

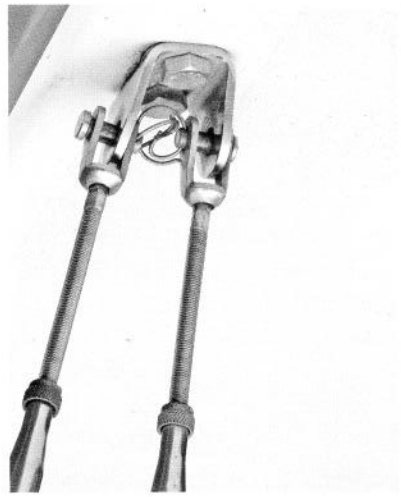


Die Dufour 1800 hebt sich von früheren Booten der französischen Werft vor allem durch ihre ansprechende Linienführung ab. Der französische Vierteltonner-Spezialist gab ihr darüber hinaus ein effektives Rigg und sehr lebendige Segeleigenschaften mit. Jan Kuffel hat das Schiff gesegelt und beschreibt, was die kleine Französin sonst noch zu bieten hat.

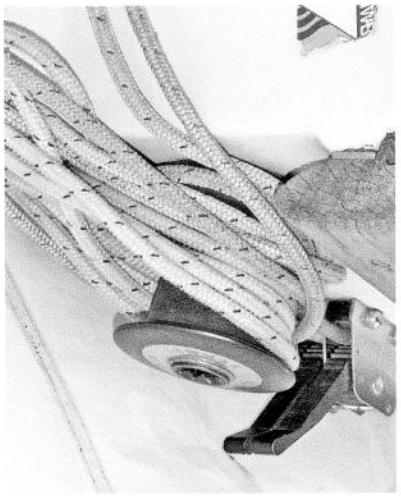
In den Siebziger- und Achtzigerjahren war die französische Werft Dufour einer der größten Bootsproduzenten weltweit. Nach dem Erfolg der legendären Arpege, die 1966 auf den Markt kam und die Gunst der Käufer durch gute Segeleigenschaften, Regattaerfolge und einen dennoch großen und komfortabel ausgebauten Innenraum gewann, hatte man die Typenreihe um zahlreiche Konstruktionen erweitert, die alle auf maximales Volumen unter Deck und günstige, schnelle Großserienproduktion ausgelegt waren. Das großzügige Interieur der Dufours wurde durch für damalige Verhältnisse sehr breite und hochbordige Rümpfe erreicht, die zwar in der Regel gut segelten, mit deren Optik

konnte. Gute Beispiele hierfür sind die Dufours 24, 27 (im Seglerjargon „Bügeleisen“ genannt), 31 und 35. Ab 1977 begann man langsam, die Baureihe zu modifizieren und auch optisch etwas mehr dem Kundengeschmack anzupassen. Statt der Längenangabe in Fuß wurde nun das Gewicht der Yachten in Kilogramm als Typenbezeichnung verwendet. So kam zunächst die Dufour 2800 als Nachfolger der 27 ins Programm, wie alle früheren Typen aus der Feder von Werftchef Michel Dufour. Sie verfügte zwar auch noch über einen voluminösen Rumpf, trug aber nun einen klassischen langen Aufbau und zeigte etwas gestrecktere Linien. Für die folgenden Neuvorstellungen 3800 und 4800 holte

Viele Beschläge sind nicht besonders uppig dimensioniert, hier im Beispiel die Püttinge.



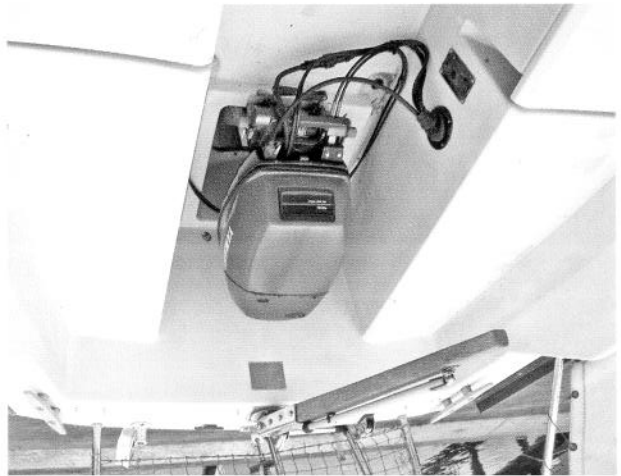
Die Fallen sind ab Wert nach achtern geführt, die serienmäßigen Stopper sind zu schwergängig.



Johann Valentijn ins Boot, da man mittlerweile auch die gute Publicity von Regattaerfolgen erkannt hatte und nutzen wollte. Valentijn gab den Zeichenstift einige Jahre später an den argentinischen Starde signer German Fers weiter, der für Dufour die A9000, ein Aluminiumschiff, sowie die 39 Fers zeichnete. Natürlich wurde auch das untere Ende der Modellpalette modernisiert, für die Linien der Dufour 1800 wurde 1978 der französische Konstrukteur und erfolgreiche Regattasegler Lau-

rent Cordelle verpflichtet, der zuvor schon in beratender Funktion für die Dufour 1800 im damals populären Vierteltonner-Format werden sollte ein Schiff im dufour-Format und hierfür war Cordelle genau die richtige Wahl. Bereits 1968 war er zusammen mit Jean Marie Finot an der Entwicklung der Ecume de Mer beteiligt gewesen, mit der er 1970 den Vierteltonnerpokal gewann. Zahlreiche weitere Erfolge vor allem in den kleineren Tonnerklassen folgten, hauptsächlich auf Schiff-

Ab Wert wurde die Dufour 1800 mit einem Außenborder im Schacht angeboten, der leider viel Platz im Cockpit beansprucht. Ein kleiner Diesel ist die bessere Option.



Das Cockpit ist generell gut gestaltet, ein leinenverstellbarer Traveller wäre besonders bei böigem Wind sinnvoll. Die Backskistenabdeckung ist oft weichgetreten.



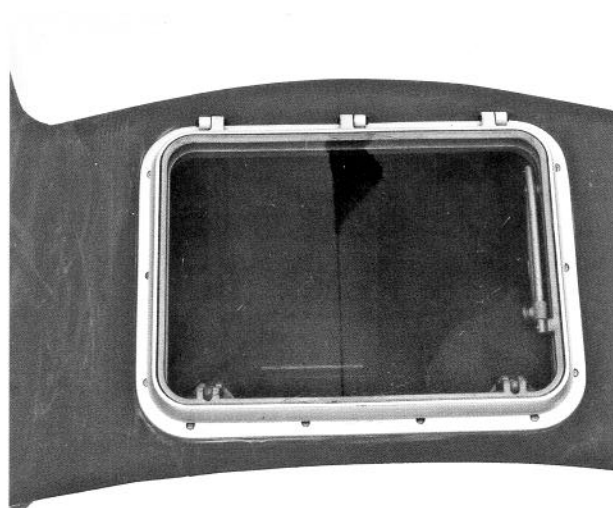
Die Dufour 1800 zeigt für ihre Zeit typische, von der IOR-Form inspirierte Linien, ohne extrem zu sein. Vermessungsbeulen oder ähnliche Tricks, um auf ein günstiges Rating zu kommen, sucht man glücklicherweise vergebens, die Linien der kleinen Yacht strahlen sauber und die Wasserlinienbreite ist recht moderat. Die größte Rumpfbreite liegt ungefähr mittschiffs, was für gute Platzverhältnisse unter Deck sorgt und ein starkes Vertrimmen bei Lage unterbindet. Das Heck ist recht schmal und verfügt über einen kleinen negativen Spiegel in V-Form. Das hohe und trimmfreundliche 7/8-Rigg mit gefeiltten Salingen harmoniert gut mit den Rumpflinien, unter Wasser findet sich im Standard ein tiefer Guss-eisenkiel sowie ein gut profiliertes Balanceruder. Optional gibt es einen flacheren und längeren Kiel oder ein Kielschwert. Die Bauweise gleicht den anderen Dufour-Typen, ▶

Konstruktion

fen, die Cordelle selbst entworfen hatte. Nach seinen Ideen wurde die Dufour 1800 ein echter kleiner Cruiser-Racer, der weit von der alten Volumen-Maxima entfernt war, mit ein Grund, dass die alte Dufour 24 noch einige Jahre parallel zur Neuentwicklung weitergebaut wurde.



In zwei großen Backskisten steht viel Stauraum zur Verfügung, serienmäßig sind die Deckel leider nicht mit Dichtungen versehen.



Das Vorluk ist knapp bemessen und neigt zu Leckagen, ein Austausch ist aber einfach. Das Gelcoat von Deck und Aufbau ist in der Regel stumpf und versprödet.

der Rumpf ist massiv, das Deck ist eine Sandwichkonstruktion mit Balsaholzkern. Auf aufwändige Stringer und Wrangen wurde fast gänzlich verzichtet, statt dessen wird der Rumpf durch tragende Innenschalen ausgesteift. Auch die Schotten

geeignet, als Fluchtluk oder zum Stauen der Segel ist es zu klein ausgefallen. Rumpf und Deck sind über eine schwarz eloxierte Aluminium-Winkelschiene miteinander verbolzt und zusätzlich verklebt. Die Püttinge und Genuaschienen sind weit innen

kann sich gut mit den Füßen in Lee abstützen. Der breite Traveller ist auf einem schmalen Brückendeck montiert und ab Werft leider nicht leinenverstellbar, sondern mit Stopperrn ausgerüstet. Hier lassen sich allerdings ohne viel Aufwand Blöcke und Klemmen montieren, was unbedingt empfehlenswert ist, da die Dufour 1800 recht feinfühlig auf Trimmveränderungen reagiert. Besonders bei böigem Wind lohnt es sich, den Großsegeltrimm schnell über den Traveller anpassen zu können. Auch die Sülls sind sehr crewfreundlich gestaltet und angemessen hoch. Wer will, kann auch längere Zeit auf der hohen Kante trimmen, die Sülls sind außen abgeschrägt und geben guten Halt, wenn man auf dem Seitendeck sitzt.

Eine Seereling mit Bug- und Heckkorb war im Standard bereits montiert, allerdings ist die Befestigung der Körbe mit nur kleinen Fußplatten und einem Zentralbolzen nicht sehr solide. Die Konstruktion neigt darüber hinaus zu Leckagen. Ebenfalls unglücklich sind die Relingstützen verankert, die lediglich in Nylonbuchsen im Deck gesteckt sind. Die Geschichte ist recht wackelig und ebenfalls oft undicht. Stauraum im Cockpit gibt es in zwei großen Backskisten unter den Duchten,

... sorgt aber insgesamt für eine eher weiche Struktur, die Schiffe knacken und knarzen im Seegang.

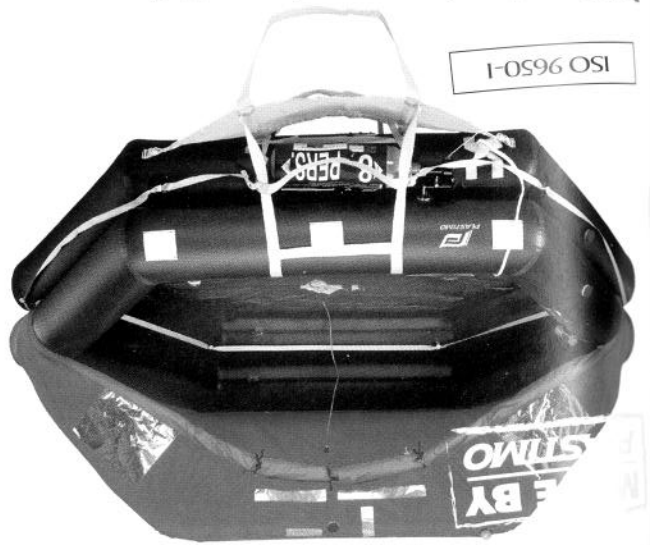
sind nicht anlamiert, sondern nur in Flansche der Innenschale gesteckt und teilweise angenietet. Diese Bauweise spart zwar viele Arbeitsstunden in der Produktion ein, sorgt aber insgesamt für eine eher weiche Struktur, die Schiffe knacken und knarzen im Seegang.

An Deck

Das Deckslayout der Dufour 1800 wirkt sehr durchdacht und ansehnlich. Der wohlproportionierte Aufbau hält angenehm breite Seitendecks frei, auch auf dem Vorschiff gibt es viel Platz für Segelmanöver. Hier findet sich weiterhin ein angemessen großer Ankerkasten. Das Vorluk sitzt in der Vorderseite des Aufbaus, es ist

nah am Aufbau montiert, was zu einem für enge Anstellwinkel der überlappenden Vorsegel sorgt, zum anderen das Gangbord für eine bequeme Passage nach vorn frei hält. Das Rigg steht auf dem Aufbau und verfügt über ein recht leichtes und flexibles Mastprofil, über die Talje am Achterstag lässt sich eine angemessene Kurve zur Profilkontrolle des Großsegels einstellen. Fallen und Reffleinen sind auf Winschen und Stopper zu beiden Seiten des Schiebeluks umgelenkt. Für Licht unter Deck sorgt ein Aufbaufenster pro Seite aus getöntem Plexiglas. Das Cockpit ist nach ergonomischen Gesichtspunkten effektiv gestaltet, die Duchten sind 2 Meter lang, leicht gewinkelt und haben den

Wir lieben das Meer...
Ganz sicher!



Schon seit 40 Jahren engagiert sich Plastimo für die Sicherheit auf See. Wir sind uns dieser Verantwortung bewusst und lassen dieses Denken in die Entwicklung und Herstellung aller unserer Produkte einfließen. Mit knapp 50 Rettungswesten-Modellen deckt Plastimo alle Bedürfnisse ab: Für Jollen bis zur Hochseeyacht, von der einfachen Feststoffweste für Kinder bis zur aufblasbaren Rettungsweste für "Profis", die von Weltumseglern getestet wurde.

Wir können uns als DEN Spezialisten für die persönliche Sicherheit auf See bezeichnen. Für die Sicherheit Ihrer Crew vertrauen Sie den Plastimo-Rettungsinseln, die nach der Norm ISO 9001 für gleich-mässige gute Produktionsqualität hergestellt werden! Die exklusive Doppel-Schalbauweise der Auftriebskörper ist eine zusätzliche Sicherheitsgarantie. Plastimo-Rettungs-inseln haben Tests in Fachzeitschriften gewonnen und somit ihre technische Überlegenheit bewiesen.

Über 60 % unserer Produkte werden von Plastimo selbst entwickelt und hergestellt. Alle Schwimm- und Rettungswesten, Rettungsinseln, Lifabelts und Rettungsringe sind "made by Plastimo".

Der neue Navimo Katalog 2011 ist da:
Mit allen Plastimo Produkten und noch viel mehr...
Über 800 Seiten Bootszeitschrift.
Sie können sich den Katalog kostenlos auf der Boot in Düsseldorf abholen, Stand Nr II-D22 oder für 8 € auf www.navimo.com bestellen

Navimo Deutschland
info.de@navimo.com
Tel : +33 (0) 297 87 36 11 oder 36 13
www.plastimo.com



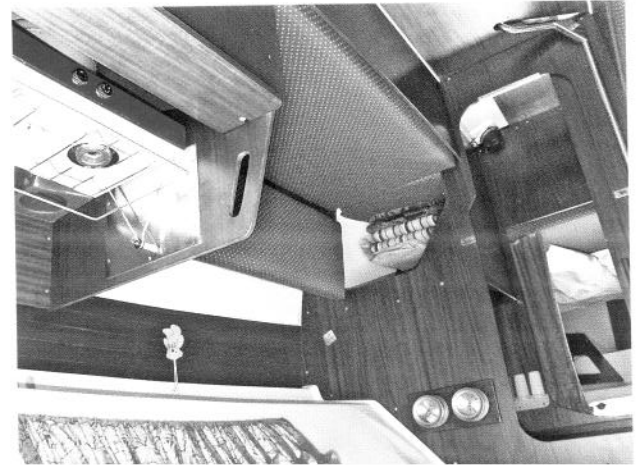
PUBLICIS ACTIVE Richtert B 861 500 37 0002 - BY Leipzig - O - 09178

Unter Deck

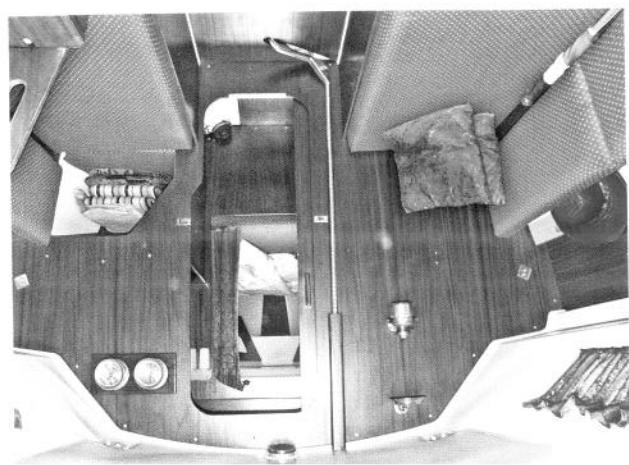
Durch die großen, cremeweissen Innenschalen unter Deck wirkt das Interieur der Dufour 1800 hell und

aufgeräumt, allerdings wird durch diese Bauweise viel Raum verschenkt. Dies wird besonders in der an Steuerbord neben dem Niedergang angeordneten Pantry deutlich, die mit untergeflanschter Gasflasche

Der Fuhrum der Steuerbordkoje verläuft durch das Hauptschott, was den Bewegungsspielraum für den Schläfer einengt.

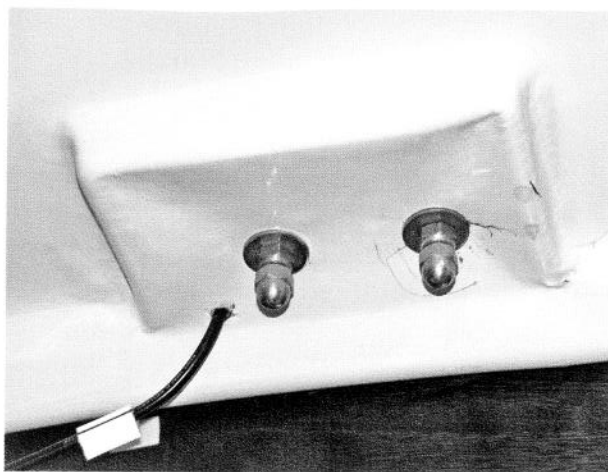


Der Salon ist hell und funktional, allerdings wird viel Platz verschenkt. Der Tisch kann auf verschiedenen Plätzen montiert werden, ansonsten ist er unter einer Koje verstaut.





Auf geschlossene Schapps im Salon wurde aus Kostengründen vollständig verzichtet, Taschen und Bettzeug können hinter den Rückenlehnen gestaut werden.



Problemzone Mastunterstützung im Deck. Der eingearbeitete Holzklötz ist oft verrottet. Ähnliche Probleme finden sich auch in anderen Bereichen des Sandwichdecks.

versehen, was in Deutschland so nicht zulässig ist. Weiterhin gibt es eine kleine Spüle sowie eine Eisbox unter dem Brückendeck. Gegenüber findet sich ein Kartentisch, der Navigator sitzt mit dem Rücken zur Fahrtrichtung auf der Backbord-Salonkoje. In der Hauptkajüte finden sich zwei Längskojen, die mit 1,88 Metern Liegelänge für große Crewmitglieder etwas kurz ausgefallen sind. An Steuerbord müssen die Füße darüber hinaus in einen Ausschnitt im Hauptschott gesteckt werden, was den Fußraum einschränkt. Hinter den Rückenlehnen kann das Schlafzeug gestaut werden, Taschen und weitere Ausrüstung finden hier ebenfalls

Schon bei leichtem Wind spurtet das Boot nach dem Dichtnehmen der Schoten sofort los ...

Platz. Auffällig ist das Fehlen von Schapps und Schwalbennestern im Salon, sie wurden offensichtlich aus Kostengründen eingespart. Dafür gibt es große, in der Innenschale eingeformte Stauräume unter den Kojenauflagen. Das Vorschiff wird durch eine Schiebetür separiert. Hier findet sich an Steuerbord zunächst ein großer, als rotes GFK-Formteil

pumpe, dahinter ein kleiner Spiegelschrank. Gegenüber das Pump-WC und ein offener Kleiderschrank. Die V-Koje im Vorschiff ist durch ein Schott von der Nasszelle getrennt, für zusätzliche „Privatsphäre“ sorgt ein Vorhang. Die Doppelkoje ist auch für zwei Erwachsene ausreichend groß, weiterhin nehmen zahlreiche Schwalbennester an den Rumpffseiten viel Kleinkram auf. Unter den Kojen bietet sich ein großer Stauraum, auf einigen Exemplaren ist hier auch ein 80 Liter fassender Frischwassertank eingebaut. Diese Lösung ist allerdings nicht besonders gut für den Trimm, das scharfe Vorschiff der Dufour 1800 verträgt nicht viel Zuladung, anderenfalls werden die Segeleigenschaften negativ beeinflusst. Auch wenn die großen Innenschalen stark zulasten des nutzbaren Raums unter

Deck gehen, wird sich eine maximal vierköpfige Crew nicht zu sehr auf die Füße treten.

Mit etwas Eigenleistung lässt sich das Interieur sicherlich noch verbessern (Pantry, Schapps im Salon), einige pfiffige Details gefallen durchaus: So wird zum Beispiel der Salontisch bei Nichtgebrauch unter einer Koje gelagert und ist beim Segeln aus

Positionen im Salon und im Cockpit montiert werden.

Der Dufour 1800 sieht man die Großserienfertigung deutlich an, was nicht nur an den Innenschalen liegt, sondern auch am Finish der Mahagoni-Einbauten. Strukturelle Elemente sind aber in der Regel gut ausgeführt, so sind beispielsweise die Püttinge über kleine Konsolen direkt mit dem Hauptschott verbunden, hier dürften keine Probleme auftreten. Etwas ärgerlich ist allerdings die Verschraubung der Genuaschienen. Die Muttern sitzen in einem Rezess der Innenschale, eigentlich eine gute Lösung, da man so immer an die Befestigung herankommt, allerdings sind die gewählten Unterlegscheiben so winzig, dass sie sich im Laufe der Zeit ins Laminat drücken und für hässliche Risse in der Innenschale sorgen. Dies sorgt obendrein für Spiel in der Verschraubung, was zu Leckagen führt.

Unter Segeln

Eigentlich hätte man der Dufour 1800 eine etwas aufwändigere Bauweise gegönnt, denn die Segeleigenschaften sind über jeden Zweifel erhaben. Schon bei leichtem Wind spurtet das Boot nach dem Dichtnehmen der Schoten sofort los, das hohe Rigg setzt in Verbindung mit

17-16 FEBRUAR 2011
 WTC EXPO LEEUWARDEN - HOLLAND
 www.boot-holland.nl

TERMINE

11/02	13.00 - 22.00
12/02	10.00 - 18.00
13/02	10.00 - 18.00
14/02	13.00 - 22.00
15/02	13.00 - 22.00
16/02	10.00 - 18.00

Schon seit 20 Jahren ist die Boot Holland der Heimathafen für jeden Wassersportler. Die Boot Holland im Messezentrum WTC Expo Leeuwarden ist ein Begriff. Für jeden Wassersportler in den Niederlanden, aber auch für viele Besucher aus dem Ausland. Hunderte Boote in allen Abmessungen, spektakuläre Neuentwicklungen, über 50.000 Besucher und vor allem... eine rundherum lockere, entspannte Atmosphäre. Erleben Sie die Boot Holland!



BOOTHOLLAND

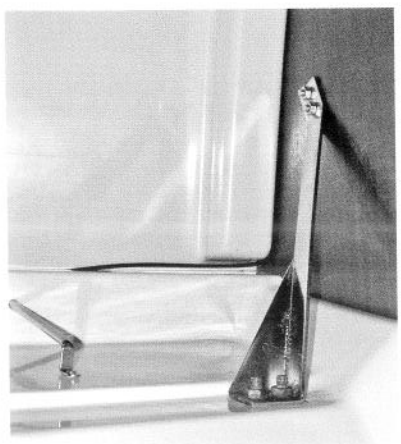
ERLEBEN SIE DIE BOOT HOLLAND!

gar aus dem Ruder zu laufen. Die vorbalancierte Fläche ist gut bemessen, auch das Steuern bei viel Wind erfordert nicht viel Kraft, obendrein reagiert die Konstruktion unter

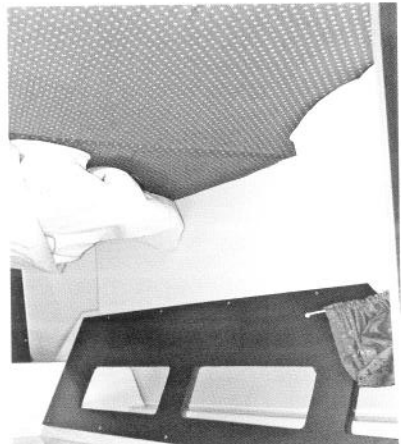
Boot auch mit dem Tirkiel kein Stabilitätswunder, steckt aber mit entsprechend angepasster Besegelung auch starke Drücker gelassen weg, ohne übermäßig zu krängen oder

somit in Fahrt um. Das Ruder genehrt schon bei geringerer Fahrt einen leichten Luwdruck, der es erleichtert, die Dufour an der Windkante zu führen. Bei stärkerer Brise ist das

Die Püttlinge sind unter Deck über keine Konsolen verbunden, diese Lösung wirkt etwas unterdimensioniert.

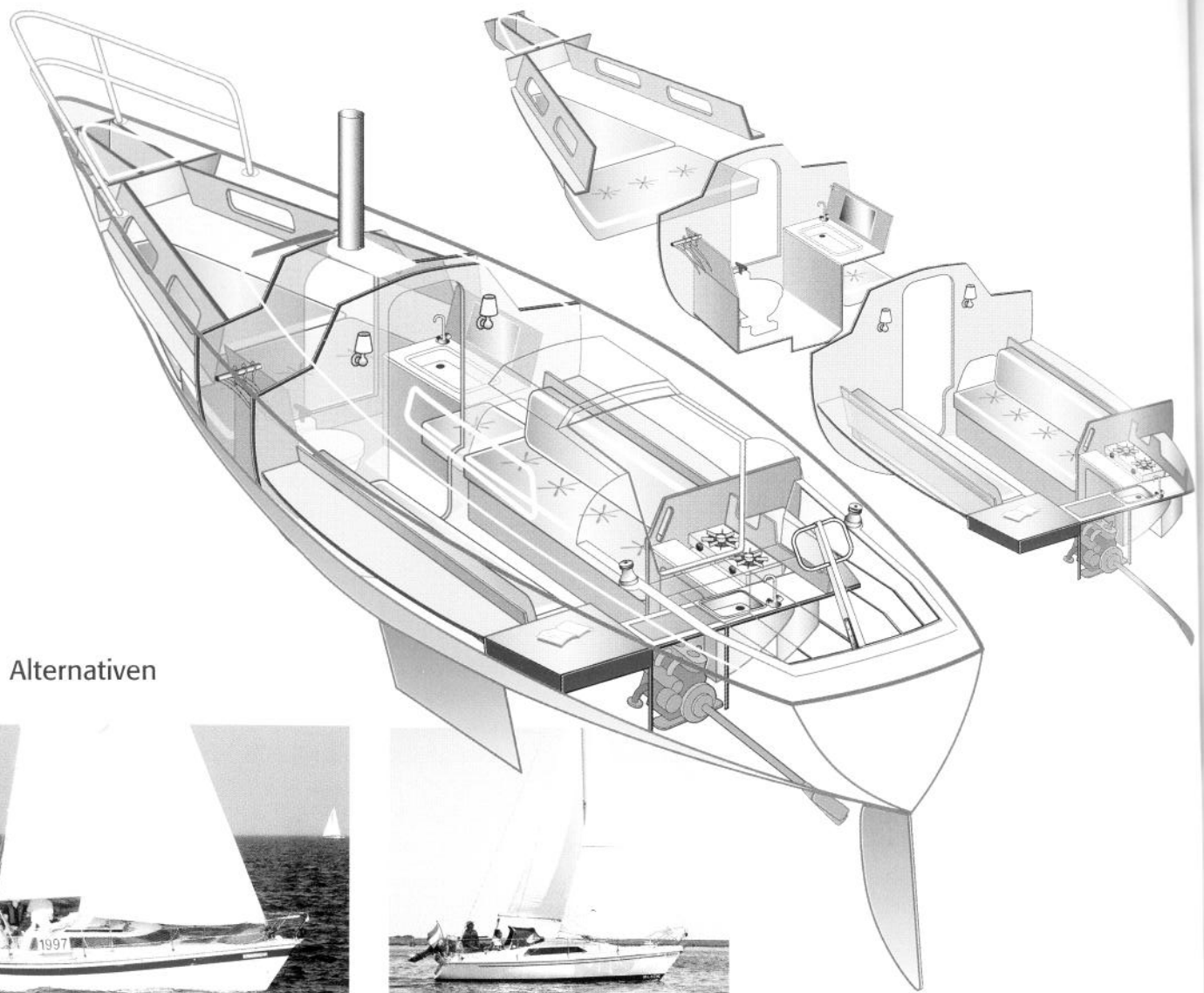


Die Doppelkoje im Vorschiff ist recht komfortabel, viel Platz bieten zahlreiche Schwalbennester.



Der Waschtisch wirkt poppig und ist gut nutzbar, dahinter gibt es Stauraum in einem Spiegelschrank.





Alternativen



Friendship 26: Kleiner Cruiser-Racer von Jac. de Ridder mit sportlichen Segeleigenschaften, in guter Qualität und mit praktischer Inneneinrichtung, etwas mehr Platz als in der Dufour 1800, verschiedene Kielausführungen, besonders in den Niederlanden großes Angebot an Gebrauchtböten.

Technische Daten

Konstrukteur	Jac. de Ridder
Werft	Meijer, Niederlande
Takelung	7/8
Bauweise Rumpf	GFK massiv
Bauweise Deck	Sandwich
Länge ü.A.	7,80 m
LWL	6,60 m
Breite	2,70 m
Tiefgang	1,50 m
Verdrängung	1.900 kg
Ballast	700 kg
Segelfläche a.W.	33 m ²
Spinnaker	50 m ²
Kojen	4/5

Sunbeam 25: Die Sunbeam 25 der österreichischen Schöchl-Werft bietet ähnlich lebendige Segeleigenschaften, ist aber etwas ranker. Durch das Hubdach bietet das Schiff im Hafen einen komfortablen Innenraum, das Finish ist hervorragend, allerdings liegen die Gebrauchtbötenpreise auch deutlich über denen der Dufour 1800.

Technische Daten

Konstrukteur	Manfred Schöchl
Werft	Schöchl, Österreich
Takelung	9/10
Bauweise Rumpf	GFK massiv
Bauweise Deck	Sandwich
Länge ü.A.	7,40 m
LWL	6,70 m
Breite	2,48 m
Tiefgang	1,25 m
Verdrängung	1.650 kg
Ballast	650 kg
Segelfläche a.W.	29 m ²
Spinnaker	45 m ²
Kojen	5

allen Umständen quicklebendig auf Ruderkorrekturen. Die Reffgrenze mit Normalfock liegt bei knappen 5 Beaufort, bis dahin ist das Boot mit flachgetrimmtem Groß noch gut unter Kontrolle zu halten. Auch die Geschwindigkeiten sowie die Höhe am Wind sind für ein Fahrtenschiff sehr gut, bei 15 Knoten Wind und entsprechender Welle liegt der Wendewinkel bei unter 90 Grad, hoch am Wind sind dann knapp unter 5 Knoten Fahrt möglich. Fällt man auf halben Wind ab, läuft das Boot unter den genannten Bedingungen deutlich über 6, vor dem Wind ohne Spinnaker und mit den Segeln auf verschiedenen Seiten noch knapp über 4 Knoten Fahrt.

Apropos Spinnaker: Durch das 7/8-Rigg fällt die bunte Blase recht handlich aus, das Setzen und Bergen

Technische Daten Dufour 1800

Konstrukteur	Laurent Cordelle
Werft	Dufour, Frankreich
Takelung	7/8
Bauweise Rumpf	GFK massiv
Bauweise Deck	Sandwich
Länge ü. A.	7,65 m
LWL	6,70 m
Breite	2,71 m
Tiefgang	1,38 m
Verdrängung	1.800 kg
Ballast	800 kg
Segelfläche a.W.	31 qm
Spinnaker	35 qm
Kojen	4
Motor	Volvo Penta MD 5A
	Diesel 7,5 PS, AB
Neupreis 1978	ca. 15.000 Euro
Gebrauchboote	ab 10.000 Euro



Fazit

Die Dufour 1800 ist ein sehr gelungener Entwurf, das Schiff ist schnell und wendig, lässt sich gut trimmen und macht auf dem Wasser viel Spaß. Aufgrund der begrenzten Kojenmaße und Staukapazitäten ist sie allerdings für längere Urlaubstörns nur eingeschränkt geeignet. Gebrauchtboote müssen in zahlreichen Punkten gut untersucht werden, in erster Linie ist der Zustand der tragenden Innenschalen ausschlaggebend für die strukturelle Festigkeit der Konstruktion. Dies trifft besonders für den Innensitz im Bilgebereich zu, der die Kielkräfte auffangen soll und zu diesem Zweck mit dem Rumpf verklebt ist. Sind hier Risse oder große Fugen zu finden, muss umfangreich saniert werden. Ebenfalls ein kritischer Bereich der Mastfußbereich. Die Holzernie Zwischenlage zur Kraftaufnahme kann feucht und verrottet sein, Haarrisse an Deck oder Stauungen der Innenschale unter Deck sind Alarmzeichen. Weiterhin sollte das Deck rund um alle Beschläge auf weiche Stellen untersucht werden, was auf Wasser in dem Balsaholzkern schließen lässt. Leckende Fenster und ein undichtes Vorluk sowie weiche Backskistenabdeckel treten häufig auf, sind aber gut in Eigenleistung zu reparieren.

wenig Anstrengung vonstatten. Der Mehraufwand lohnt sich, denn die Dufour 1800 läuft unter Spinnaker bei moderaten Windbedingungen wie auf Schienen und erreicht sehr guten Speed, wobei selbst bei kräftiger Brise und kabbelliger Welle die Tendenz zum Rollen gering ist.

Unter Motor

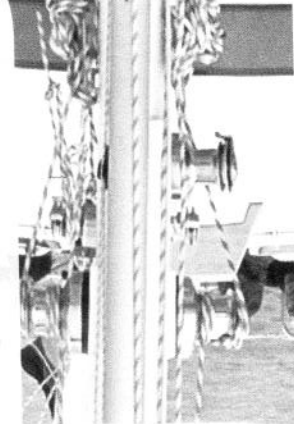
Als Motorisierung wurde ein Außenborder im Schacht geliefert, der im achteren Cockpitbereich platziert ist. Vom Fahrerhalten ist dies eine gute Lösung, da das Ruderblatt vom Propeller direkt angeströmt wird. Allerdings hat die Sache auch etliche Nachteile. So ist der Platz im Cockpit durch den Motor recht eingeschränkt, die erheblichen Geräusche nerven. Darüber hinaus kann der Außenborder unter Segeln nicht hochgeklappt werden, was deutlich bremst. Der alternativ angebotene Diesel ist hier die bessere Lösung, viele Dufour 1800 wurden mit einem Volvo Penta 5A mit 7,5 PS ausgeliefert. Diese Leistung reicht, die Maschine sitzt gut erreichbar unter dem Niedergang. Auch in dieser Variante sind die Manövrierereigenschaften der Konstruktion tadellos, sie dreht in engen Kreisen und lässt sich auch rückwärts spuren dirigieren.

Tel.: +49 421 - 54 54 11
Fax: +49 421 - 54 79 94

Teakstabecks + Bootsbauholzer



SEA LINE 100
Stabdeck-Vergussmasse auf Basis Silikon-Gummi - extrem UV und alterungsbeständig - schweißbar - gute primäre Haftung auf Teakholz - mehr als 20 Jahre Erfahrung
Weitere Informationen über www.georgus.de



Besuchen Sie uns auf den Boots-Messen.
Termine unter:
www.georgus.de
www.panteraproduct.de



MARINE DECK MD-3000/30
Stabdeck-Vergussmasse auf Basis SM-Polymer.
- sehr gute UV-Beständigkeit - absolut witterungsbeständig - Bruchdehnung größer als 700% - guter selbständiger Verlauf - Silikon- und PVC-frei - frei von Lösemitteln und Isocyanaten
Weitere Informationen über www.panteraproduct.de

PAN ERA
Pantera Product GmbH
Südring 22
21465 Werltorf / Hamburg
Tel.: +49 40 - 729 11 000
Fax: +49 40 - 729 11 009

www.panteraproduct.de

Kleben - Dichten - Reinigen - Polieren - Schmirgeln