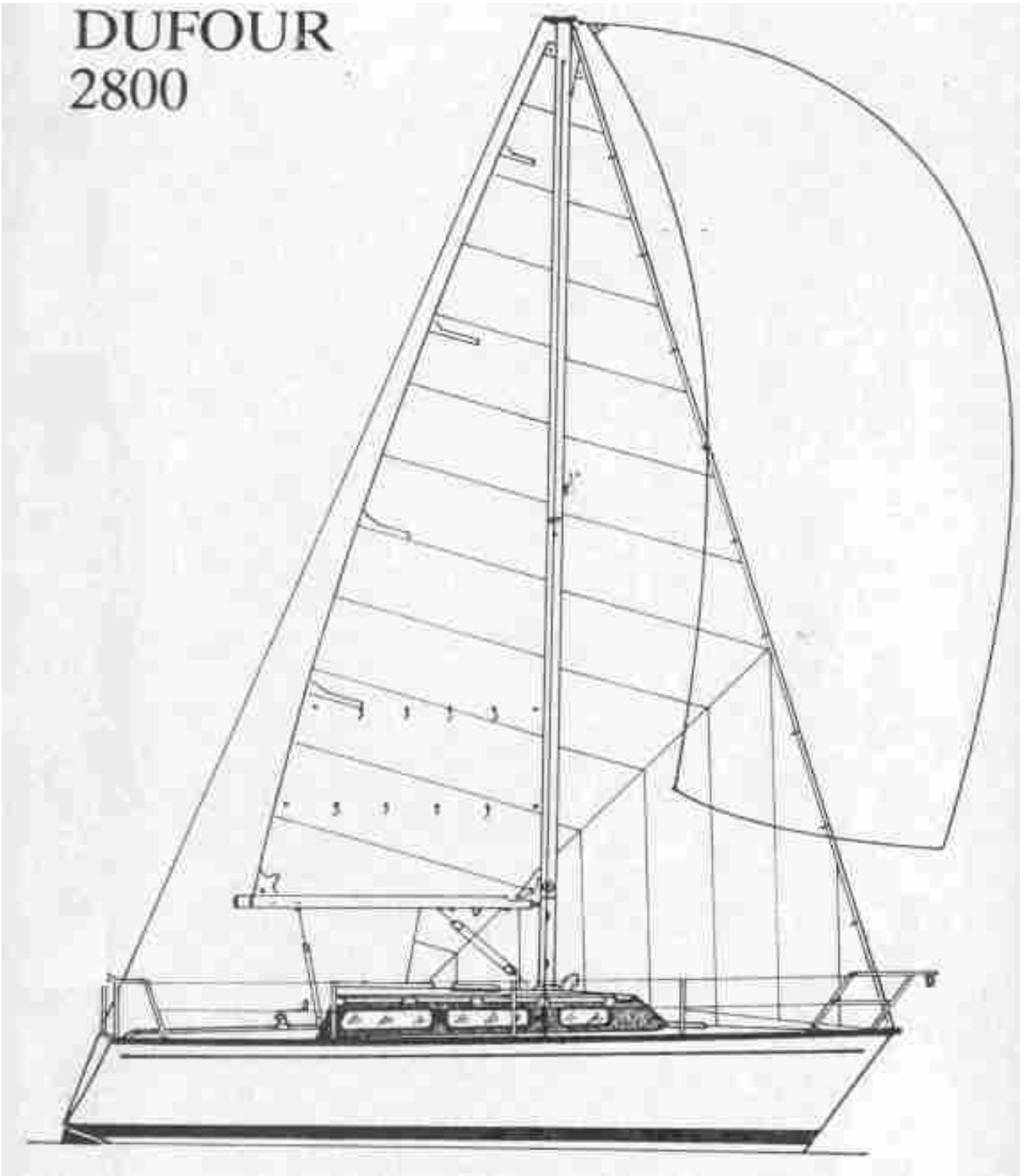
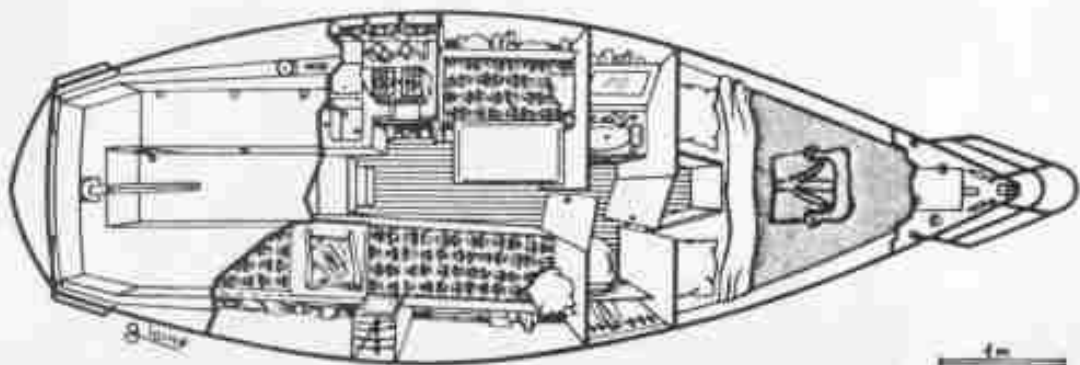
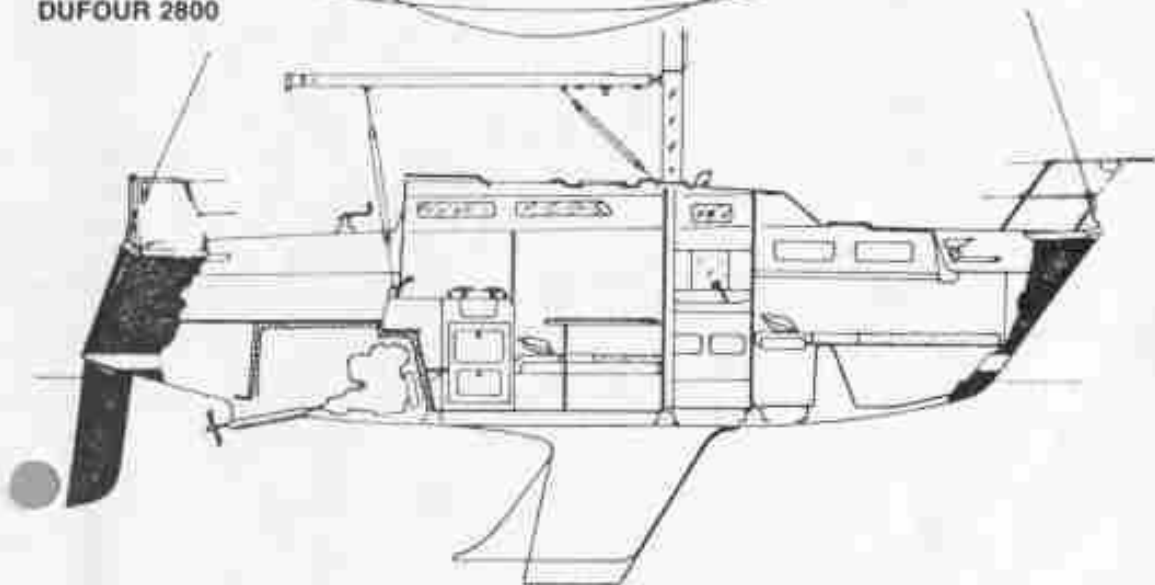
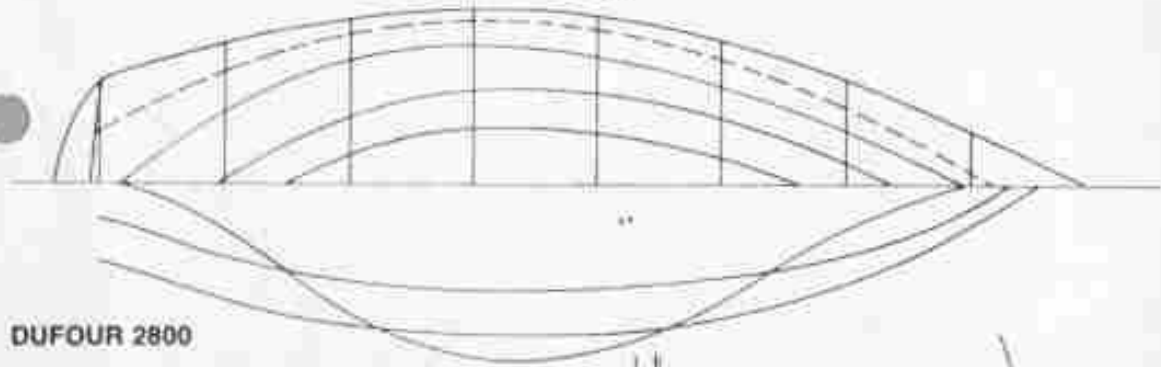
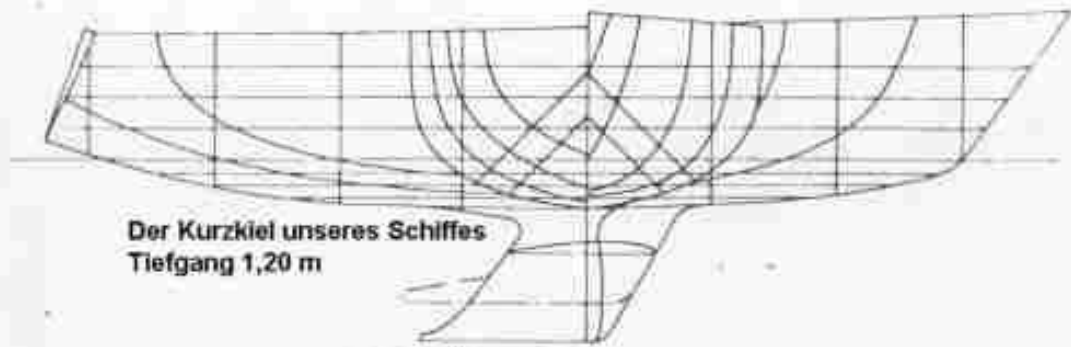


DUFOUR  
2800

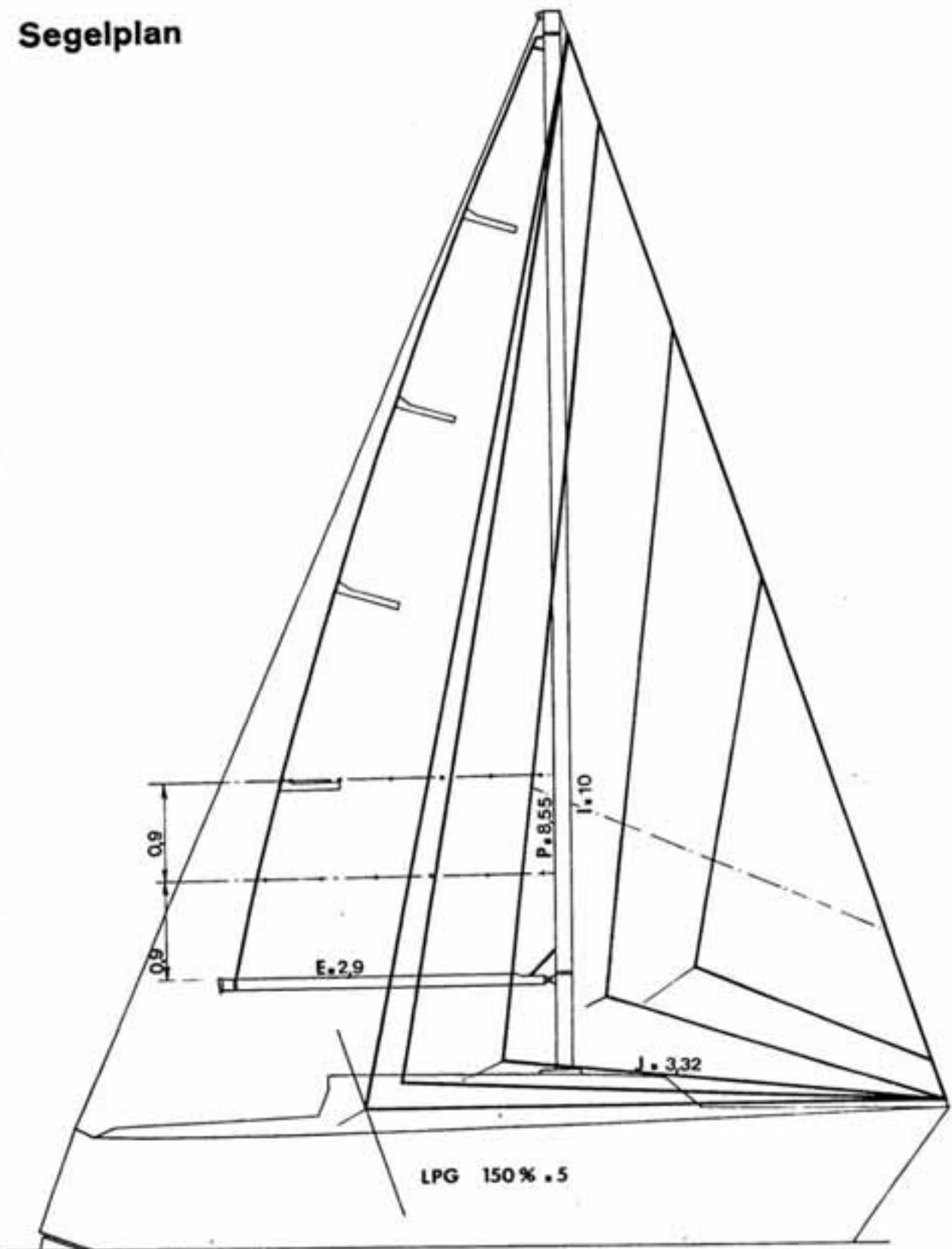


Dufour 2800





# Segelplan



# YACHT FAHR BERICHT

**Dufour 2800 –  
8,25-m-Seekreuzer  
aus GFK**

**Ein sportlicher See-  
kreuzer, wendig  
und schnell, mit  
dem nötigen Kom-  
fort für den Fahr-  
ten- und Familien-  
segler.**

Dufour 2800 heißt die neueste Kreation der Dufour-Werft, die, mit Sitz in La Rochelle, Frankreich, zu den größten europäischen Sportboot-Herstellern gezählt werden darf. Das Anhängsel 2800 bezieht sich nicht, wie gemein üblich, auf die Länge des Schiffes, sondern ist eine Gewichtsangabe. 2,8 Tonnen verdrängt das Boot bei einer Länge von 8,25 Meter. Bei einem Ballastanteil von 32 Prozent – der Kiel ist aus Gußeisen und geht entweder 1,20 oder 1,50 Meter tief – kann man auf eine solide GFK-Bauweise schließen, denn, gemessen an vergleichbaren Booten, ist das Gesamtgewicht recht hoch.

Die relativ große Breite in der Wasserlinie sorgt für gute Anfangsstabilität, andererseits bewirkt der nicht zu hohe Ballastanteil weiche Bewegungen in Querschiffsrichtung. Er erwies sich als ausreichend; bis Windstärke 5 sollte man das Boot mit flach getrimmten Segeln am Wind halten können.

Rein äußerlich paßt sich die Dufour 2800 dem schnittigen, aber durchaus konven-

tionellen Design moderner Yachten an: Breiter Spiegel, mittelhohes Freibord, kurze Überhänge und ein langer, nach vorn durchgezogener schmaler Kajütaufbau, der auch im Vorschiff noch eine Stehhöhe von 1,72 Meter zuläßt. Konventionell orientiert ist auch die Einrichtung. Bequeme Längskojen im Salon, 1,95 Meter lang und 0,60 Meter breit, eine Pantry an Backbord, an Steuerbord die Navigation. Seekarten lassen sich in einer abklappbaren Lade über der Hundekoje stauen, navigiert wird auf der abgesenkten Klappe vor dem Kleiderschrank.

Die Pantry des Testbootes war mit dem üblichen französischen Gaskocher mit untergehängter Flasche ausgestattet, kann aber auch mit einem Petroleumkocher ausgerüstet werden. Stauräume für Flaschen und Geschirr sind vorhanden, ebenso ein isoliertes Fach für Frischwaren. Unter der Nirosta-Spüle entdeckten wir noch ungenutzten Raum, der gut mit ausgebaut werden könnte. Frischwasser aus dem 130 Liter fassenden Tank im Vorschiff wird mit einer Fußpumpe gefördert. Das Seeventil des Ablaufes ist etwas unpraktisch im Motorenraum placiert. Vorteilhaft dagegen ist der Nirosta-Haltebügel vor der Pantry mit Haken zum Einpicken eines Haltegurtes. Weitere Handgriffe befinden sich am Niedergang sowie im Salon unter dem Kajütdach.

Die Stehhöhe im Salon beträgt 1,78 Meter, unter dem Schiebeluk maßen wir 1,85 Meter. Der Salontisch, 95 mal 90 Zentimeter groß, kann ans Hauptschott geklappt werden, eine praktische Lösung beim schnellen Aufklaren im Boot. Eine kleine Plastikwanne, als Schmutzsammler in die Bodenbretter eingelassen, erleichtert das Reinigen des Bodens.

Vernünftig dimensioniert ist der WC-Raum vor dem Salon. Das Pump-WC kann man bequem benutzen, ausreichende Schulterbreite und genügend Kopffreiheit sind vorhanden. Die Bedienungselemente, einschließlich der Seeventile, sind leicht zugänglich. Waschbecken mit Fußpumpe, mehrere gut einrichtige Staufächer, Spiegel und Lüfter sind vorhanden. Was fehlt, sind ein paar Haken für Handtücher und

Kleidung. Die Stehhöhe im WC-Raum beträgt 1,78 Meter. Der Einbau einer Dusche ist möglich, da die Bodenwanne direkt in den Sumpf lenzt.

Die Vorschiffskojen, vorn 30 Zentimeter breit, sind zwei Meter lang. Unter den Kojen sind, ebenso wie im Salon, sauber eingeformte Staukästen eingelassen. Die seitlich angeordneten Schwalbennester sollten der besseren Übersicht halber unterteilt sein, und die Kabel der Vorschiffslampen, lose durch die Schwalbennester geführt, müssen unbedingt befestigt werden. Eine permanente Lüftung des Vorschiffs erfolgt durch den Ankerkasten; zusätzlich kann ein Klappluk auf dem Vordeck geöffnet werden. Als Fluchtluk ist es mit den Abmessungen 45 mal 32 Zentimeter nur für schlanke Personen geeignet.

Als wir den Hafen von La Rochelle verließen, wehte es mit gut drei Beaufort. Ein wenig Seegang stand noch vom Vortag, an dem es mit Windstärke 6 geweht hatte. Das Manövrieren bereitete keine Probleme. Die Dufour 2800 reagiert auf kleinste Ruderausschläge und dreht mit ihrem Balanceruder praktisch auf der Stelle. Die 360-Grad-Drehung dauerte denn auch nur 23 Sekunden.

Nur aus der Hand lassen darf man die Pinne nicht; dann schert das Boot sofort aus. Gute Kursstabilität stellten wir dagegen mit festgelaschter Pinne an der Kreuz fest. Auf Änderungen der Windstärke reagierte das Boot mit Kursabweichungen von allenfalls fünf Grad. Unser Speedo zeigte bei einer Höhe am Wind von 42 Grad eine Geschwindigkeit von fünf Knoten an. Raumschots kletterte die Nadel auf maximal sechs Knoten, im Mittel pendelte sie sich auf rund 5,7 Knoten ein. Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit der Dufour 2800 beträgt bei einer Wasserlinienlänge von 6,80 Meter etwa 6,3 Knoten.

Unter Maschine liefen wir bei Vollast 5,7 Knoten, bei Marschfahrt mit 80 Prozent Drehzahl – geschätzt, ein Drehzahlmesser fehlt – fünf Knoten. Vorwärts-, Rückwärts-Manöver im Hafen sind kein Problem. Der Stoppweg betrug sechs Schiffslängen. Die Einbaumaschine lief nicht sonderlich leise, im Salon

war immerhin ein Schallpegel von 85 dB A bei Vollast zu verzeichnen. Möglicherweise muß das Motorenfundament noch etwas massiver gebaut werden. Der Motor steht elastisch gelagert auf einer Stahlrahmen-Konstruktion, der Motorenraum ist schallisoliert. Frischluft wird über einen Ventilator mit Schlauch zugeführt. Lecköl sammelt sich in einer separaten Motorenbilge, das Seeventil für das Kühlwasser kann vom Salon aus bedient werden.

### Lautstärke in dB A:

	Marschfahrt	Vollast
Vorschiff	75	75
Salon	80	85
Cockpit	77	82

Unter der Hundekoje steht die Batterie; Einbaumöglichkeit für eine zweite Batterie ist sowohl elektrisch als auch mechanisch vorgesehen.

Die Decksbeschläge sind so angeordnet, daß zwei Personen problemlos mit dem Boot zurechtkommen. Die Fallen für Genua und Groß werden allerdings noch herkömmlich über Winschen am Mast durchgesetzt. Lediglich das Spinnakerfall sowie Topnant und Niederholer sind nach achtern zum Cockpit geführt. Baumniederholer, Unterliekstrecker und Großschot-Traveller werden serienmäßig geliefert, ebenso das Bindereff für das Großsegel. Auf der Genua-Schot-schiene, 1,30 Meter lang, lassen sich die verschiedenen Vorsegel korrekt schoten.

Ungünstig unter dem Großbaum placiert ist die Streckkerwinch für das Großsegel-Unterliek, die Winkschurbel kollidiert bei jeder Umdrehung mit dem Streckende. Die umlaufende Fußreling aus Alu hat zu wenige, zudem recht scharfkantige Löcher. Am Steven fehlen Lippklampen für die Festmacher. Beim Testboot schämten diese gefährlich an den abgesägten Enden der Winkelschienen.

Der Ankerkasten auf dem Vordeck ist groß genug für einen Pflugscharanker, eine Klampe zum Verlegen der Ankerleine wurde nicht vergessen. Zum Anschlag der Genua hat der Stevenbeschlag einen praktischen Drehbolzen. Außerdem ist eine Hartgummi-Rolle für die Ankerleine vorhanden.

Stabil und sicher befestigt sind Bug- und Heckkorb sowie die Relingsstützen. Nur der Heckkorb hat einen Durchstieg. Beim Bugkorb sollte der mittlere Nirosta-Bogen zur Verbesserung der Sicherheit mit durchgezogen werden. Breite Seitendecks – die Püttings sind nach innen versetzt – und solide Handläufe auf dem Kajütdach erleichtern den Weg nach vorn zum Vorschiff. Verbessert werden könnte die rutschfeste Struktur, die bei Nässe zu wenig Halt bietet.

Das große Cockpit mit den 2,20 Meter langen Cockpitbänken bietet bequeme Sitzmöglichkeiten, auch auf dem Seitendeck. Nur der Pinnen- ausleger ist für die Sitzposition etwas zu kurz geraten. Die Backskistendeckel werden mit Leinen verriegelt, die in der Kajüte belegt werden; eine nicht sehr sichere Lösung. Die Deckel sind so konstruiert, daß auch bei Schräglage kaum Wasser eindringt. Die gegenüberliegende Cockpitducht an Steuerbord hat eine Extra-Lenzöffnung, über die

### Technische Daten:

Lüa 8,25 m, LWL 6,84 m, Breite 2,93 m, Tiefgang 1,20 oder 1,50 m, Verdrängung 2,8 t, Ballast 900 kg, Segelfläche 39 m<sup>2</sup>.

Massag Marine, Austraße 56, 7067 Urbach bei Schorndorf.

sich ansammelndes Spritzwasser wieder abläuft.

Insgesamt ist die Dufour 2800 konstruktiv gut durchdacht und, soweit erkennbar, solide gebaut. Nur das Einbauverfahren der Schotten, die, wie heute vielfach üblich, nicht mit dem Rumpf verlaminiert, sondern in die Innenschalen gesteckt und verpoppt werden, ist zweifelhaft. Immerhin sind auch die Püttings an den Schotten befestigt.

Zur serienmäßigen Ausrüstung des Bootes gehören Spinnaker, DHI-Lampen, Geschirr, Rettungsring, Lenzpumpe, Feuerlöscher, Anker, Festmacher und Fender. Den genannten Gesamtpreis kann man damit durchaus als günstig bezeichnen.

Fahrbericht: Georg Nissen

© Copyright Verlag  
Dellus, Klasing + Co, Bielefeld





Der Salontisch mit Schlingerleisten läßt sich ans Hauptschott klappen.

Breite Seitendecks, Handläufe auf dem Kajütdach und eine Alu-Fußreling geben Sicherheit beim Gang aufs Verdeck.



Navigiert wird auf der Kleiderschrank-Klappe, die Seekarten finden in dem Fach über der Hundekoje Platz.

Dufour 2800: Ein unproblematisches Schiff; leicht zu handhaben.