Schoten*, Reling*, Positionslaternen*, Kompaß*, Polster*, WC*, Pantry/Kocher*, Lenzpumpe*, Anker*, Fender*, Festmacher*, Faltpropeller, Antifouling, Zuwasserlassen/segelklare Übergabe: 133 270 Mark inkl. MwSt.

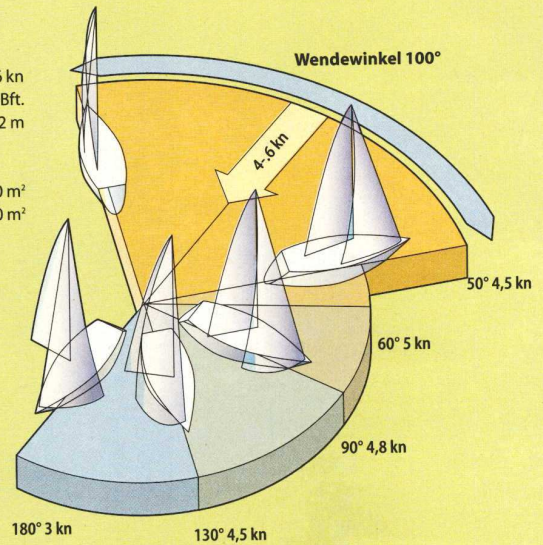
Werft Dufour, La Rochelle, Frankreich Tel. 0033/546 30 07 60.

Vertrieb/Testschiff Dufour-Gib'Sea Deutschland GmbH, Dr. Michael Schmitz, Oberwaldstr. 22, 36355 Grebenhain, Tel. 06644/78 01.

Segelleistungen

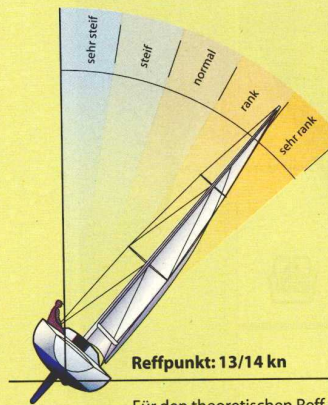
Testbedingungen
 Windgeschwindigkeit 4-6 kn
 Windstärke 2 Bft.
 Wellenhöhe 0,2 m

Segelfläche
 Großsegel 18,00 m²
 Vorsegel 34,00 m²



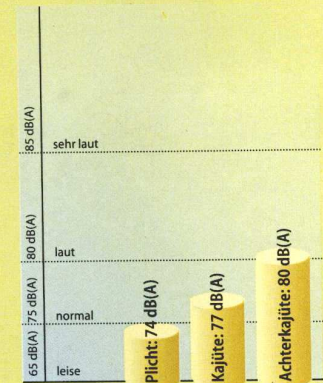
Die gemessenen Geschwindigkeiten basieren auf diesen Wind- und Wellenbedingungen. Das Boot wurde mit vollem Groß und Rollgenua gesegelt.

Stabilität



Für den theoretischen Reffpunkt bei einer Krängung von 20 Grad gilt die wahre Windgeschwindigkeit.

Schalldruckpegel



Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstzahl): 6,2 kn, 2400 min⁻¹.

Mitbewerber im Vergleich

Schiffstyp	Rumpflänge (m)	LWL (m)	Breite (m)	Gewicht (t)	Segelfläche (m ²)	Preis segelfertig (DM inkl. MwSt.)	gebaut seit	YACHT-Test
Dufour 32	9,70	8,30	3,30	3,4	56,0	133 270	1997	
Najad 331	9,98	8,73	3,26	5,0	62,0	231 886	1997	16/97
Hanse 331	10,08	8,25	3,08	4,5	67,0	129 800	1994	24/94
First 33.7	9,80	8,78	3,40	4,7	64,9	160 348	1996	9/97
Bavaria 32 H	9,95	7,95	3,25	3,7	51,5	143 445	1996	19/96
Vision 32	9,70	8,50	3,00	3,4	53,5	118 204	1997	14/97

standardisiert sind. So schaffen junge, oft ungelernete und billige Kräfte aus einer strukturschwachen Region gute Qualität.

Konzept

Der Unterschied zur sportlich angelegten Dufour 30, dem Einstiegsmodell der Werft, beträgt in der Bootslänge nur 75 Zentimeter, macht im Resultat aber ein völlig anderes Schiff aus. Die 32er ist nicht einfach eine „aufgeblasene“ 30er. Die größere Länge macht sich natürlich bemerkbar, vor allem durch spürbar mehr Platz in der Vorschiffskammer.

Mit einem Zwei-Salings-Rigg, der 150-Prozent-Genua und einem relativ kleinen Großsegel wollen die Hersteller die konservative Zielgruppe im Alter zwischen 40 und 55 Jahren ansprechen. Das 30er-Modell dagegen ist mit nur einem, stark gepfeilten Salingspaar, normaler Fock und großem Großsegel auf eine jüngere oder sportlichere Klientel zugeschnitten.

Konstruktion

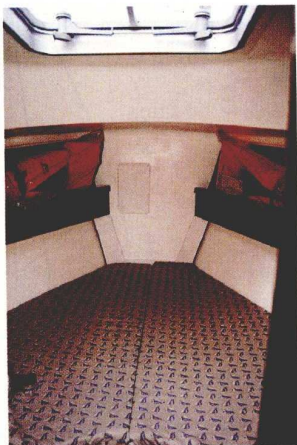
Der Rumpf besteht aus Massivlaminat (verwendet wird Isophthalsäureharz) im Handauflegetechnik, das Deck hat Sandwicheinlagen aus geschlossen- →



Gut ausgestattet, leider wenig Stauraum. Der Kocher beklemmt bei Schräglage den Gasschlauch.



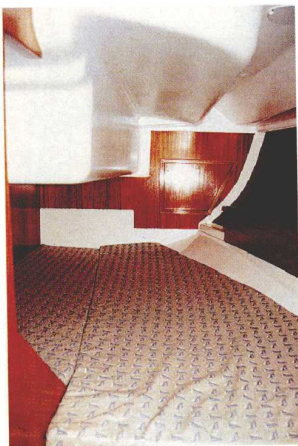
Viel Mahagoni schafft Wohnlichkeit. Die Teak-Handläufe lassen sich nur schlecht greifen.



Viel Licht durch das große Luk. Unter den Polstern sind der Wassertank und drei Stauräume.



WC: schlicht, aber zweckmäßig. Die Seeventile sind ohne Verrenkungen erreichbar.



Achterkammer mit großer Liegefläche. Der Motor ist von hier aus leicht zugänglich.



Navi: viel Beinfreiheit, aber wenig Halt nach Backbord. Der Kartentisch ist angenehm groß.

porigem PU-Schaum und Sperrholzverstärkungen an stark belasteten Flächen. Die Innenschalen sind einlamiert. Rumpf und Deck werden verklebt, miteinander über die Aluminium-Scheuerleiste verschraubt und zusätzlich von innen überlamiert. Alle GKF-Arbeiten waren sauber und ordentlich ausgeführt.

Durch die Produktion in einer Taktstraße kann im Werk auf spezielle Eignerwünsche kaum eingegangen werden. Deren Erfüllung ist Sache des Importeurs.

Die Dufour 32 wird nach den Vorschriften von RINA und Veritas gebaut. Ein CE-Zeichen ist beantragt.

Segel- & Manöviereigenschaften

Auf dem Atlantik vor La Rochelle hatten wir unterschiedliche Bedingungen. Von fast glattem Wasser und 2 bis 2,5 Windstärken (worauf sich die Meßwerte beziehen) bis zu einem Meter hohen, kurzen Wellen und 4 Beaufort.

Erster Eindruck: Das Schiff ist sehr rank. Schnell legt es sich auf die Backe, wird aber bei rund 15 Grad Krängung dann steif. Das vermittelt, gerade bei wenig Wind, ein agiles Steuergefühl. Man benötigt zum optimalen Steuern kaum die Windbündel im Genuavorliek, sondern kann nach dem sehr deutlichen Ruderdruck und nach der Krängung steuern.

Die 32er wird mit der weit überlappenden Genua gesegelt. Denn das nur 18 Quadratmeter messende Großsegel hat ein sehr gutes Profil, das kaum einer trimmenden Hand bedarf. Die Genua hingegen kann bei zuviel Schotzug schnell zu flach und geschlossen getrimmt werden, was der Geschwindigkeit nicht gut bekommt. Hochkneifen bringt nichts. Das Schiff will voll gesegelt werden.

Die geringe Anfangsstabilität verleitet bei zunehmendem Wind zu voreiligem Reffen. Man sollte damit möglichst lange warten. Wenn es dann aber doch sein muß, was man spätestens am starken Ruderdruck merkt, kann die Genua bis auf Wantenhöhe weggerollt werden. Das Segelprofil entspricht dabei zwar nicht dem Optimum, doch gleicht sich das durch einen ausgewogenen Ruderdruck aus. In höhere Wellen setzt der Bug sehr weich ein, es gibt nur einen leichten Ruck nach vorn. Wenn jedoch zu hoch und zu aufrecht gesegelt wird, beginnt das Vorschiff in kurzen Wellen hörbar zu schlagen.

Auf spitzen Raumschotkursen war zuviel Druck auf dem Ruder, das ständige Gegebenhalten ermüdet schnell. Vor dem Wind ließ sich die Dufour angenehm und mühelos steuern und hatte kaum Tendenz zum Geigen. Auf beiden Kursen verursachte der mitdrehende Propeller des Saildrive-Antriebes unangenehme Nebengeräusche (besser Gang einlegen).

Den Vollkreis unter Segeln erledigte das Schiff in 50 Sekunden, der Kreisdurchmesser betrug jedoch zwei Bootslängen (wendige Schiffe benötigen nur eine). Der große Drehkreis ist Folge des auf etwa 40 Grad beschränkten Ruderausschlags. Das ist wenig für enge Hafenmanöver. Unter Motor muß die Pinne ständig kraftvoll gehalten werden, da der nahe vor dem Ruder liegende Propeller kräftig Wirkung zeigt.

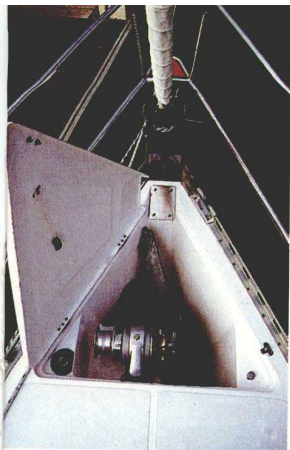
Wohnen & Ausbauqualität

Unter Deck wurde mit Mahagonifurnier nicht gespart. Die Atmosphäre empfinden wir als konservativ und wohnlich. Es findet sich alles, was man heute von einer Fahrtenyacht erwartet. Zu erwähnen sind jedoch einige verbesserungswürdige Punkte: Die Liegefläche im Vorschiff wird durch eine halbkreisförmige Aussparung geteilt. Mit einem Brett und einem Polster könnte diese Lücke geschlossen und die Liegefläche wesentlich vergrößert werden. Der Zweiflammenkocher schlägt bei Krängung nach Backbord an und klemmt dann den Gasschlauch ein. In der Naviecke sind zwar alle Instrumente auf einer Platte montiert, leider ist diese jedoch fest verschraubt. Für eine schnelle Kontrolle ist Werkzeug erforderlich.

Ausrüstung & Technik

Das Testschiff war mit dem sogenannten Grande-Croisière-Paket (Hochseepaket) zusätzlich zur Grundausstattung ausgerüstet. Es beinhaltet unter anderem bessere Segel, einen 20,4 PS/15 kW starken Volvo-Motor anstatt der 10 PS/7,5 kW-Maschine, 220-Volt-Bordnetz-Anschluß, Kühlschranks und Navigationselektronik.

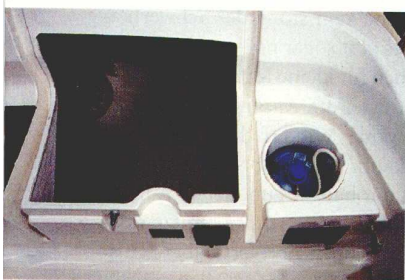
Mit diesem größtenteils sinnvollen Zusatzpaket klettert der Preis der Dufour 32 auf 141 361 Mark. Ärgerlich ist jedoch, daß man nur das komplette Paket bekommt. Wer beispielsweise lediglich einen stärkeren Motor (den wir empfehlen, ebenso wie die besseren Segel) oder eine elektrische Kühlbox haben möchte, muß



Die Rollanlage ist Standard. Auf eine Ankerwisch (Extra) könnte man wohl verzichten.



Badeleiter, Dusche und Außenborderhalterung gehören zum Zusatzpaket.



Die Backskiste: Mit knapp 1600 Litern Inhalt riesig, die Öffnung (60 x 50 cm) aber zu klein.

immer auch Außenborderhalterung und Badeleiter, Decksdusche, manuelle Ankerwisch sowie das werfteigene sechsteilige Bordgeschirr miterwerben. Zugaben, die in nördlicheren Breiten und für diese Bootsgröße von zweifelhaftem Wert sind.

Bei der Ausrüstung des Riggs sollte die Werft standardmäßig auf einen verstellbaren Achterstagspanner umsteigen. Mit dem angebotenen normalen Wantenspanner läßt sich der bei einer Genua schnell entstehende Durchhang des Vorstags nicht während des Segelns ausgleichen.

Fazit

Die Dufour 32 ist eine moderne Fahrtenyacht ohne Ecken und Kanten. Gegenüber ihren Konkurrentinnen zeichnet sie sich durch den günstigen Preis von rund 130 000 Mark bei solider Qualität aus. Sie bietet Platz für bis zu sechs Personen, vier Segler sind an Bord optimal untergebracht. Das Segelverhalten ist gutmütig, etwas mehr Anfangsstabilität wäre aber wünschenswert.

Lars Bolle