



GIB'

PREGI

- Quadrato molto spazioso
- Ampio volume di stivaggio esterno
- Elevata autonomia di acqua e gasolio

DIFETTI

- Zona carteggio sacrificata
- Livello delle finiture scadente
- Ruota di diametro ridotto



SEA 37

**Funzionalità, comfort e
semplicità di manovra
le carte vincenti del
nuovo undici metri di
Dufour, un crociera
pura concepito per il
charter ma ideale per
i velisti meno esperti**

*Progettato dallo
studio sloveno J&J,
il Gib'Sea 37 è uno
scafo a dislocamento
medio-pesante con
elevata lunghezza al
galleggiamento.*

SEA 37

**Funzionalità, comfort e
semplicità di manovra
le carte vincenti del
nuovo undici metri di
Dufour, un crociera
pura concepito per il
charter ma ideale per
i velisti meno esperti**

*Progettato dallo
studio sloveno J&J,
il Gib'Sea 37 è uno
scafo a dislocamento
medio-pesante con
elevata lunghezza al
galleggiamento.*

Nata per contrastare il predominio di Beneteau, Jeanneau e Bavaria nel ricco mercato del noleggio, la nuova gamma Gib'Sea ora costruita dal Groupe Dufour sta riscuotendo un inaspettato successo anche tra i privati, attratti oltre che dal prezzo, dall'estrema semplicità di manovra e dall'ampiezza degli spazi. Tanto che per quest'ultimo modello di undici metri, oggetto della prova, il cantiere ha deciso di affiancare alla versione con tre cabine, tipicamente caratteristica, una due cabine armatoriale. Essendo concepiti con particolare attenzione alle esigenze del noleggio, i Gib'Sea sono barche essenziali e un po' "plasticose" ma robuste, e proprio per questo adatte a chi è alle prime armi e privilegia la praticità e la ridotta manutenzione. Con il non trascurabile vantaggio di una buona tenuta delle quotazioni nel tempo, garantita da un marchio noto come quello di Dufour.

PROGETTO ★★★

Il progetto è dello studio sloveno J&J, autore dell'intera gamma composta dal 33, dal 43 e dal 51 piedi, a cui si aggiungerà entro l'estate un 41 piedi. E del tutto simili sono le caratteristiche tecniche e stilistiche, che definiscono una barca a dislocamento medio-pesante con sezioni di carena molto tonde ed entrate piene. Uno scafo dai notevoli volumi immersi ma ben distribuiti alle estremità, come lascia intendere l'alto coefficiente prismatico (0,69), che se da un lato sconta una elevata superficie bagnata, dall'altro risente in misura ridotta dei pesi che s'imbarcano in crociera. Privilegiata la stabilità di forma, a cui fa riscontro una percentuale di zavorra che sfiora appena il 30% del peso complessivo. Minimi gli slanci, per una lunghezza al galleggiamento di 9,70 metri e una velocità critica di 7,5 nodi, premessa di buone potenzialità con vento medio e, non ultimo, di rapidi trasferimenti a motore. Riguardo alle appendici si apprezza la scelta di non ridurre oltre modo il pescaggio, che è di 1,68 m: un giusto compromesso per conservare la necessaria portanza in bolina senza precludersi l'accesso alle zone con fondali limitati. La posizione arretrata del bulbo contribuisce inoltre a un passaggio morbido sull'onda, mentre la pala del timone stretta e profonda, mantiene una buona

direzionalità anche a elevati angoli di sbandamento. Sul piano estetico, il design arrotondato della tuga nasconde almeno in parte le sue reali dimensioni; e la delfiniera di prua rende più slanciate le linee dello scafo, altrimenti appesantite dai pochi slanci e dagli alti bordi liberi. In sostanza, un cruiser tutto spazio e funzionalità presumibilmente lento con le brezze anche per via della scarsa quantità di tela in rapporto al peso.

COSTRUZIONE ★★★

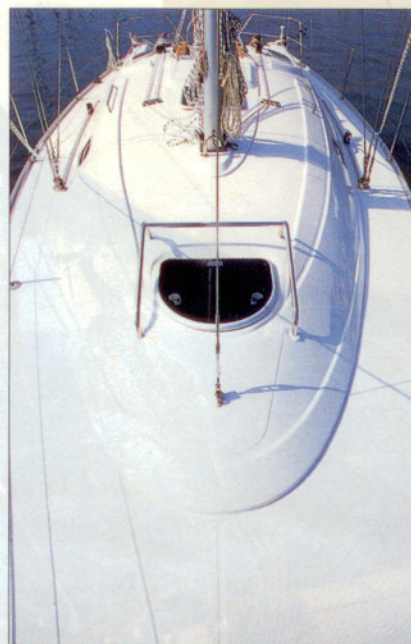
L'obiettivo è quello di velocizzare la produzione e contenere i costi, ma bisogna riconoscere che le nuove tecniche di laminazione a cui anche Dufour si è convertito di recente, vanno nella direzione di una migliore qualità costruttiva. Il metodo dell'iniezione con cui è realizzato il ponte in sandwich offre infatti una maggiore compattezza delle fibre e minor peso, e questo influisce sia sulla rigidità che sul baricentro. Più tradizionale la laminazione dello scafo, in pelle singola con contro-stampo strutturale fazzolettato alla scocca a cui è sospeso il bulbo e sono agganciate le lande. L'opera viva è garantita cinque anni contro l'osmosi. L'asse del timone è in pieno di acciaio inox, mentre il bulbo è in ghisa con ciclo epossidico di rivestimento.

PIANO VELICO ★★★★★

Poco sviluppato in altezza, il piano velico del Gib'Sea 37 punta su un range di vento che va dai dieci nodi in su, così da limitare le manovre di riduzione e i carichi sulle scotte. L'albero appoggiato in coperta è provvisto di due ordini di crocette acquartierate, con lo stralotto che contribuisce a stabilizzare il profilo in bolina con mare formato. Di serie la randa semisteccata di 30 mq (le stecche non puntano sull'albero) con due mani di terzaroli e il genoa avvolgibile al 135% di 35 mq, la cui drizza è servita da uno stopper montato sull'albero così da eliminare l'imbandito in pozzetto. Opzionale il vang rigido.

(segue a pag. 101)

A destra, il pozzetto misura 220 cm di lunghezza e 190 di larghezza. Grazie alla posizione arretrata della colonnina le panche ospitano tre persone per lato. Da prevedere un puntapiedi sul fondo.



A sinistra, una vista da prua della coperta con in primo piano la struttura in tubolare d'acciaio che protegge il boccaporto e funge da tientibene.



Sopra, la zona d'ingresso con i due winch per le drizze, le borose e la scotta della randa, priva del trasto. Sotto, il pozzo della catena ospita all'interno il verricello elettrico opzionale.



COPERTA ★★★★★

L'attenzione dei progettisti si è concentrata sulla ricerca degli spazi, col risultato di esaltare la vivibilità esterna, che è in effetti superiore a quella dei concorrenti, a scapito talvolta dell'ergonomia. Ci riferiamo, ad esempio, alla ruota piccola e molto arretrata che agevola il passaggio interno verso lo spoiler, attrezzato con doccia e scaletta, permettendo di sfruttare tutta la lunghezza delle panche con tre sedute comode per lato oltre a quella per il timoniere. Per contro, la notevole larghezza del pozzetto richiederebbe un puntapiedi centrale, non previsto, tanto più in mancanza di quell'utile tientibene che è il tavolo fisso, qui sostituito da un piano asportabile incernierato sulla colonnina; ma soprattutto una ruota più grande, così da permettere al timoniere di appoggiarsi sui bordi. Fatta eccezione per questi due difetti, ovviabili dallo stesso proprietario, la coperta soddisfa pienamente le esigenze dei crocieristi, che chiedono ampie zone prendisole (qui presenti sia sulla tuga che a prua), passavanti liberi da intralci, grandi volumi di stivaggio e manovre semplificate. Con quattro gavoni, due dei quali molto comodi e spaziosi ricavati sotto le panche, uno poppiere per le due bombole del gas e uno profondo che dà accesso al lazzeretto, il Gib'Sea 37 si colloca infatti ai vertici della categoria (3 metri cubi di volume complessivo), e quanto a facilità di manovra è difficile trovare di meglio: i due winch delle scotte genoa, servite da rinvii con stopper incorporato, sono a portata di mano del timoniere, e il trasto è sostituito da due golfari davanti al tambuccio, soluzione altrettanto funzionale delle solite rotaie avanzate, col vantaggio di eliminare una regolazione. Pratica, infine, la delfiniera strutturale su cui è alloggiato il musone basculante dell'ancora, che facilita la discesa in banchina.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: 2 Lewmar 40 st 2 vel
 Winch drizze: ... 2 Lewmar 30 st 2 vel
 Rotaie genoa: Lewmar
 Stopper: 5+1 Spinlock
 Albero e boma: Z Spars Red Label
 Obliò e boccaporti: Lewmar
 Bussola: Plastimo
 Timoneria: Whitlock
 Avvolgifiocco: Facnor
 Vele: R+G Technique Voile



Andrea Falcon

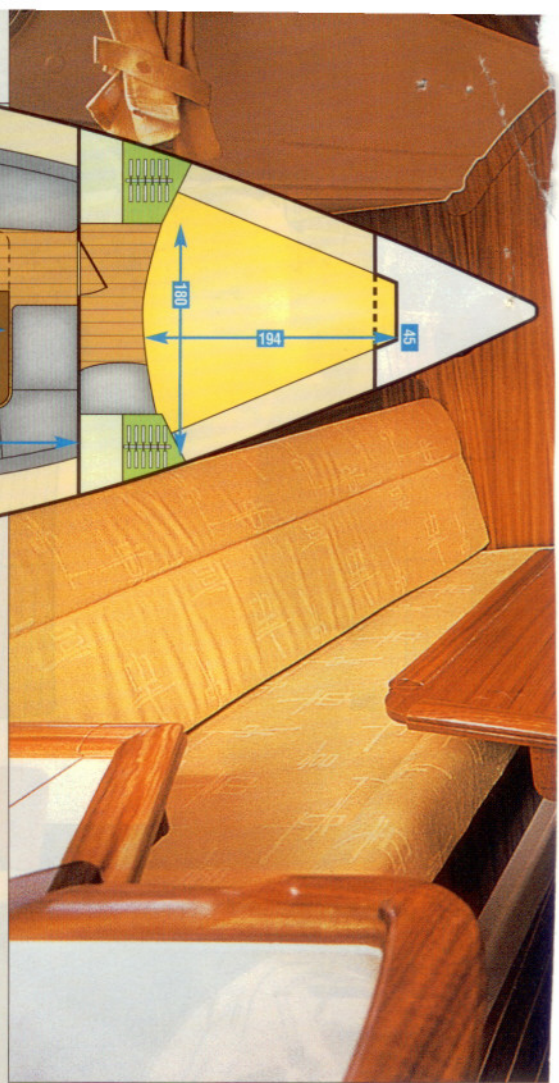
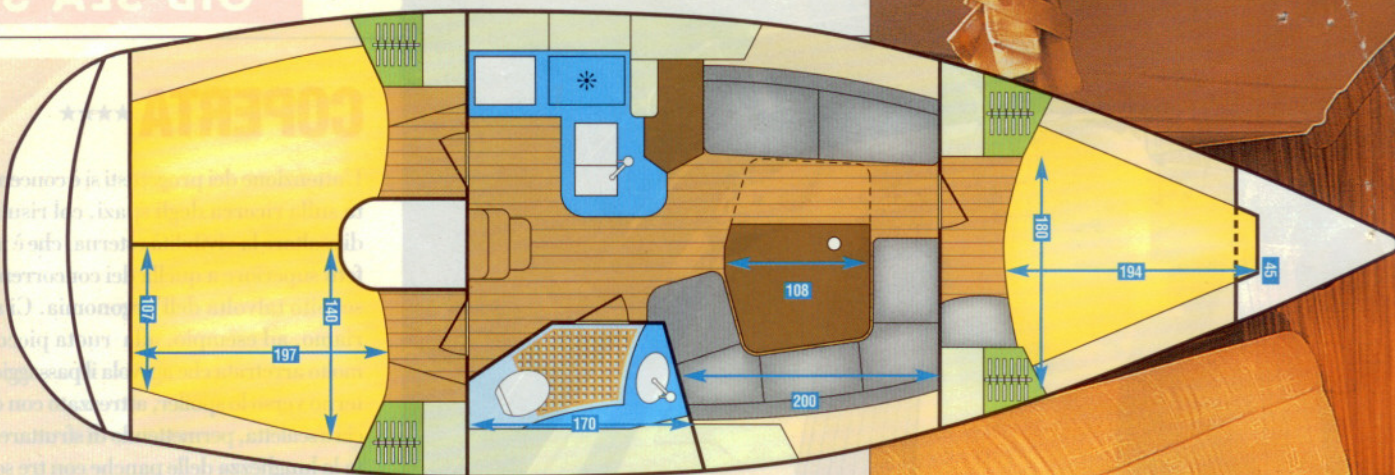
A sinistra, i passavanti liberi da intralci conservano un'ampiezza costante fino a poppa. Sotto, uno dei due gavoni gemelli ricavati sotto le panche, dove stivare la zattera autogonfiabile, e a poppa il vano per le due bombole del gas.



A destra, l'accesso allo spoiler attrezzato con scala decentrata e doccetta con miscelatore. Da notare i due boccaporti apribili che aumentano la circolazione d'aria nelle cabine di poppa.



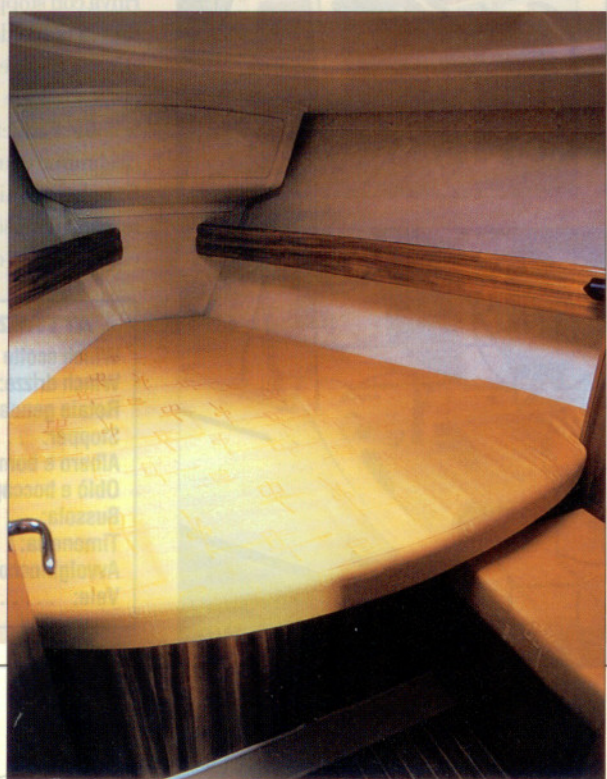
Le dimensioni sono espresse in centimetri



Sopra, grazie al tavolo largo 140 cm e al divano a ferro di cavallo, in dinette trovano posto otto ospiti. Gli interni sono in mogano chiaro verniciati con coppale semilucida.



Sopra, una panoramica del quadrato che mette in evidenza la sua estensione in lunghezza. Il passo, che è la distanza tra le due paratie che lo contengono, è infatti di ben 370 cm.



Sopra, le cabine di poppa dispongono di un armadio a due portelli e una lunga mensola a murata. A destra, l'ariosa cabina di prua.



Sopra, la cucina a L offre abbondanti volumi di stivaggio, incluso il frigo da 130 litri. Ampio anche il calpestio.

INTERNI ★★★

Come accennato, il Gib'Sea 37 è proposto sia in versione charter a tre cabine (esemplare della prova), sia nell'armatoriale a due cabine, entrambe con una sola toilette. La seconda differisce per la maggiore larghezza della cuccetta di poppa e per la profondità del gavone di sinistra che occupa lo spazio destinato alla cabina. Uno sguardo al disegno degli interni evidenzia quella che è la caratteristica distintiva del Gib'Sea 37: l'inusuale ampiezza del quadrato, conseguente alla distanza di ben 370 cm tra le paratie che dividono le cabine di poppa da quella di prua (misura standard dei 43 piedi), nonché alla larghezza delle sezioni centrali. Questa zona ospita la tradizionale cucina a L con volumi di stivaggio abbondanti e frigo da 130 litri, la toilette lunga 170 cm contro i soliti 100 (a cui manca però un armadio cerate) e una grande dinette con divano a ferro di cavallo sulla dritta e panca sulla sinistra, trasformabili in due posti letto aggiuntivi, per un totale di otto sedute comode. Unica zona compressa è il carteggio, il tavolo è poco profondo e lo spazio per la strumentazione ridotto all'osso. Estendendo il quadrato in lunghezza si sono dovute comprimere un po' le cabine, non tanto nei piani di calpestio quanto nella forma delle cuccette: la testa di quelle poppiere, limitata in altezza dalle panche del pozzetto, si restringe a 115 cm per lasciare posto al cassone del motore; mentre quella a V che si prolunga fino a estrema prua culmina con una larghezza di 45 cm. Tutti i letti sono comunque lunghi a sufficienza e le cabine di poppa ben aerate da oblò e boccaporti. In sintesi, interni funzionali per un equipaggio numeroso che può contare su spazi in comune adeguati, oltre che su altezze interne abbondanti. Poco curate le finiture.

la testa di quelle poppiere, limitata in altezza dalle panche del pozzetto, si restringe a 115 cm per lasciare posto al cassone del motore; mentre quella a V che si prolunga fino a estrema prua culmina con una larghezza di 45 cm. Tutti i letti sono comunque lunghi a sufficienza e le cabine di poppa ben aerate da oblò e boccaporti. In sintesi, interni funzionali per un equipaggio numeroso che può contare su spazi in comune adeguati, oltre che su altezze interne abbondanti. Poco curate le finiture.



A sinistra, la zona carteggio utilizza come seduta il divano. Sotto, l'accesso frontale al vano motore, ventilato con aspiratore elettrico.



A destra, la toilette controstampata è di dimensioni molto ampie. Discutibile la soluzione dei plexiglas che chiudono parzialmente i vani per gli effetti personali.



ALTEZZE IN CABINA

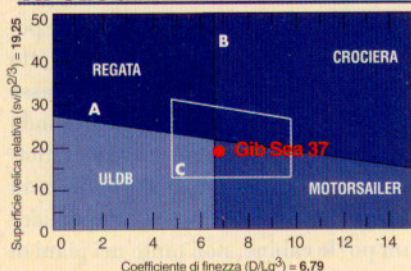
Cabine di poppa	cm 192
Toilette	cm 188
Cucina	cm 191
Dinette	cm 194
Cabina di prua	cm 182

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 10,98
Lunghezza scafo:	m 10,50
Lunghezza al galli:	m 9,70
Larghezza al b.max:	m 3,72
Pescaggio:	m 1,68
Dislocamento a vuoto:	kg 6200
Zavorra:	kg 1800
Superficie velica r+g 135%:	mq 65
Superficie randa:	mq 30
Superficie genoa 135%:	mq 35
Superficie spi asimmetrico:	mq 77
Numero cuccette:	4/6+2
Motore:	Nanni 29 cv
Capacità serbatoi acqua:	lt 450
Capacità serbatoio gasolio:	lt 160
Omologazione CE:	Cat. A 8 persone
Disegnata da:	J&J Design
Costruita da:	Groupe Dufour Yachts
Importata da:	I.T. International Trade
Via Aurelia Levante 53, 18010 S.Stefano al Mare (IM), tel. 0184 487779, fax 0184 487779, e-mail: lagony@tin.it, web site: www.dufour-yachts.com	

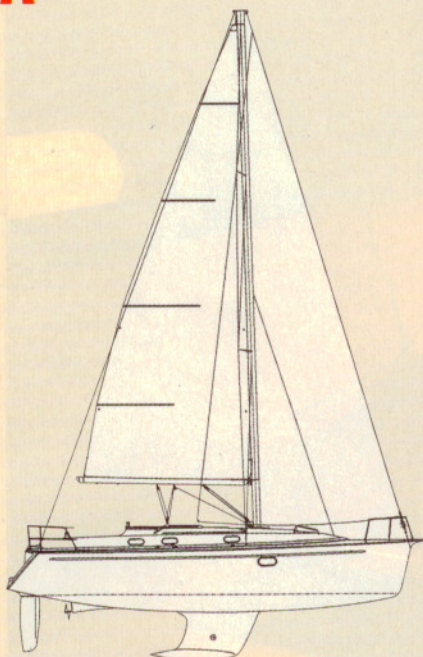
TIPOLOGIA DEL PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 7,56
Lunghezza scafo/baglio max:	2,82
(< 2,80 = barca molto larga)	
(> 3,30 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento:	29 %



PREZZI

Versione 3 cabine (mot. Nanni 29 cv): € 84.507
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Timoneria a ruota, randa semisteccata con 2 mani di terzioli, genoa 135% con avvolgifiocco e protezione UV, 1 batteria servizi 115 Ah, 1 batteria motore 75 Ah, doccia in pozzetto, scaletta bagno inox, elica tripala fissa su linea d'asse, aspiratore elettrico vano motore.

Optional

- Salpancora elettrico:	€ 1.808
- Lazy bag + lazy jack:	€ 690
- Spi asimmetrico con attrezzatura:	€ 2.505
- Vang rigido:	€ 177
- Dodger in tela:	€ 1.606
- Frigo elettrico:	€ 1.421
- Boiler 22 lt:	€ 694
- Pilota aut., log, eco, vento:	€ 6.677
- Trasporto a Marina Aregai con cert. CE, antiveg., alberam. e varo:	€ 5.999

PAGELLA

Progetto	★★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★★
A vela	★★★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★★
Impianti e dotazioni	★★★

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	15/20 nodi
Stato del mare:	poco mosso
Equipaggio imbarcato:	2 persone
Serbatoi:	1/2 acqua, 1/2 carburante
Pulizia carena:	buona

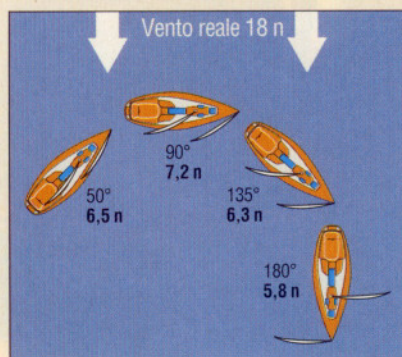
Vele usate

Randa semisteccata - Genoa avvolgibile 135%

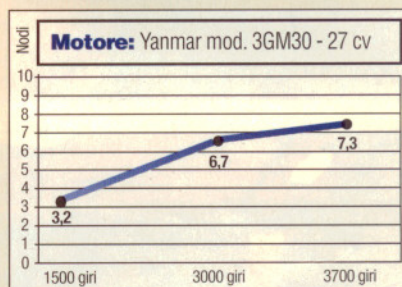
Strumentazioni usate

Gps Magellan - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M.

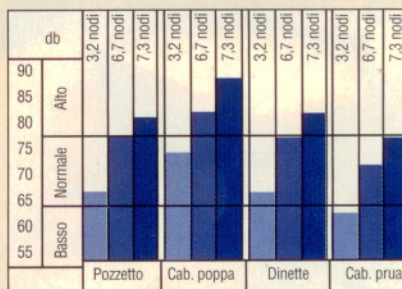
VELOCITÀ A VELA



VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE



GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Gib'Sea 37	Bavaria 37	Oceanis 361	Sun Odyssey 37	Dufour Cl. 36	Feeling 36	Hunter 356
LFT (m)	10,98	11,28	11,10	11,40	11,02	11,10	10,82
LARG. (m)	3,72	3,68	3,83	3,70	3,77	3,62	3,66
DISLOC. (kg)	6200	5360	6000	6100	5900	6200	5000
S.V. (mq)	65	65,4	64,5	67,8	64	68,4	67
IMMERS. (m)	1,68	1,35/1,85	1,53	1,45/1,95	1,80	2,00	1,52
CUCETTE	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	4/6+1	4+3
PROGETTISTA	J&J	J&J	Berret	Fauroux	Mortain	Joubert	Luhrs
CANTIERE	Dufour	Bavaria	Beneteau	Jeanneau	Dufour	Kirié	Hunter
PREZZO	€ 84.507	€ 81.600	€ 95.317	€ 95.493	€ 94.503	€ 98.375	€ 102.800

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".

Il nuovo Gib'Sea 37 a tutta tela con 18 nodi di vento reale. Condizioni ideali per questo undici metri dotato di un piano velico contenuto.

(segue da pag. 96)

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★

Punto di forza degli impianti sono le autonomie di acqua e carburante (rispettivamente 450 e 160 litri), ben al di sopra della media. Per liberare i gavoni della dritta, uno dei serbatoi è però piazzato sotto la cuccetta di prua, con le ben note influenze sul beccheggio. Pompa di sentina, pompa della ghiotta doccia e autoclave sono munite di filtri e concentrate in un vano tecnico di facile accesso. Il quadro elettrico è di buona qualità, ma sprovvisto di amperometro e di magnetotermici per utenze aggiuntive. Installando il frigo elettrico, serve inoltre una seconda batteria per i servizi. Esclusi dalle dotazioni di serie anche il salpancora elettrico, il boiler e il caricabatteria con linea da terra.

A VELA ★★★★★

Provato con vento reale fino a 20 nodi e onda corta, il Gib'Sea 37 ci ha permesso di navigare a tutta tela con uno sbandamento contenuto. E questo, se da un lato fa supporre poca potenza con le ariete, conferma quelle doti di semplicità che i progettisti hanno dichiaratamente privilegiato. Nelle raffiche più forti è stato sufficiente mollare un po' di scotta randa per aprire la balumina e riacquistare leggerezza sulla ruota, che è fin troppo sensibile. Tanto da richiedere forse un'attenzione superiore a quella delle concorrenti. Riguardo all'angolo in bolina, piuttosto che stringere al massimo conviene allargare a 50°: si guadagna in Vmg e soprattutto nel passo sull'onda che, comunque, con il serbatoio di prua vuoto

è risultato abbastanza morbido. Scomoda invece la posizione alla ruota, troppo piccola per timonare seduti all'esterno.

A MOTORE ★★★★★

Di serie è fornito il Nanni da 30 cv, mentre l'esemplare in prova montava lo Yanmar da 27 cv opzionale, sempre con linea d'asse ed elica a tre pale fisse. Un motore che raggiunge 3700 giri (contro i 2700 del Nanni) e che, dal confronto dei nostri dati con quelli dei colleghi stranieri, sembra garantire circa 1/2 nodo in più. L'accesso al vano è ampio su tutti i lati, compreso sul retro da cui si ispeziona il premistoppa del tipo senza manutenzione. Facile la manovrabilità all'ormeggio, ma un po' alti i livelli di rumore nelle cabine di poppa. (L.Z.)

DETTAGLI AZZECCATI

1 Grazie alla sua profondità, il mobile dei lavelli ospita sul fronte un armadietto a due ante e lateralmente una pattumiera, un cassetto e uno stipetto. **2** Anziché all'interno del gavone, il settore della timoneria è posto nel corridoio che dà accesso allo spoiler, protetto da un

coperchio in vetroresina. Una buona soluzione per tenere sotto controllo e manutenzione i frenelli. **3** La delfiniera sotto cui è alloggiata l'ancora permette di murare il gennaker, liberandolo dagli intralci del pulpito. Una sorta di bompresso fisso sempre pronto all'uso.

