

Gut segelnde Fahrtenboote um zehn Meter Länge zu einem vernünftigen Preis angeboten, könnten am Bodensee verkauft werden wie warme Semmeln. Allerdings dürften sie nicht breiter als drei Meter sein und der Kiel müsste spätestens in 1,50 Meter Tiefe enden. Die Dufour 325 hat dieses Ziel zwar knapp verfehlt, ist aber trotzdem äußerst interessant, weil der Kunde ein relativ viel solide verarbeitetes Boot für sein Geld bekommt.



Fahrbericht Dufour 325

Was will man mehr?



Dufour 325

Maße:

Lüa 9,80 m, Breite 3,40 m
Gewicht ca. 4700 kg
Segelfläche 54,1 m²

Preis

ab 74975 Euro

Von **Michael Häßler**

Für das Geld kann man natürlich keine Luxusware aus erlesensten Materialien und feinstem Handwerk erwarten. Dufour bietet aber, mit entsprechenden Zugeständnissen an rationelle Fertigungsverfahren, solide Bauqualität und eine erstklassige Konstruktion aus dem Büro von Umberto Felci mit Segeleigenschaften, an denen es rein gar nichts zu meckern gibt. Die Dufour 325 ist nah dran an dem Optimum, das man von einem Boot in dieser Klasse erwarten darf. Das Preis-/Leistungs-Verhältnis stimmt.

Hervorragender Rumpf

Die Dufour hat ein hohes seglerisches Potenzial und eine Ausstattung, über deren Notwendigkeit man zwar streiten kann, die aber von vielen Kunden in diesem Bootssegment als Standard definiert wird.

Von Ausnahmen einmal abgesehen ist die Ausstattung einfach, aber solide. Das Großsegel, auf Wunsch durchgelattet, besitzt zwei Reffreiheiten und das Vorsegel ist als Rollreffgenau ausgeführt. Die Standardsegel stehen nicht schlecht, können aber systembedingt nicht mit einer Am-Wind-Leistung aufwarten, die man von einer hochwertigen Garderobe her kennt. Außerdem kann die verfügbare Segelfläche nicht komplett genutzt werden, weil der Fockroller über Deck angebracht ist und zwischen dem Deck und dem Unterliek der Genua ein breiter Spalt entsteht, der Leistung vernichtet.

Wer diese Art von Boot mag, macht mit der neuen Dufour nichts verkehrt. Trotz der vergleichsweise wenig effektiven Taklung, haben wir auf unserem Probeschlag im Urner Becken nichts vermisst. Allerdings ist dieser Teil des Vierwaldstätter Sees mit ordentlichem Wind gesegnet, sobald die Sonne rauskommt. Leider ist das am Bodensee etwas anders. Eine, vor allem bei Leichtwind etwas effektivere Besegelung wäre des-



Das Deckslayout ist übersichtlich, aber ausreichend ausgestattet. Unter der Sprayhood ist genügend Platz, um die Fallwischen zu bedienen.

Technik

Das Boot segelt, zumindest bei mittleren Winden, hervorragend. Sogar mit der Serriegarderobe kommt man dabei gut vom Fleck.

Trotzdem hat man den Eindruck, dass hier Dinge zusammengefügt wurden, die nicht so richtig zusammenpassen wollen.

Da ist zum einen ein hervorragend konstruierter Rumpf, der trotz des vergleichsweise hohen Gewichts toll segelt. Soverän, ruhig und ohne Gezicke verdrängt er das Wasser und lässt sich feinfühlig auf Kurs halten. Auch die Anhänge, L-Kiel und Balanceruder, geben keinen Anlass zur Kritik.

Andererseits hat die Dufour ein Rigg in Charterbootmanier, das nicht in der Lage ist, die hervorragenden Voraussetzungen der Konstruktion wirklich umzusetzen. Das Boot bleibt damit hinter seinen tatsächlichen Möglichkeiten zurück. Gerade bei Leichtwind wird sich das besonders negativ äußern.

Das soll jetzt nicht grundsätzlich negativ verstanden werden. Es drückt lediglich aus, dass mit einem effektiveren Rigg noch eine deutliche Steigerung der Segelleistungen möglich wäre.

Ansonsten ist das Boot so gebaut, wie das im Serienbootbau in diesem Preissegment üblich ist. In die Schale wird der Strongback mit allen Verbänden und der statischen Struktur für Kiel- und Riggkräfte eingeklebt.

Darauf werden die Inneneinrichtung und die Möbel montiert. Anschließend wird das Deck mit allen Beschlägen und der Innenverkleidung verklebt, auf die Schale geschraubt und die Fugen mit Dichtungsmasse ausgespritzt.

Das schafft ein sauberes Finish mit geringem Arbeitsaufwand. Nachteil ist, dass man nicht überall an die Innenseite des Laminats gelangt.

Das Boot ist einfach, aber von ein paar Verschraubungen mit billigen PVC-Winkeln einmal abgesehen, solide verarbeitet. Die GfK-Arbei-

ten sind, soweit sichtbar, fachlich sauber ausgeführt. Da sieht man von manchen Werften in diesem Preissegment ein deutlich tiefer angesiedeltes handwerkliches Niveau.

Der Motor kommt von Volvo Penta und ist mit einer Leistung von 13,8 Kilowatt (19 PS) mehr als ausreichend. Er ist an einen Saildrive mit 2-Blatt Festpropeller angeflanscht.

Die Lichtmaschine lädt die Starter- und die Verbraucherbatterie gleichzeitig und arbeitet über Trenndioden.

Serienmäßig ist eine 60-Ah-Verbraucherbatterie eingebaut, die auch an heißen Tagen ausreicht, um den Kühlschrank zu versorgen. Allerdings nur, wenn abends im Hafen Landstrom zur Verfügung steht. Wer auch mal am Anker übernachten möchte oder ganz einfach den täglichen Kampf um die Steckdose satt hat, sollte sich für eine deutlich größere Kapazität entscheiden. Der Bordstromverteiler ist mit Sicherungsautomaten ausgerüstet, einem Voltmeter und einer 12-Volt-Steckdose. Beide Stromkreise können mit separaten Hauptschaltern unterbrochen werden.

Das Boot hat eine Druckwasseranlage, die erfahrungsgemäß einen etwas höheren Wasserverbrauch verursacht als eine manuelle Pumpe.

Trotzdem werden solche Anlagen von den Kunden nachgefragt. 160 Liter Frischwasser im Kunststofftank und 20 Liter im Boiler sind für Binnenreviere allerdings mehr als üppig. So viel kann man in dem Zeitraum, in dem das Wasser frisch schmeckt, kaum verbrauchen. Wer andererseits regelmäßig an Bord duschen will, wird mit dieser Tankkapazität nicht weit kommen.

Auch der Dieselvorrat von 90 Litern wird am Bodensee unter Umständen für mehrere Saisons reichen. Der Tank sollte also nie komplett gefüllt werden, weil Diesel nur begrenzte Zeit lagerbar ist. Andererseits bringt dies Probleme mit Kondenswas-

ser halb kein Luxus auf dem Wunschzettel des Bodensee-Seglers. Damit ist keine überdimensionierte Toppenna gemeint, sondern gut profilierte Segel aus leichtem, aber reackarmem Tuch.

Am Bodensee herrscht, in den meisten Fällen, entweder leichter Ostwind oder kräftiger Westwind. Da braucht das Boot vor allem anderen gute Am-Wind-Eigenschaften.

Ausstattung

Die Dufour ist einfach und funktionell ausgestattet. Einen Traveller gibt es nur als Extra. Ansonsten wird die Großschot auf dem Kajütdach angeschlagen. Das schafft einerseits Platz im Cockpit, ist andererseits aber von der Effektivität der Kräfte her nicht ideal. Die Großschot ist vierfach unterseht und wird über eine Wansch neben dem Niedergang bedient. Das ist eine akzeptable Lösung für Fahrtensegler, die lange Schläge vorziehen und passt zum Konzept eines Charterbootes. Fortgeschrittene Segler werden damit allerdings nicht glücklich werden, weil das Boot umständlich zu trimmen ist und hochwertigere Segel ihr (Leichtwind-)Potenzial ohne Traveller kaum ausschöpfen können.

Das Boot liegt gut am Ruder und reagiert auch auf kleinste Bewegungen am (aufpreispflichtigen) Rad. Es lässt sich feinfühlig an der Windkante steuern, weshalb der Rumpf durchaus auch ein etwas potenteres Rigg vertragen könnte. Hier stellt sich auch die Frage, ob eine Radsteuerung tatsächlich sinnvoll ist. Sie nimmt dem Boot doch einen gewissen Anteil seiner Agilität und dem Steuerer eine Menge Rückmeldungen über den „Seelenzustand“ des Bootes. Allerdings ist man nur hinter dem Rad stehend in der Lage, über die hohe Sprayhood hinweg zu sehen. Sitzt man auf der Kante, ist die Sicht deutlich eingeschränkt. Auch wenn die Sprayhood über große Folienfenster verfügt, schränkt diese den Blick doch deutlich ein.

Ein anderes Argument für

die Version mit Pinnensteuerung ist die Einhandtauglichkeit. Hinter dem Rad „eingesperrt“ kommt man weder an die Fallen noch an die Großschot heran. Auch um die Genua zu trimmen, braucht man lange Arme, was man vielleicht mit allerlei Verrenkungen noch schaffen könnte.

Skipper, die Wert auf das „Lenkrad“ legen, werden deshalb früher oder später einen Autopiloten einbauen lassen.

Unter Deck

Die Dufour ist geschmackvoll ausgebaut und für die Bootsgröße recht geräumig.

Der Innenausbau besteht aus Sperrholz mit gemessertem Deckfurnier aus Moabi. Das ist ein hartes westafrikanisches Holz mit schlichter Zeichnung, aber sehr guten technischen Eigenschaften für den Bootsbau. Farblich ist es auf Kirsche gebeizt und seidenmatt lackiert, was im Bootsbau nicht unbedingt üblich ist. Man kann es aber ohne Weiteres akzeptieren und schlussendlich sind solche Dinge auch immer Geschmackssache. Der generelle Nachteil gebeizter Hölzer ist, dass Reparaturen sehr aufwändig werden, weil es schwierig ist, den Farbton der gebeizten Umgebung exakt zu treffen. Ausbauten aus ungebeiztem Holz vereinen fast bei jedem Teil einen etwas anderen Farbton und ungebeiztes Moabi gewinnt sicher keinen Schönheitswettbewerb. Eine Macke lässt sich aber einfach wässern, ausschleifen und überlackieren.

Neben dem Niedergang ist an Steuerbord die Nasszelle mit Waschbecken, Dusche und Toilette untergebracht. Die Nasszelle ist als GfK-Teil ausgeführt. Von dort aus kommt man durch eine Tür zur riesigen Backskiste.

Davor ist der Kartentisch und an Backbord die L-Pantry mit Spüle, Kühlschrank und halbkardanisch aufgehängtem Gasherd mit Backofen.

Hinter der Pantry ist die Tür zur Achterkabine mit Doppelkoje, Hängeschränken und Schwalbennestern.

Von dort gelangt man auch an die Hinterseite des Motors, der unter dem Niedergang sitzt. Unter der Achterkoje sind der 90 Liter fassende Treibstofftank und der 160 Liter große Wassertank eingebaut.

Der Salon besteht aus zwei Sofakojen und einem Tisch mit festem Mittelteil sowie klappbaren „Flügeln“, durch den die Maststütze verläuft, der auf dem Strongback mit der Kielstruktur endet. Hinter den Sofalehnen sind Schwalbennester und Schapps eingebaut.

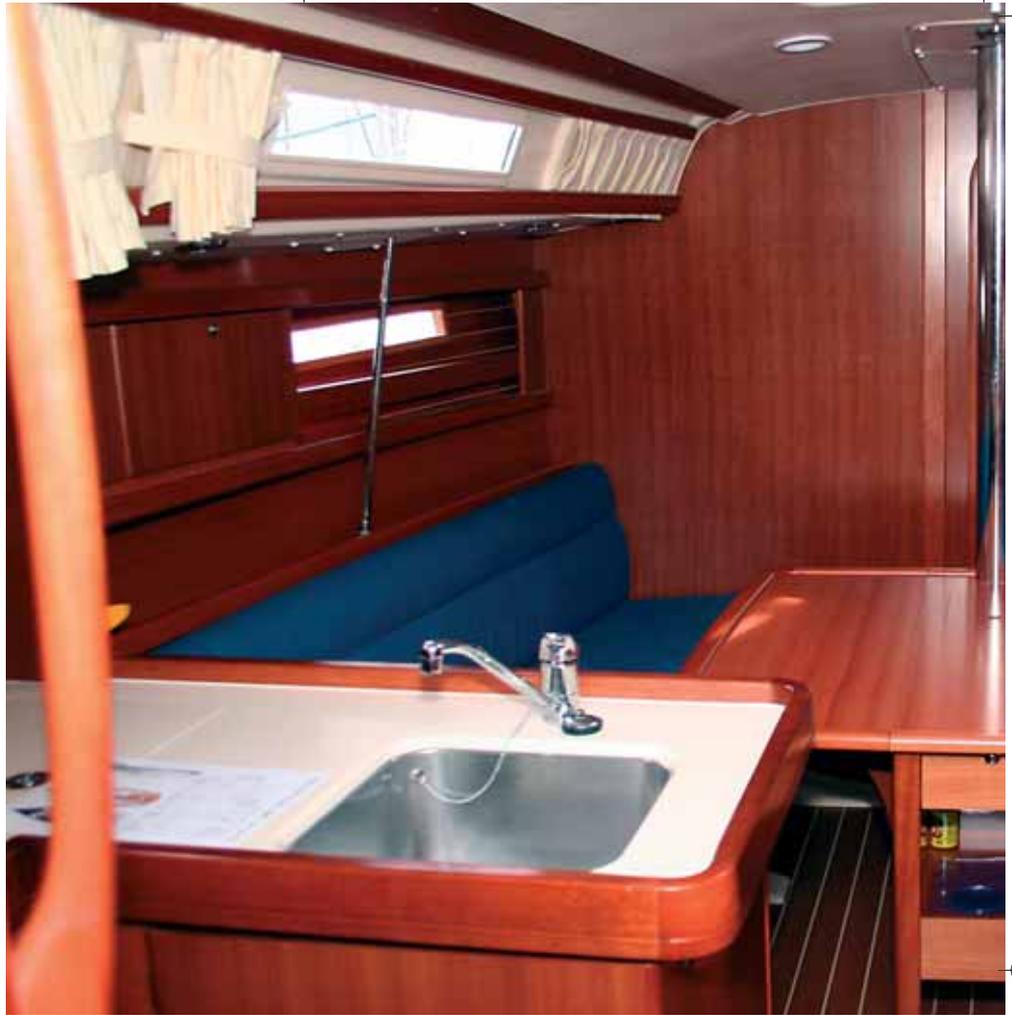
Die Handläufe an den Aufbauseiten dienen gleichzeitig als Vorhangstangen.

Die Deckenverkleidung besteht aus einem Kunststoffteil, das mit verschraubten Inspektionsöffnungen versehen ist, um an die Befestigungen der Decksbeschläge zu gelangen.

Die Bodenbretter aus Laminat in Moabi-Optik mit hellen Adern sind auf dem Strongback befestigt, dessen Bodenwrangen teilweise darüber hinausragen. Das mag den einen oder anderen Ästheten stören. Auf Bodenwrangen kann man aber nicht verzichten und eine solche Lösung ist allemal gefälliger als den Aufbau zu erhöhen, um Stehhöhe unter Deck zu schaffen.

Im Vorschiff sind Schränke, Schwalbennester sowie eine Doppelkoje untergebracht. Darunter ist ein großer Stauraum.

Ingesamt hat das Boot ausreichend Stauraum für den Urlaubstörn mit der Familie. Dabei steht wieder die Funktion im Vordergrund. Die Kajüte der Dufour ist praxisgerecht geplant und keine „Puppenstube“ mit vielen kleinen Türchen und Schublädchen, die zwar hübsch aussehen, in der Praxis aber kaum benutzt werden können. Was man auf einem Törn wirklich braucht, sind ein paar verschließbare Schapps für Kleinkram und ansonsten möglichst große Stauräume, in die auch mal eine Tasche voller Klamotten verschwinden kann. Von solchen Räumen gibt es auf den meisten Booten zu wenig.



1



2



3

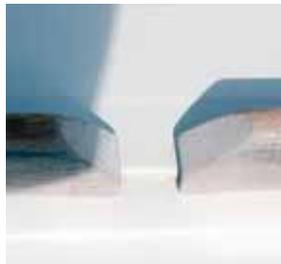


4

Fahrbericht Dufour 325



1. Der Salon der Dufour ist konventionell gehalten und mit Platten aus kirschfarben gebeiztem Moabi-Holz ausgebaut.
2. Auf der Steuerbordseite ist eine Achterkabine eingebaut.
3. Die Ankerwinde ist hinter dem Ankerkasten versenkt im Deck eingelassen.
4. Das Deck ist aufgeräumt und alle Strecken und Fallen verlaufen ins Cockpit.
5. Gut gelöst: Die Fußreling ist regelmäßig unterbrochen, damit sich das Wasser nicht staut.
6. Die L-Pantry mit Herd, Backofen, Spüle, Kühlschrank und viel Stauraum.
7. Die Backskiste an Steuerbord ist sehr reichlich bemessen.



5



6



Zahlen

9,80 m	Länge über alles
9,28 m	Rumpflänge
8,62 m	Wasserlinie
3,40 m	Breite
1300 kg	Ballast
4700 kg	Gewicht
1,55 m	Tiefgang
54,1 m ²	Segelfläche
13,8 kW	Motor
ab 74 975 €	Preis mit Segel ab Werft, ohne MWSt.

Vertrieb: **Fallenbach Werft AG, Gersauerstraße 89, CH-6440 Brunnen**

Standardversion

2 Kabinen, Nasszelle, Volvo 19 PS Saildrive, Pinne, Teak auf Sitzdichten, Badeleiter, Druckwassersystem, Gasherd mit Backofen, Kompressorkühlbox, Festpropeller, Großsegel, Rollreffgenua, Warmwasserboiler

Stärken und Schwächen

- + Segeleigenschaften
- + Platzangebot
- + Preis
- Breite
- Tiefgang

Fazit

Die Dufour 325 ist ein Serienboot mit hervorragenden Segeleigenschaften und gefälligen Linien. Dank rationeller Fertigung ist der Preis der Grundversion interessant, steigt aber noch an, sobald der künftige Eigner in die Sonderausstattungskiste greift.

Das von uns gesegelte Boot ist mit dem 7500,- Euro teuren Cruisingpaket ausgestattet, das neben Elektronik wie Logge, Windmessanlage und Echolot auch Essgeschirr, CD-Player, Lazy-Bags, Anker, Fäkalientank, Landanschluss, Ladegerät und anderes Zubehör enthält, das man sich ohnehin leisten würde.

Mit zweckmäßiger Ausstattung und einem Satz hochwertigerer Segel kommt man auf einen Preis von knapp unter 100 000,- Euro ohne Steuern. Dafür erwirbt man ein Boot, dessen Verarbeitungsqualität und Segeleigenschaften auf alle Fälle ihr Geld wert sind. Die Dufour ist ein solides Familienboot ohne Effekthascherei.

Schnickschnack, der außerhalb der beheizten Messehalle ohnehin keine Rolle spielt, kann man zwar als Zubehör kaufen, muss man aber nicht im Grundpreis mitbezahlen.

Allerdings ist es schade, dass auch Dufour, wie die meisten großen Werften, die Verhältnisse am Bodensee nicht berücksichtigt. Wäre das Boot statt 3,40 Meter nur drei Meter breit, hätte es das Zeug zum Verkaufsschlager.

Der Tiefgang von 1,55 Meter ist noch an der Grenze des akzeptablen Rahmens.

Für Bodensee-Verhältnisse wäre ein etwas effektiveres Rigg nicht verkehrt. Obwohl die Seriensegel für windreichere Reviere nicht schlecht sind, wünscht man sich am eher flauen Bodensee sicher manchmal ein paar „PS“ mehr.

Eine normale Genua oder sogar ein Drifter im Topp könnte die Rollreffgenua hervorragend ergänzen. Das sollte vielleicht von vornherein ins Budget eingeplant werden.