



Dufour 44

Il fascino della semplicità



L'ammiraglia della gamma Performance si distingue per i generosi interni e per l'equilibrio delle linee d'acqua

di **Luca Giani**

Nato sull'onda del buon successo ottenuto dal 34 e dal 40, il Dufour 44 è il più grande degli scafi che compongono la gamma Performance del cantiere francese.

Disegnato dall'affermata mano di Umberto Felci, questo tredici metri e mezzo unisce il comfort tipico di una barca di tali dimensioni a uno scafo marino e veloce, concepito per garantire piacevoli veleggiare e spunti prestazionali di tutto rispetto, anche in condizioni di vento leggero.

Sebbene non abbia ottenuto gli stessi successi sportivi del 40, vincitore di due edizioni della Coppa del Re e di un Mondiale IMS, il Dufour 44 – debitamente attrezzato - non

disegna affatto di apparire sui campi di regata anche se, a causa del dislocamento medio, per poter competere con i sempre temibili quaranta piedi, necessita di brezze fresche.

COSTRUZIONE

Per realizzare scafo e coperta del Dufour 44, il cantiere francese ha fatto ricorso a tutto il suo sapere. Il guscio, rinforzato dalla presenza di un ragno strutturale e dal mirato impiego di fibre di Twaron, è stratificato sottovuoto e abbina all'opera viva in pieno di vetroresina, l'opera morta in sandwich di PVC: scelta che oltre a garantire un notevole risparmio di peso, offre un elevato isolamento termico e acustico. Gli strati esterni sono laminati con resine isoftaliche al fine di proteggere l'unità dal manifestarsi di fenomeni osmotici.

La coperta, anch'essa in sandwich di PVC, è invece realizzata per infusione sottovuoto ed è unita allo scafo in modo meccanico; la giunzione, sigillata grazie a collanti di ultima generazione, è rifinita da un'elegante falchetta in teak.

Bulbo e timone hanno profili attuali e sono caratterizzati da



Visto dall'albero, il piano di coperta risulta "pulito" e ordinato: si notino gli ampi passavanti e le notevoli dimensioni del triangolo di prua

corde alquanto generose. Alla deriva standard da un metro e settantacinque è preferibile quella da due metri e trenta, che ripaga i fastidi tipici della maggiore immersione con una migliore resa sottovela, specialmente durante la navigazione di bolina. Il timone semiellittico ha l'asse in acciaio inox ed è montato su boccole autoallineanti che rendono la risposta alle correzioni di rotta rapida e precisa.

COPERTA E ATTREZZATURA

Pur se prive di originalità, le linee del Dufour 44 risultano piacevoli e misurate: Umberto Felci ha tratto spunto da se stesso, rivisitando i concetti recentemente espressi lavorando su altri progetti destinati alla produzione in serie. Il risultato è una barca moderna e aggressiva, caratterizzata da murate poco svasate, dal bordo libero contenuto e dagli slanci appena accennati. Il generoso baglio massimo contiene senza sforzo la tuga bassa e filante, lasciando ampio spazio ai camminamenti laterali che si uniscono a pruvavia dell'albero, dove il piano di calpestio è libero da ogni sorta di impedimento. La tuga, infatti, anziché nascere gradualmente, emerge dalla coperta all'improvviso, staccandosi da essa grazie a un piano fortemente inclinato; la sovrastruttura è assolutamente priva di forzature stilistiche e si integra alla perfezione con il paramare del pozzetto, su cui sono montati i quattro winch principali, forniti, al pari di buona parte dell'attrezzatura, dalla Harken.

Il pozzetto, ampio e accogliente, è diviso in due dal trasto randa che, posizionato a prua della colonnina, separa la zona riservata al timoniere, il cui design è decisamente ergono- ➤

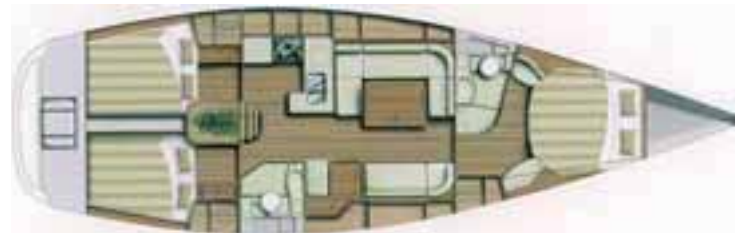


Sopra, un particolare della schiena d'asino e la colonnina del timone; sotto, il passavanti di sinistra visto da prua

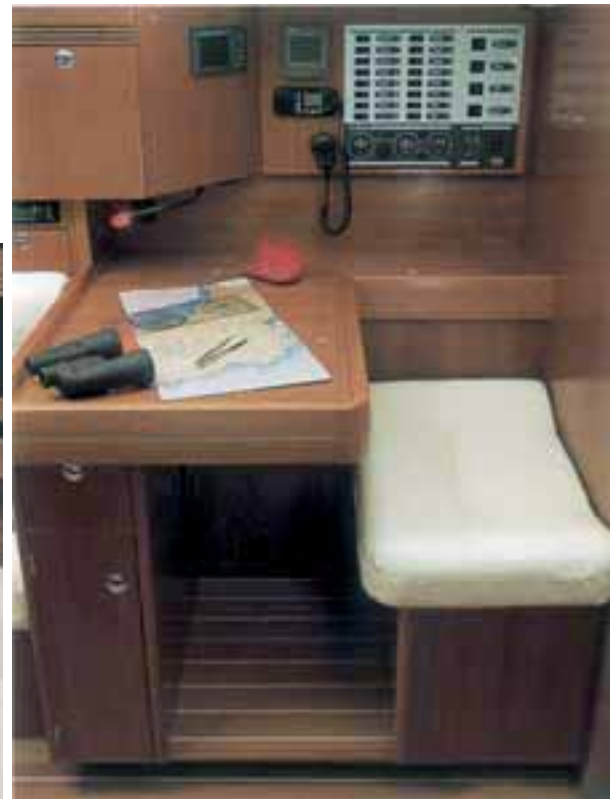
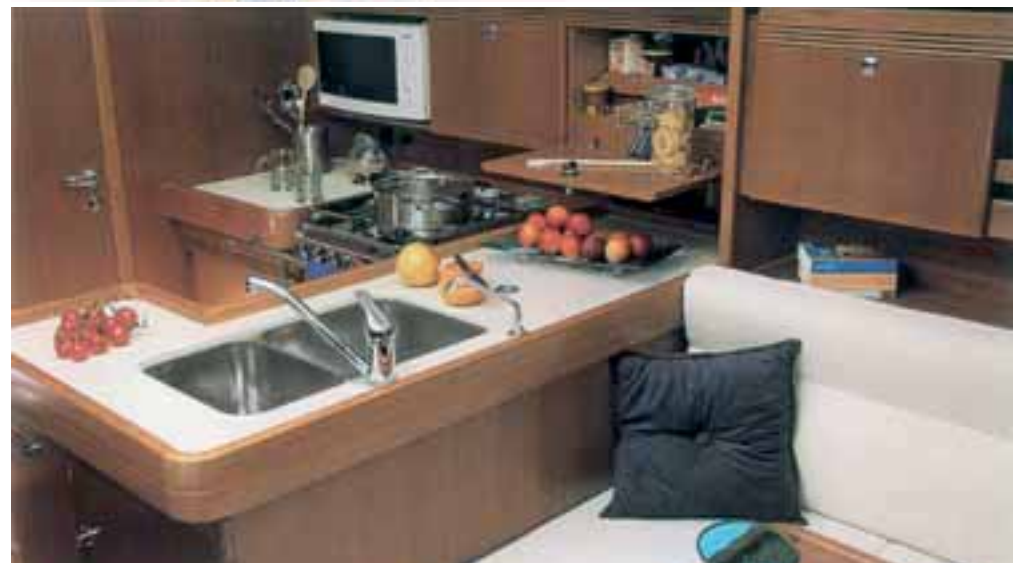


IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 13,67
Lunghezza gall.	m. 11,82
Larghezza	m. 4,25
Pescaggio	m. 1,76/2,31
Dislocamento	kg. 10285
Peso bulbo	kg. 3440
Superficie velica (r+g)	mq. 108
Cabine	3/4
Riserva acqua	l. 410
Riserva carburante	l. 250
Motore	Volvo hp 55
Categoria CE	A
Progetto	Felci-Roséo
Cantiere	Dufour
Prezzo	€ 197.750
Contatti	www.dufour-yachts.com



Sopra, la dinette con il tavolo centrale a semipiani abbattibili; a destra, il tavolo di carteggio; sotto, la grande cucina a L è ben organizzata



mico, da quella destinata all'equipaggio. Scontato il rinvio di tutte le manovre ai lati del tambuccio, dove possono essere regolate grazie a una coppia di winch e alle due batterie di stopper Spinlock.

Notevoli sono i volumi dedicati allo stivaggio: oltre ai gavoni nascosti sotto la schiena d'asino - la parte centrale di quest'ultima si abbassa mettendo in comunicazione la plancetta di poppa con il pozzetto - il Dufour 44 dispone di un capiente gavone di prua, ideale per riporre alcuni parabordi, e di altri due gavoni celati sotto le sedute.

ALBERO E PIANO VELICO

Dotato di un albero passante in alluminio a due ordini di crocette acquartierate, il Dufour 44 è equipaggiato con sartie spiroidale discontinuo, tendipaterazzo meccanico, vang rigido e avvolgifiocco a tamburo rimovibile. Tra gli optional è disponibile il Pack Performance, comprendente, tra le altre cose, un albero maggiorato a tre ordini di crocette con sartie in Dyform, drizze e scotte in Dyneema.

Pur non essendo estremo, il piano velico del Dufour 44 si rifà alle concezioni più attuali: componendosi di una randa ad allungamento classico e di un genoa avvolgibile dalla sovrapposizione contenuta, i cui punti di scotta sono posizionati piuttosto internamente. Entrambe le vele, confezionate in dacron dalla Elvström-Sobstad, sono di qualità più che accettabile e vengono fornite di serie. Alle portanti, invece, si può optare tra lo spinnaker e il gennaker, murabile su un bompresso amovibile (entrambi optional).

INTERNI

La sensazione che si percepisce scendendo sottocoperta è quella di trovarsi in una barca di dimensioni maggiori: le abbondanti altezze, unitamente alla contenuta svasatura delle murate, rendono gli interni del Dufour 44 molto spaziosi. Tutti i locali godono inoltre della sapiente disposizione dei punti luce e della presenza di numerosi oblò, che oltre a garantire un'adeguata aerazione, esaltano le calde tonalità del mogano Moabi utilizzato per la realizzazione degli arredi.

A tal proposito, va sottolineato il buon livello della falegnameria che, evitando di perdersi in inutili fronzoli, guarda al concreto, offrendo un prodotto finale in linea con le aspettative della clientela. Piacevoli all'occhio risultano le griglie poste sulla cornice superiore dei numerosi stipetti: ottima fusione tra funzionalità e moderno gusto estetico.

I generosi volumi interni sono stati sfruttati al meglio dall'esperto Patrick Roséo, che per il Dufour 44 ha studiato due layout. Il primo, composto da tre cabine, mette a totale disposizione dell'armatore la zona prodiera, dove è stato ricavato un accogliente alloggio dotato di grande letto matrimoniale, notevole spazio calpestabile e ampio bagno dedicato. In alternativa, si può optare per una soluzione a quattro cabine che, fatto salvo il quadrato, i secondi servizi e gli alloggi gemelli di poppa, prevede la divisione del triangolo di prua in due 'stanze' separate - una con cuccette sovrapposte



Sopra, la cabina armatoriale è dotata di numerosi stipetti; a lato, uno degli alloggi gemelli che occupano la zona poppiera

poste ricavata lungo la murata di destra e l'altra con letto matrimoniale - servite da un bagno di buone dimensioni. Abbondante è lo spazio destinato allo stivaggio di abiti, attrezzature, stoviglie e cambusa: ogni cabina è dotata infatti di armadietti e ripiani portaoggetti. In questo contesto si distingue l'alloggio armatoriale della versione tre cabine che, oltre a un armadio a due ante, vanta ben sei stipetti posizionati sotto i camminamenti laterali.

MOTORE E IMPIANTI

Il Dufour 44 monta un motore Volvo da 55 cavalli, alloggiato nel vano ricavato sotto la scala di accesso. Dotato di elica a due pale fisse, il propulsore ha la trasmissione Sail Drive ed è alimentato da un serbatoio in acciaio inox da quasi duecentocinquanta litri.

Per quanto realizzati in modo "industriale", gli impianti di bordo risultano sufficientemente curati e facilmente ispezionabili. Gestibile tramite un pratico quadro comandi, quello elettrico è "rifornito" da tre batterie - due da 135 Ah per i servizi e una da 100 Ah per l'avviamento - ricaricabili per mezzo dell'alternatore o del caricabatterie. Ottima l'autonomia dell'impianto idrico, dotato di due serbatoi in polietilene da duecento litri l'uno, totalmente indipendenti.