

PRUEBA VELA | **Dufour 36 Performance**



Deportivo en tiempos

El jurado del EYOTY le consideró el mejor barco del año en la categoría crucero-regata. Navega bien, acepta un presupuesto modesto y se ajusta a los dos programas. Una buena apuesta en los tiempos que corren.

► **Carlos Serra/Fotos: Bertel Kolthoff-C.S.**



Video Dufour 36 Performance (Dufour Yachts)

La mejor presentación para el Dufour 36, aparte de su condición de crucero regata europeo del año, es su estampa navegando. Su casco es recogido, valiente y moderno, muy bien equilibrado en volúmenes tanto cuando está plano como cuando escora. Tiene una proa fina y de poca profundidad que sale del agua con rapidez sin hacerle perder sustentación. Su aparejo airoso, con una mayor efectiva y un génova de tamaño justo, saca el máximo rendimiento del metro cuadrado en ceñida dejando más que sobrada potencia en rumbos abiertos cuando entra en funciones el spi asimétrico.

La intención del astillero Dufour era conseguir un barco de regatas que no penalice el bolsillo ni torture a la familia cuando se usa como herramienta de vacaciones. A nuestro juicio, se ve plenamente conseguida.

Ha contenido los costes Dufour planeando una construcción prácticamente igual a la que usa en sus modelos Grand Large, y huyendo en lo posible de los accesorios caros. Bajo el agua hay una quilla de fundición y un timón de poliéster con mecha inoxidable. El estratificado es monolítico con sándwich en las bordas. Hay una retícula de refuerzo en poliéster que recorre los fondos. La cubierta

1. Casco de formas rotundas, con proa y popa bien cortadas, que se ensancha y termina en un marcado pantoque dedicado a la estabilidad suplementaria.
2. Un espejo potente que puede quedar abierto y un aparejo airoso, con un spi asimétrico montado sobre bauprés retráctil.





» Dufour logra ofrecer un barco de regata que no penaliza el bolsillo ni tortura a la familia cuando se usa como crucero de vacaciones.

3. Dos secciones bien diferenciadas en la bañera, que está estupendamente planificada con su barra de escota en el suelo y sus cuñas para pies.

4. La caseta es amplia, quizás demasiado, pero gracias a las escotillas rasantes y el falso tejadillo queda limpia para tomar el sol. El acceso a la cabullería es completo.

es de inyección, y elimina el peso y el coste del contramolde. El mástil y el acastillaje, finalmente, son corrientes aunque adecuados a la maniobra de regatas.

Reconforta ver que un velero así planteado puede dar satisfacciones a su tripulación. Nuestra experiencia, que no incluye regatas y por tanto sólo puede ser subjetiva, nos dejó contentos en cuanto a sensibilidad del timón, capacidad de aceleración, viradas, ángulo de ceñida y capacidad para acercar su velocidad a la del viento real. Con una estabilidad inicial algo escasa, el velero se calaba en su pantoque y reducía su superficie mojada para sentirse cómodo en una brisa escasa. Nos pareció que con viento iba a necesitar gente en la banda.

Repitamos que las condiciones de la prueba en La Spezia sólo permitieron contrastar la capacidad del diseño en vientos flojos. Nuestro juicio sobre

la estabilidad surge exclusivamente de los números, que dan un porcentaje de lastre reducido, mientras nos es imposible hablar de su docilidad o dificultad en vientos más vigorosos.

PLACER Y ERGONOMÍA

Lo que quedó claro era el placer que producía navegar en él, gracias no so-



lo a su carena equilibrada sino también al excelente diseño de su bañera. Los puestos de timonel eran cómodos y, con sus bases de bitácora inclinadas, permitían incluso gobernar a horcajadas desde la banda.

La barra de escota amplia, el portón de popa en su versión de media altura, el baquestay con pata de gallo que servía de apoyo al timonel; la ubicación de las mordazas junto al puesto del trimer de mayor, y las brazolas semi elevadas donde reposaban los winches funcionaban a la perfección.

Los bancos largos pueden reducirse, pues una porción está formada por un cajón de estratificado que se desembarca.

Fuera del recinto de bañera, destaca una regala de madera situada dentro de la línea de candeleros, que permitirá sentarse haciendo banda sin notar su engorro bajo los muslos. Los cadentes exteriores combinan con el raíl para génova sin recubrimiento. El mástil es pasante y tiene una buena organización de cáncamos y poleas en su base.

Nos desconcertó la amplitud de la caseta, que apenas se estrecha al llegar al rasel de proa y crea un punto un poco angosto en el corredor, pero enseguida vimos que no daba eso dificultades de paso y en cambio mejoraba la estética general. También proporciona mayor amplitud al interior. Aunque eso cree dificultades a la hora de manejar el tangón, serán pocas las tripulaciones que opten por él teniendo



do un bauprés tan bien puesto en la amura de estribor, fácil de extraer y listo para amurar el asimétrico.

Nos gustó el sistema de fondeo, con un escobén fácil de desmontar y un molinete escondido bajo la tapa del pozo que, anoten, también puede eliminarse para aligerar la proa en regatas.

La unidad probada tenía un total

de seis bitas de amarre, todas ellas de cuernos bajos y bien colocadas, con medias cañas de protección en el reborde del casco. En la bañera funcionaba muy bien la separación entre timonel y tripulación, con unos bancos largos que, como hemos mencionado, se pueden recortar a la mitad desembarcando la porción de popa.

La citada caseta ofrece una superfi-

5. Muy claro y limpio, el habitáculo se centra en un salón de bancos paralelos y termina en el camarote de proa. El mástil es pasante.

6. Un bloque de cocina enorme y bien dispuesto, donde no faltan cajones para cubiertos ni una nevera de gran capacidad. Los mostradores son de corian.

7. La mesa de cartas tiene un sector para ordenador y dos gavetas para objetos pequeños. El pie contiene un armario con estantes.



cie de solárium muy generosa y práctica para el uso en crucero, donde las escotillas de gran tamaño no interfieren al ser rasantes. Los pasos enterrados de los reenvíos y la escotilla de tambucho, también integrada bajo el tejadillo, contribuyen tanto al confort como a la estética. Cuenta con pasamanos de buen agarre en su tejadillo, y sus costados van decorados por las franjas negras de los ventanales, que armonizan con los portillos de casco y la franja negra que recorre éste justo por encima del pantoque marcado.

Mencionemos finalmente el arreglo del espejo de popa: el portón estándar llega a la altura del fondo de la bañera; al descender forma una plataforma de baño y da acceso al pozo de la balsa salvavidas. Se ofrece en opción un portón de altura doble que cierra la bañera y crea una plataforma mayor.

Bajo los pies del timonel una amplia tapa hermética, simétrica a la que protege la balsa salvavidas, da acceso al profundo y bien pensado pique de velas, que se extiende por debajo de la bañera y permite estibar el velamen de regatas, en sus sacos largos, cuando el barco se dedica al crucero.

8. Gracias a la generosa manga, el camarote de popa ofrece una litera doble de tamaño verdadero donde incluso tras el motor se duerme bien.



FOCO EN



Mesa completa y desmontable

Alas abatibles, pozo para botellas, guardamares y salida para migas. El conjunto se desmonta y despeja el salón, que puede acoger así las velas en regata.



Timonel y trimer

Las bitácoras fabricadas en aluminio dejan limpio el suelo de la bañera. Hay espacio suficiente para el trimer de mayor, que controla carro, baquestay y winche de escota.



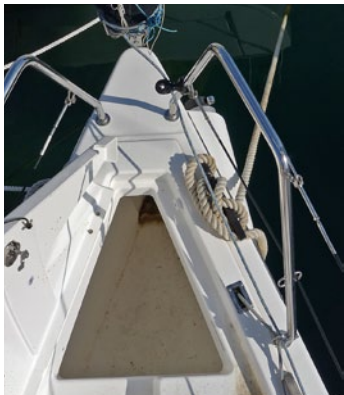
Doble configuración

La parte trasera del banco constituye un cofre entero que puede desmontarse y, al tiempo que se quita peso, liberar más el pozo de bañera para la maniobra.



Dónde esconder las velas

El cofre de velas tiene acceso desde el baño o desde el suelo del puesto de timonel. Los sacos alargados cabrán allí bien apilados y no molestarán en crucero.



Simplicidad en proa

El pozo queda algo retirado y tiene plataforma para un molinete fácil de desmontar. También el escobén es de quita y pón. Por el costado se ve la salida del bauprés.



Corredores estrechos

La regala entrada ayuda a sentarse fuera de ella cuando se hace banda. Los raijes son cortos pues sólo se usan génovas de poco recubrimiento debido a los cadenotes.



No importa la escora

El asiento del navegante puede inclinarse para compensar la escora, lo que ayudará a trabajar con comodidad en cualquier situación.



Estibas bien pensadas

Alzando las panas del suelo se aprecia la profundidad del contramolde, muy efectivo, que además se utiliza como estiba de botellas o pertrechos.

9. El baño tiene un gran mueble para el lavamanos y unos espejos en las puertas de las taquillas, que se inclinan a voluntad del usuario.

INTERIORES PARA NAVEGAR

Conseguir en un 36 pies un interior casi similar en tamaño al de un 40 pies es de por sí una proeza. Es mérito del diseñador Umberto Felci el volumen ofrecido por este casco que, pese a la finura de sus líneas de proa, se ensancha en la sección del mástil y consigue, con su francobordo elevado, dar cabida a una generosa acomodación.

El salón está organizado alrededor del mástil pasante que, situado justo detrás del mamparo principal, condiciona la posición de la mesa central. Este funciona con dos bancos de más de 1,90 m de longitud paralelos su-

mados a la ya mencionada mesa, con alas plegables y volumen central de gran capacidad.

El mamparo separa el salón del camarote de proa, cuyas dos amplias puertas simétricas proporcionan un acceso superlativo. Una vez abiertas, integran el espacio de dicho camarote en la perspectiva del salón, agrandando la sensación de espacio. Cuidado con atiborrar ese camarote de pertrechos inútiles, pues el efecto quedará destruido.

Lo más logrado de la distribución de espacio se halla en la zona de vestíbulo: cocina en L a babor, mesa de cartas auténtica a estribor, y baño con al-



tura y espacio embutido en el último ángulo del tejadillo y bajo la bañera.

En la cocina se descubre la inventiva de los diseñadores de Dufour: una nevera de gran tamaño y excelente organización, cajones para accesorios, armario para desperdicios, tabla de cortar y otras astucias la convierten en un espacio de primera clase. En la banda opuesta, el rincón de navegación recibe el mismo tratamiento: cubículos prácticos para lápices o pequeños objetos, y espacio para el ordenador portátil, además de asiento adaptable a la escora. En ambos mostradores las tapas de corian son elegantes, y pueden desembarcarse para eliminar peso.

La escala se encuentra encajada entre el camarote y el baño, y da así una bajada protegida, con peldaños fáciles en la escora y una gaveta para herramientas o manivelas.

Las puertas de camarote y baño vienen pues en dirección proa-popa. Si el camarote no es amplísimo, es más que digno en un velero de menos de

© Dufour/Jean Marie Lot



» 10

10. La proa es airosa y el aparejo se ve recogido y potente. La superestructura no destaca gracias a las franjas oscuras que subrayan flotación, medianía del casco y línea de ventanales en la caseta.

once metros. El baño es también impactante con su lavamanos de tamaño generoso, sus espejos de inclinación variable y sus numerosas taquillas. Se encuentra allí además el segundo acceso al cofre o pique de velas que ya hemos citado.

CONSTRUCCIÓN, DECORACIÓN, PRECIO

Dufour no ha variado mucho su sistema de construcción para este modelo, aunque al usar una estructura de fondos con relieves de más de 20 centímetros acentúa el efecto viga y da rigidez del conjunto. La cubierta

es de inyección entre dos moldes. Sus sistemas eléctricos y de fontanería son simples, habituales, pero efectivos.

Lo que más nos sorprendió fue el acabado de carpintería, que para ser un barco de regatas francés es generosa en madera, aunque vuela sobre un contramolde que está a la vista y que ahorra peso. Se descubren en ella un sinnúmero de detalles: taquillas, pozos bajo el suelo, cajones, o los ya citados asiento de mesa de cartas o armario con espejo en el baño son algunos de ellos. Todo ello es práctico y, si no tiene el look moderno o elegante que usan los barcos italianos, sí da calidez y buen ambiente al interior.

El conjunto es ligero y sobre todo se adapta bien a los dos usos: regata y crucero. El precio es muy atractivo y hace que este barco se merezca ser mencionado, visitado, premiado.

» Umberto Felci ha conseguido en este 36 pies unos interiores similares en tamaño y volumen a los de un 40 pies.



Características

- » Eslora total: 10,99 m
- » Eslora en flotación: 10,21 m
- » Manga: 3,61 m
- » Desplazamiento: 6.400 kg
- » Calado: 2,20 m
- » Lastre: 1.900 kg (quilla de fundición)
- » Motor: .. Volvo Penta 30 Hp con transmisión Saildrive
- » Capacidad de agua dulce: 200 l
- » Capacidad de combustible: 90 l
- » Diseño: Umberto Felci
- » Constructor: Dufour Yachts. www.dufour-yachts.com
- » Importador: Bricomar. www.bricomar.com
- » Precio base: 120.360 euros, sin impuestos ni transporte.



Velocidades a vela

- (datos extraídos de polares de diseño con 10 nudos de viento)
- » Ceñida: 6,4
 - » Descuartelar: 6,9
 - » Través: 8
 - » Largo: 7,6

Velocidades a motor

- » 7,8 nudos a 3.000 rpm (régimen máximo)
- » 7 nudos a 2.400 rpm. (régimen de crucero)



Construcción

Casco laminado a mano con fibra de vidrio y resina poliéster, con refuerzos de sándwich en las bordas compactados al vacío. Estructura de contramolde de paredes altas que actúa de refuerzo longitudinal y lateral en los fondos. Cubierta de inyección. Quilla de fundición empernadada a fondos macizos con contraplacas de inox. Timón en poliéster relleno de espuma con mecha maciza inoxidable y cojinetes autoalineantes.

La opinión de [N&Y]

Diseño

- + Casco efectivo en regatas pero no exigente.
- + La sabiduría de Dufour en todos los detalles.
- Estética moderna pero no resultona.

Cubierta

- + Bañera eficaz pese al tamaño modesto.
- + Tejadillo y cubierta de proa limpias para vacaciones.
- + Numerosas astucias que hacen la vida fácil.

Acomodación

- + Excelente diseño y mejor realización de ebanistería.
- + Camarote de proa cómodo y amplio.
- Ganaría con más ventilación cuando tiene escotillas cerradas.