

Flott, unkompliziert und ehrlich

Dufour 350 GL

Nach dem Einsteigermodell legt die Traditionsbootsschmiede aus La Rochelle nun auch im viel umworbenen 10-Meter-Segment nach. Die Dufour 350 Grand'Large segelt, wie sie aussieht: flott und geradlinig. Eine unkomplizierte Handhabung und ein komfortabler Ausbau dürften eine breite Zielgruppe ansprechen. Das schicke Design und manch bemerkenswertes Detail machen sie dennoch zu etwas Besonderem. Ein Testbericht von Sven M. Rutter.

Designer Umberto Felci stellt mit der von ihm gezeichneten Dufour 350 Grand'Large wieder einmal eindrucksvoll unter Beweis, dass man Volumen auch ansprechend verpacken kann. Die Yacht aus La Rochelle strahlt viel Eleganz aus, die die Leibesfülle ge-

schickt kaschiert. Denn bei einem Längen-/Breitenverhältnis von 2,9 zu 1 kann man eigentlich kaum von einer schlanken Figur sprechen. Doch die ebenso schnittige wie schlüssige Linienführung sorgt für ein wohlproportioniertes Erscheinungsbild. Auch das recht hohe

Freibord wird mittels Kimmkanten, Deckssprung und Seitenstreifen gekonnt abgemildert. Der Aufbau wird durch gepfeilte Fensterzeilen und einen angeschrägten Übergang zum Kajütdach entschärft. Mit dem Ergebnis kann man sich wahrlich sehen lassen.

Wir unternehmen mit unserer Testyacht die Jungfernfahrt – erst am Tag zuvor war sie vom Dufour-Händler Baltic Yacht & Management in der Ancora Marina segelfertig präpariert worden. Somit ist auch Michael Peters von der Neustädter Wertvertretung gespannt, wie sich

das neue Modell unter Segeln schlägt und ob sich die verschiedenen werftseitigen Detaillösungen ebenso in der Praxis bewähren. Ein weiterer interessanter Aspekt einer solchen Jungfernfahrt besteht in der Möglichkeit, sich einen Eindruck vom werftseitigen Auslieferungszustand zu

verschaffen. Manches Detail will der Händler vor der Übergabe an den Kunden noch ergänzen beziehungsweise optimieren – doch dazu im Einzelnen später mehr. Immerhin spricht solch eine „Nachsorge“ dafür, eine neue Yacht vorzugsweise bei einem versierten Yachthandel zu erwerben.

Lebendig und unkompliziert

Bezüglich der Segeleigenschaften können wir nach unserer Testfahrt eine durchweg positive Bilanz ziehen. Wie schon die kleine Schwester (Testbericht zur Dufour 310 Grand'Large im PALSTEK 6/14) sieht auch die Dufour 350 GL nicht nur flott aus, sondern segelt auch so. Bei einer Windgeschwindigkeit von 14/15 Knoten im Mittel (4 Beaufort) loggen wir auf jedem Kurs ansprechende Werte. Selbst auf maximaler Höhe bei etwa 45 Grad zum Wind stehen gute 6 Knoten auf der Geschwindigkeitsanzeige. Auf optimaler Höhe ermitteln wir eine Fahrt von 6,4 Knoten und mit einem kleinen Schrick in den Schoten knacken wir sogar die 7-Knoten-Marke.

Die Testyacht trägt allerdings im Gegensatz zur Standardspezifikation, die eine Sebstwendefock vorsieht, eine 108-Prozent-Genua in Kombination mit einem durchgelatteten sowie im Kopfbereich leicht ausgestellten Großsegel. Da das Zwei-Salings-Rigg werfttypisch ohne Achterstag auskommt, bereitet das ausgestellte Segel in Manövern keine Probleme. Die Genua sorgt indes auf tieferen Kursen für hinreichend Schub. So läuft die Dufour auf Halbwindkurs solide 6,8 Knoten und im Raumgang immerhin noch 5,2 Knoten.

Ebenfalls typisch für die aktuelle Dufour-Generation ist das sehr angenehme Seeverhalten. Angesichts eines Ballastanteils von gerade einmal 26 Prozent bei einem Tiefgang von standardmäßig 1,90 Metern (Gusseisenkiel) gibt sich Französin erstaunlich formstabil. Etwaige Sonnenschüsse muss man schon bewusst provozieren. Zugleich hält sie auch im Seegang brav Kurs und reagiert dennoch aufmerksam auf jeden Steuerbefehl. Kurzum: ►

Ein lebendiges Boot, das trotzdem keine übermäßige Aufmerksamkeit erfordert – oder in einem Wort: unkompliziert.

Decklayout für kleine Crews

Einfach zu handhaben sind auch die Segeleinrichtungen, wobei auf der Testyacht eine recht ausgefallene

Schotführung zum Einsatz kommt: Neben den Genuaschoten verläuft ebenso die Großschot in Anlehnung an ein „German Copper Mainsheet System“ beidseitig auf die achteren Süllwünschen in Griffweite des Steuermanns. Somit sind beide Segel von achtern zu trimmen – indem man zum Beispiel die Großschot in Luv holt, während auf der Leewinsch

regulär die Genuaschot belegt wird. Alternativ kann man auch eine Schot beklemmen und somit für beide Schoten dieselbe Süllwisch nutzen. Das System macht die Yacht prinzipiell einhandauglich, stellt allerdings ein aufpreispflichtiges Extra dar. Es ist Bestandteil des sogenannten „Grand-Prix-Packs“, der für 7.949 Euro (alle Preisangaben



Fotos: Christian Kappes

Detailansichten: 1.: großer Kettenkasten mit integrierter Elektrowinde (Extra); 2.: optionale Bugnase mit Ankerrolle sowie Durchführung und Hebelklemme für die Halsleine eines Leichtwindsegels; 3.: Zugangsklappe zum Heckbereich – das fehlende Topcoat will der Händler noch nachbessern; 4.: kaskadenartige Großschotführung; 5.: Schapps mit Holzauskleidung, soliden Schlingerleisten und Gasdruckfedern; 6.: hochklappbare Hecksitze (Option); 7.: großes Panoramafenster.



Foto: Christian Kappes

Die abklappbare Badeplattform wurde schön gestaltet, hängt allerdings ziemlich hoch über dem Wasser. Die achteren Staufächer nehmen unter anderem eine Rettungsinsel auf. Links unter dem Deckel ist der einsteckbare Haltegriff verstaut.

inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) ebenso die Süllwünschen (Lewmar 40 ST), die Offshore-Garderobe mit durchgelattetem Großsegel und

Genua, die zugehörigen Genuaschienen mit leinenverstellbaren Holepunkten, einen Bugspriet (GFK) mit Gennaker-Vorbereitung, hö-

herwertige Ruderlager sowie einen Zwei-Flügel-Faltpropeller umfasst. Voraussetzung für die „Grand-Prix-Ausstattung“ ist die sogenannte ▶

Jetzt im Fachhandel erhältlich!

Immer sicheres Trinkwasser an Bord

Desinfektionsmittel sicher verwenden. Vor Gebrauch stets Etikett und Produktinformation lesen.

Wenn es um die professionelle Desinfektion von Trinkwasser geht, wie z. B. in städtischen Wasserwerken, kommt Chlordioxid zum Einsatz. Deshalb ist es auch das Mittel der Wahl, um für sicheres Trinkwasser in Yacht oder Boot zu sorgen. **Denn Chlordioxid beseitigt nicht nur sicher Bakterien, Viren, Algen und Pilze, sondern desinfiziert obendrein auch das gesamte Trinkwassersystem an Bord und befreit es vom Biofilm.** Bereits seit über 15 Jahren bietet die Dr. Küke GmbH mit DK-DOX® AKTIV ein Verfahren zur gefahrlosen und einfachen Herstellung von Chlordioxid an. Dieses findet weltweit erfolgreiche Anwendung in allen professionellen Bereichen der Trinkwasserdesinfektion. **Ab sofort steht DK-DOX® auch zur Anwendung in Yacht und Boot bereit.** Damit wird Trinkwasser unterwegs so sicher wie das Wasser aus der Leitung zu Hause.

Übrigens: **DK-DOX® AKTIV entspricht der deutschen Trinkwasserverordnung und ist geruchs- und geschmacksneutral.** Darüber hinaus ist es frei von Silberionen und anderen Schwermetallen.

DR. KÜKE
THE CHLORINE DIOXIDE COMPANY

DK-DOX®
AKTIV

Dr. Küke GmbH · Schaumburger Straße 11 · 30900 Wedemark
Telefon +49 (0) 5130 3766163 · info@kueke.de · www.dk-dox.de



Foto: Christian Kappes

Hell und freundlich präsentiert sich der Salon. Das Interieur erweist sich bei näherem Hinschauen als durchaus wertig und funktionell gestaltet. Die große Tür zum Vorschiff sorgt für einen gewissen „Loft-Charakter“.

„Liberty-Version“, die unter anderem Lazy-Jacks und -Bag, den Teakbelag auf den Cockpitdachten und einen Rodkicker beinhaltet. Einen Traveller gibt es nicht. Stattdessen ist die Großschot zwischen Baum und Kajütdach kaskadenartig geführt, um über die seitlich angeordneten Blöcke sozusagen die

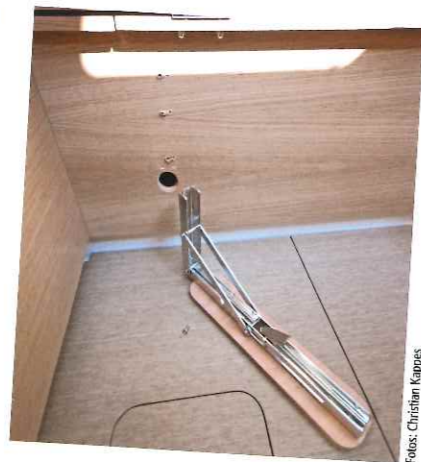
Travellerfunktion zu simulieren. Hinzu kommt der solide Kicker, den man auf jeden Fall an Bord haben sollte – denn ohne Achterstag und regulären Traveller ist er für einen effizienten Großsegeltrimm praktisch unerlässlich. Fallen und Strecker sind auf Arbeitswünschen (Lewmar 30 ST) mit vorgelagerten Stopperbänken

(Spinlock) beidseitig des Niedergangs geführt. Über diese Winden werden in der Standardversion auch Groß- und Fockschot geholt.

Wer meist mit kleiner Crew segelt, sollte eine Kombination aus „Grand-Prix-Pack“ und Selbstwendeock erwägen. Während Ersteres die Großschot in Griffweite des Rudergängers führt, sorgt Letztere für Entspannung an der Kreuz. Die zugehörige Schiene ist bereits werftseitig an Deck montiert. Für ausgesprochene Leichtwindbedingungen ließe sich dann noch ein Code-Zero oder ein Gennaker mit Top-down-Furler bereithalten. Dieser wird an der bereits erwähnten Bugnase angeschlagen, die jedoch streng genommen lediglich als „Abstandshalter“ fungiert. Die Halsleine führt durch zwei Löcher am vorderen Ende, verläuft dann als Talje zu einem Block am Bug und dient somit quasi auch als Wasserstag. Die holende Part ist derweil zurück auf eine Hebelklemme an Deck geführt. Diese pfiffige Konstruktion hatten



Die Salonbank an Backbord kann zu einer großen Koje erweitert werden.



Bei der Unterkonstruktion besteht allerdings Optimierungsbedarf.

Fotos: Christian Kappes



Foto: Christian Kappes

Ein selten gewordenes Ausstattungsmerkmal stellt die vollwertige Navigation in Fahrtrichtung neben dem Niedergang dar.

wir bereits auf der Sun Odyssey 349 von Jeanneau gesehen (siehe Testbericht im PALSTEK 3/14). Die Genua wird auf der Testyacht mittels eines kugelgelagerten Gurtrollers eingerollt – ähnlich der inzwischen für Leichtwindsegel üblichen Top-down-Furler. Dies ermöglicht auch ohne versenkte Trommel ein tiefes Achterliek. Zugleich lässt sich das Segel sehr einfach auch ohne Gegenzug auf der Schot wegrollen – wiederum ein Pluspunkt beim Segeln mit kleiner Crew.

Schön gestaltetes Cockpit

Ein Glanzlicht der Dufour 350 GL stellt das Cockpit dar. Auf den lang gestreckten Cockpitbänken (Länge: 1,44 Meter, Tiefe: 0,40 Meter) finden bequem bis zu sechs Personen Platz. Einziges kleines Manko sind die recht niedrigen Sülls (Höhe ab Bank: circa 26 Zentimeter), die keine ganz so komfortable Rückenlehne bereitstellen – insbesondere beim Sitzen in Lee –, wie man es von manchen anderen Yachten kennt.

Dafür präsentiert sich das Ganze in einem äußerst schmackhaften Design – schlicht und dennoch wie aus einem Guss. Dank der angeschrägten Süllkante sitzt man auch auf der hohen Kante sehr komfortabel. In die Cockpitbank an Steuerbord ist ein erfreulich breiter Backskistendeckel eingelassen, der den äußeren Zugang zum großen achteren Stauraum (inklusive Steckschotthaltung und Dieseltank) der Zwei-Kabinen-Version erschließt.

Beidseitig des Niedergangs fallen die großen Schottfenster ins Auge, die für reichlich Tageslicht im Achterschiff sorgen – ergänzt durch Flushluks neben den Arbeitswünschen. Die Formensprache des massiven Cockpittischs folgt dem ebenfalls leicht V-förmig gestalteten Cockpit. Gut gefallen hat uns der durchdachte Klappmechanismus der seitlichen Teakflügel. Im Inneren sind praktische Staufächer untergebracht. Oben finden sich Becherhalter und eine 12-Volt-Außensteckdose. Der hintere Teil lässt sich als Instrumentenkonsole nutzen. Der ▶

www.oceanair.co.uk

OCEANair

Rollos, Jalousien und Verdunklungssysteme an Bord

Für alle Fenster- und Lukengrößen erhältlich!



Händlernachweis durch:
Herman Gotthardt GmbH
Tel. 040 851 505 - 0
info@gotthardt-yacht.de
www.gotthardt-yacht.de

Gotthardt



Die Vorschiffskabine wartet mit einer fürstlichen Liegefläche mit bequemen Polstern, einem üppigen Stauraumangebot und hinreichend Bewegungsspielraum auf.

Cockpittisch stellt allerdings ein Extra dar (2.190 Euro). Auch der Teakbelag auf dem Cockpitboden schlägt mit einem Aufpreis zu Buche (2.047 Euro inklusive Teak auf der Badeplattform, komplettes Teakdeck: 10.317 Euro).

Die beiden Steuerstände im achteren Cockpit gefallen uneingeschränkt. An den unaufdringlichen Steuersäulen hängt jeweils ein hinreichend großes lederummanteltes Rad (Lewmar). Hinzu kommen ein kleiner Kompassdom und eine seitliche Instrumentenkonzole. Unter dem achteren Cockpitboden sind zwei zusätzliche Staufächer eingelassen – eines davon ist als Rettungsinsel vorbereitet. Etwas skeptisch war ich zunächst hinsichtlich der hochklappbaren Sitze hinter den beiden Ruderrädern – zumal sie ein Extra darstellen, auf das man womöglich getrost verzichten könnte. Denn ei-

gentlich ist für den Steuermann auf den achteren Duchten bereits ein kommoder Sitzplatz mit ungetrübtem



Der Stauraum unter der Koje erstreckt sich bis in die Bugspitze.

Blick voraus vorgesehen. Dort kann man aber trotz der achteren Sitze weiterhin hinrutschen. Und auch der Platz zwischen Rad und hinterer Bank geht wider Erwarten noch in Ordnung. Hier muss jeder Käufer selbst entscheiden, wie viel ihm an diesem Extra liegt – ich persönlich würde ohne diese Sitze wohl nichts vermissen. An Backbord ist unter der seitlichen Steuermannsducht das Gasflaschenfach untergebracht. Das Heck der Testyacht ziert eine abklappbare Badeplattform, die sich über die gesamte Cockpitbreite erstreckt. Auch sie ist Bestandteil der bereits erwähnten „Liberty-Version“ (Einzelpreis außerhalb des Pakets: 1.975 Euro). Gestaltung und Mechanismus vermögen durchaus zu überzeugen – in geschlossenem Zustand fügt sie sich harmonisch in die Heckpartie. Allerdings liegt der Drehpunkt recht hoch, so dass auch die ausgeklappte Seeterrasse entsprechend hoch über dem Wasser hängt. Ein einsteckbarer Haltegriff erleichtert den Einstieg über die abklappbare Teleskopbadeleiter. Zu den weiteren erwähnenswerten Details an Deck der Testyacht zählen die umlaufende Teakfußleiste, die insgesamt sechs Belegklampen, die Teak-Handläufe auf dem Kajütdach, die außen am Rumpf ansetzenden Püttinge des sehr breiten Riggs von Z-Diffusion, die durchgehend in Flushluk-Manier ausgeführt



Blick in den heckwärtigen Stauraum.

Skylights und der sehr große Ankerkasten mit integriertem Elektroschaltwerk (Extra).

Lichtes Ambiente in zeitlosem Design

Das Interieur der Dufour 350 GL gestaltet sich hell und freundlich in schnörkellosem Design. Im Salon sorgt vor allem das große, mittig geteilte Panoramafenster unmittelbar hinter dem Mast für eine reichhaltige Tageslichtausbeute. Es gehört wiederum zur „Liberty-Version“, lässt sich allerdings wie die gestreckten seitlichen Aufbaufenster nicht öffnen. Zum Lüften dienen neben dem Schiebeluk das im Zentrum der Salondecke angeordnete Decks-luk sowie jeweils ein kleines zu öffnendes Aufbaufenster über Pantry und Navigation. Hinzu kommt noch ein Rumpffenster auf jeder Seite. Unter den Aufbaufensterzeilen sind Griffleisten montiert, die sich bis zum Hauptschott erstrecken – allerdings fehlen Handläufe an der Salondecke. Die Stehhöhe im Salon beträgt 1,89 Meter.

Die beiden Salonsofas geben mit einer Länge von 1,95 Metern an Steuerbord und 1,90 Metern an Backbord auch komfortable Seekojen her. Die Breite beträgt jeweils zwischen 0,65 und 0,47 Metern

(ohne Rückenpolster). Die Bank an Backbord lässt sich bei Bedarf sogar auf eine Breite zwischen 0,90 und 1,05 Meter erweitern, wobei eine interessante Konstruktion zum Einsatz kommt: Vier aufklappbare Winkelstützen an der Stirnseite der Bank dienen als Tragkonstruktion für den überklappbaren Teil der Bankauflage (Sperrholzbrett mit Scharnier). Die Konstruktion auf der Testyacht hielt allerdings nur einen Tag: Schon beim ersten leichten Aufstützen brach einer der Stützwinkel weg – er war lediglich mit wenigen kurzen Schrauben an der Bankstirnseite befestigt. Hier will der Händler noch nachbessern – wir haben eine zusätzliche Verklebung vorgeschlagen.

Unter der Bank an Steuerbord steht reichlich Stauraum zur Verfügung (ausgekleidet durch Innenschale). Auch unter dem gegenüberliegenden Sofa verbleibt neben dem Warmwasserboiler (Bestandteil „Liberty-Version“) noch nutzbarer Stauraum. Ein weiteres Staufach findet sich hinter der Lehne – an Steuerbord ist dort ein Teil der Bordelektronik untergebracht (Raymarine). Über den Bänken wurden durchgehende Hängeschrankzeilen eingebaut – auch innen mit Holz ausgekleidet sowie mit ordentlichen Schlingerleisten und nach unten öffnenden Klappen mit Gasdruckfedern versehen. Darunter sind hinter den Rückenlehnen der Salonsofas breite Ablagen vorgesehen.

Ausgesprochen gut hat uns auch der Salontisch gefallen – insbesondere die gepolsterte Stirnseite, an die man sich auf See wunderbar anlehnen kann. Die Tischform erinnert ein wenig an einen Schwertkasten. Im Inneren sind ein großes Flaschenfach, ein weiteres Staufach und ein verschiebbarer Besteckkasten untergebracht.

Wiederum ein Manko stellen die sehr schwer aufnehmbaren Bodenbretter in der Messe dar. Sie sind teilweise verschraubt – die als Kontrollstellen vorgesehenen Elemente klemmen derweil stellenweise. An die Kielbilge sind wir somit überhaupt nicht herangekommen – auch hier hat sich der Händler aber entsprechende ►

OEVERDIEK & HEINRITZ
Sprayhoods · Persenninge · Rigglechnik



Präzise Handarbeit



Passgenaue Fertigung



Haltbare Materialien

Oeverdiek & Heinritz GbR

Thulboden 38
23774 Heiligenhafen
Tel. 04362 - 6199
Fax 04362 - 7163
mail: info@OundH.de
www.OundH.de

Nachbesserungen vorgenommen. Leicht aufnehmen ließen sich lediglich die Bodenelemente im hinteren Salonbereich, wo sich in der Bilge (Innenschale) eine Art Weinkeller einrichten lässt („Liberty-Version“). Der Messe gliedert sich an Backbord eine L-förmige Pantry an. Sie wartet unter anderem standardmäßig mit einem riesigen Toplader-Kühlschrank auf, der sich zudem prima unterteilen lässt. Ebenfalls zur Standardausstattung gehören der Zwei-Flammen-Gasherd mit Backofen, die im Bereich der Schiffsmittle angeordnete Edelstahl-Doppelspüle und der ausrollbare Mülleimer an der Stirnseite. Arbeitsfläche und Stauräume fallen ebenso ordentlich aus.

Gegenüber findet sich ein zunehmend selten gewordenes Einrichtungselement in Gestalt einer vollwertigen Navigation mit schönem Kartentisch und Sitz in Fahrtrichtung. Auch hier stehen reichlich praktische Ablagen und Stauräume zur Verfügung. Für mich zeichnet



Foto: Christian Kappes

Voluminös und hell gestaltet sich auch die Achterkabine. Lediglich der nackte Ruderkoker stößt auf – auch hier will der Händler noch nachbessern.

ein solcher Arbeitsplatz nach wie vor eine waschechte Hochseeyacht aus. Denn selbst im Zeitalter der elektronischen Navigation braucht es

auf ausgedehnten Fahrten einfach eines geschützten und gern auch komfortablen Platzes, an dem sich in aller Ruhe die Karte oder auch das See-/Hafenhandbuch studieren oder am Laptop arbeiten sowie das Logbuch führen lässt und Vieles mehr – so jedenfalls meine persönliche Erfahrung und Einschätzung. Lässt die Bootsgröße dies nicht zu, muss man sich irgendwie arrangieren – doch bei Yachten dieses Volumens sollte so etwas noch drin sein.

Das Stichwort „Volumen“ passt auch zur Achterkabine an Backbord. Die vordere Standfläche mit einer Stehhöhe von 1,81 Metern bei ebenem Bodenbrett wird von einem großen Doppeltür-Kleiderschrank mit vorgelagertem Schuhfach gesäumt. Dahinter schließt sich eine stattliche Liegefläche an. Die Doppelkoje kommt auf eine Länge von 1,99 Metern (1,75 Meter hinter dem Motorraum) bei einer Breite zwischen 1,89 und 1,53 Metern (achtern). Die lichte Höhe über dem Bett ist ebenfalls üppig – selbst auf der Innenseite stehen hier noch 0,60 Meter zur Verfügung. Schönes Detail: Die Innenseite der Koje lässt sich über ein Brett abteilen, um dort bei Einzelbelegung zum Beispiel Taschen zu stauen. Einziger kleiner Pferdefuß: Auf der Innenseite verläuft ganz hinten ein nackter



Foto: Christian Kappes

Absolut gelungen ist die Nasszelle mit Duschsumpf und Durchgangstür zur Backskiste.

Ruderkoker durch die Koje. Hier hat uns weniger der Koker selbst als vielmehr die fehlende Verkleidung beziehungsweise Beschichtung gestört – was der Händler ebenfalls nachbessern will. Auch das hinter der Zugangsklappe zum Heckbereich angetroffene nackte Laminat soll noch einen Schutzanstrich erhalten. Unter der Koje sind die Batterien und der Wassertank untergebracht. Ein weiteres Plus der Achterkabine: Wie im Salon wurde auch im Achterschiff viel Wert auf eine gute Tageslichtausbeute gelegt, was bei aktuellen Großserienmodellen keine Selbstverständlichkeit darstellt. Das bereits erwähnte große Schottfenster zum Cockpit, ein fixes Aufbaufenster, ein kleines Decksluk und ein zu öffnendes Cockpitfenster (Aufpreis: 424 Euro) lassen viel Licht und bei Bedarf auch Frischluft ins Innere. Hinzu kommt ein gemütliches Ambiente durch relativ viel Holz – wenn es sich bei der Außenwandverkleidung auch eher um Holzdekor handelt



Foto: Christian Kappes

„Weinkeller“ in der Bilge.

mag (gleiches gilt für die Außenwandverkleidung im Vorschiff). Auch die Nasszelle im Achterschiff an Steuerbord präsentiert sich hell und zugleich pflegeleicht. Schott- und Aufbaufenster lassen viel Tageslicht hinein – ein kleines Decksluk dient zum Lüften. Über dem als Formteil ausgeführten Waschtisch sind geräu-

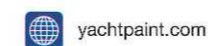
mige Hängeschränke montiert – im Unterschrank finden sich die gut erreichbaren Seeventile. Das See-WC ist in Fahrtrichtung angeordnet. Einen Fäkalientank gibt es als Bestandteil des sogenannten „Blue Sailing Kit“, das bei Baltic Yacht & Management bereits im Grundpreis enthalten ist (es umfasst übrigens unter anderem auch die LED-Navigationslichter). Im Boden ist ein Duschsumpf integriert. Großartig fanden wir die Zugangstür zum achteren Stauraum. Hinzu kommt eine Serviceklappe zum Maschinenraum. Ein wasserdichter Toilettenpapierhalter komplettiert die durchdachte Ausstattung. Wer lieber im Vorschiff schläft, kann auch dort eine große Doppelkoje nutzen. Die Liegeflächenlänge beträgt hier 2,01 Meter bei einer Breite zwischen 2 Metern an der Stirnseite und immer noch ordentlichen 0,62 Metern in der Vorpiek. Rund 10 Zentimeter dicke Polster versprechen zugleich einen hohen Liegekomfort. Hinzu kommen stabile Aufla- ▶



In dieser Saison müssen Sie...



Salz und Schmutz mit den neuen, einfach anzuwendenden Bootspflegeprodukten von International entfernen. Das neue Bootspflege Sortiment von International ist die perfekte Lösung, um Gelcoat, lackierte Flächen und Holz zu **reinigen, restaurieren, schützen und pflegen**. Egal, ob Rußflecken entfernt werden müssen, das Teakdeck aufgefrischt werden muss oder der Glanz wieder hergestellt werden soll – bei den International Bootspflegeprodukten sind Sie in sicheren Händen.



International Farbenwerke GmbH Sachsenkamp 5, 20097 Hamburg Tel: 040-72003-0 Hotline: 0800-1198930

International und das AkzoNobel Logo sind Warenzeichen von AkzoNobel. © AkzoNobel 2014.



gen mit Hinterlüftungsöffnungen. Unter der Koje erschließt sich ein riesiger Stauraum (optional kann hier auch ein zweiter Wassertank eingebaut werden), der sich bis in die Bugspitze erstreckt – was jedoch auch bedeutet, dass auf ein Kollisionsschott verzichtet werden muss. Für den einfachen Zugang lässt sich das hintere Kojende separat hochklappen (Klappe mit Scharnieren).

In der Vorpiek ist über der Koje eine Zugangsklappe zum Motor des Ankerspills eingelassen. Seitlich über der Koje sind Regale montiert. Vor dem Bett steht eine geräumige Standfläche zur Verfügung (Stehhöhe: 1,77 Meter). Sie wird auf beiden Seiten von großen Kleiderschränken (Breite: 58 Zentimeter) gesäumt (ebenfalls innen mit Holz und ordentlichen Schlingerleisten versehen). Das große Decksluk kann im Notfall auch als Fluchtluk dienen. Relativ viel Holz neben der sichtbaren Innenschale lässt auch die Vorschiffskabine gemütlich erscheinen. Abgetrennt wird sie über eine große zweiflügelige Tür im Hauptschott, die in geöffnetem Zustand für einen gewissen „Loft-Charakter“ sorgt. Allerdings klemmt auf der Testyacht ein Flügel und ließ sich nicht schließen – noch

ein Punkt für die „To-do-Liste“ des Händlers.

Fazit

Unter Berücksichtigung der vom Händler angekündigten Nachbesserungen darf sich der künftige Eigner durchaus auf ein schönes Fahrtenschiff freuen – mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten vom Familienurlaub bis zu ausgedehnten Törns mit kleiner Crew. Das schnittige Äußere passt zum flotten Vortrieb – die komfortable Einrichtung zur dennoch unkomplizierten Handhabung. Der eine oder andere Mehrwert, den die Dufour 350 GL gegenüber anderen Großserienmodellen verheißt, schlägt sich allerdings auch im Preis nieder: 105.767 Euro inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer ruft der Neustädter Generalimporteur für die Basis-Version „Day-Sailing“ auf. Damit liegt die Dufour jedoch nicht einmal 10 Prozent über dem werftseitig angegebenen Grundpreis der „Daysailer-Version“ der in der zurückliegenden Ausgabe getesteten Oceanis 35 von Bénétteau – und diese bringt weder Achterkabine noch Pantry mit. Das schicke Yachtmodell aus La Rochelle braucht somit Preis-Leis-

tungs-Vergleiche nicht zu scheuen. Natürlich wird man für die persönliche Wunschausstattung auch bei der Dufour wohl noch etwas mehr anlegen müssen. So kommt die bereits mehrfach erwähnte „Liberty-Version“ auf 111.515 Euro, deren Komponenten durchaus empfehlenswert erscheinen (unter anderem Panoramafenster, Badeplattform, Rodkicker, Lazy-Jacks/-Bag, Warmwasserboiler, Batterieladegerät, zusätzliche Verbraucherbatterie). Die Version „Adventure“ legt für 114.538 Euro zusätzlich zu den „Liberty-Attributen“ noch eine Sprayhood, eine elektrische Ankerwinde und die festen achteren Dachluken obendrauf. Hier kommt man der Sache wahrscheinlich schon näher. Den optionalen Flachkiel (Tiefgang: 1,55 Meter) gibt es für 1.113 Euro, den ebenfalls optionalen Drei-Kabinen-Ausbau für 1.464 Euro. Bei der Dreikabinenversion ist allerdings mit etwas schmaleren Achterkojen zu rechnen, da die Doppelkoje in der Achterkabine der Testyacht über die Schiffsmittle hinausreicht.

Für welche Variante man sich auch immer entscheidet – das Preis-Leistungs-Verhältnis erscheint ehrlich, was sich letztlich für das gesamte Konzept konstatieren lässt.

Dufour 350 GL

Technische Daten

Konstrukteur.....	Felci Yachts
CE-Entwurfskategorie.....	A
Takelungsart.....	9/10-Sloop
Bauweise.....	GFK (Rumpf massiv, Deck als Sandwich)
Länge über Alles *.....	10,28 m
Länge Wasserlinie.....	9,00 m
Breite.....	3,54 m
Tiefgang **.....	1,90 m
Verdrängung ***.....	ca. 5.674 kg
Ballastanteil ***.....	ca. 26 %

Segelfläche am Wind ****.....	52,3 m ²
Großsegel Standard ****.....	32 m ²
Vorsegel Standard ****.....	20,3 m ²

Maschine *****.....	Perkins Saildrive 13,8 kW
Tankkapazität Treibstoff.....	ca. 160 l
Tankkapazität Frischwasser.....	ca. 220 l

Anzahl der Kabinen exkl. Salon *****.....	2
Anzahl der Kojen inkl. Salon *****.....	6 (7)

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....	7,3 kn
Länge-/Breitenverhältnis.....	2,90/1
Segelflächen-/Verdrängungsverhältnis *****.....	4,05
Spez. Segelfläche *****.....	9,22 m ² /t

* „Rumpflänge: 9,98, ** optionaler Flachkiel: 1,55 m, *** mit Standardkiel gemäß Standardspezifikation, **** Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation (durchgelattetes Großsegel 34,5 m², 108-Prozent-Genua: 25,5 m²), ***** 20,9-kW-Maschine optional, ***** in der getesteten Zwei-Kabinen-Version (7 Schlafplätze bei Umrüstung des Salonsofas zur Doppelkoje), Drei-Kabinen-Ausbau optional, ***** bezogen auf Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation (in der getesteten Version beträgt die Segeltragezahl 4,34)



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 105.767 Euro inkl. 19 % USt. Darin enthalten unter anderem: Standard-Aluminiumrigg, Standard-Großsegel und -Selbstwendefock, Vorsegelrollanlage, Schoten, Fallen und Strecker, zwei kombinierte Schot- und Fallwinschen (Lewmar 30 ST), Doppelsteuerstand, Seereling, vier Belegklampen, Cockpitdusche, Landanschluss- und Bordstromsystem, LED-Positionsbeleuchtung, Standardmaschine mit Saildrive und Festpropeller, Zwei-Kabinen-Holzausbau in Moabi, L-Pantry mit Zwei-Flammen-Gasherd mit Ofen, Spüle und Kühlbox, Nasszelle mit See-WC und Fäkalientank.

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....	45°	6,1 kn
Optimale Höhe.....	51°	6,4 kn
Aufgeschrickt.....	68°	7,0 kn
Halber Wind.....	90°	6,8 kn
Raumgang.....	135°	5,2 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 14-15 kn im Mittel, Großsegel/Genua ungerefft, Wellenhöhe: ca. 0,5 m.

Werft / Händler

Dufour Yachts, 11 rue Blaise Pascal, 17187 Périgny (Frankreich), www.dufour-yachts.com
Baltic Yacht & Management GmbH, An der Wiek 7-15, 23730 Neustadt in Holstein, Telefon: 04561 - 5595694, www.dufour-deutschland.de



Das große Cockpit zählt zu den Glanzlichtern der Dufour 350 GL. Die Schottfenster bringen Tageslicht ins Achterschiff.



Grafiken: Michael Herrmann