

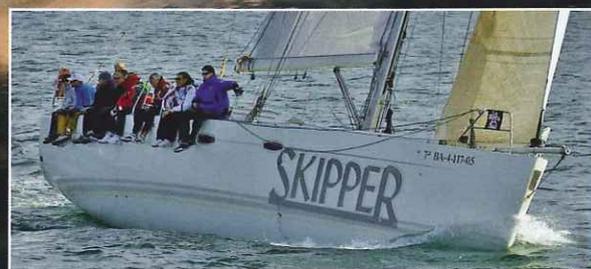
SKIPPER

REVISTA • NAUTICA

www.revistaskipper.com

Dossier
Alquilar un
catamarán

II GRAN PRIX
del
ATLANTICO
Enero de 2014



Equipamiento
Cubiertas y biminis

Barcos del mes

Prestige 450 • Dufour 36 • Sun Odyssey 41 DS • Astondoa 72 GLX

“The Best Skipper”
gana La Ruta de la Sal

ABO DE HORNO, UNA EXPERIENCIA SIN IGUAL

CANARIAS Y AEROPUERTOS 4,20 € - PO RTUGAL 3,35 €

8171304216389021

TEST

Dufour 36 Performance

Crucero-regata
de fácil optimización

Nombrado mejor crucero-regata del 2013 en Europa, el nuevo Dufour 36 Performance ofrece una plataforma de alto rendimiento con una equilibrada concesión a la navegación familiar.

Concebido para cumplir holgadamente con un programa de navegación de crucero-regata de lo más intensivo, el nuevo Dufour 36 Performance se sitúa como el modelo de menor eslora de la línea de alto rendimiento de este astillero francés.

Destaca de inmediato por las notables concesiones que se han hecho hacia los programas de regatas locales e in-

cluso a algunos más ambiciosos, como demuestran los éxitos obtenidos a nivel internacional en los diferentes circuitos desde su presentación. Para ello ofrece un plano vélico sencillo aunque grande para el desplazamiento, con un mástil fino y fácil de trimar, además de diversos detalles como los arcones desmontables de la bañera que liberan espacio para las maniobras y permiten dejar

en tierra peso innecesario antes de la regata.

Este nuevo diseño es fruto de la mano Umberto Felci, como es habitual en Dufour y viene a sustituir al antiguo 34 Performance, con una clara apuesta por las últimas tendencias en cuanto a francobordos y amplitud de su popa, además de adoptar una profunda orza, estrecha y con un pronunciado bulbo en forma de puro que debe hacer muy estable su navegación con olas.

En cubierta

Con un aspecto muy actual, en el que destacan las escotillas fijas a ambas bandas del casco, el botolón extensible en proa, elevado francobordo y una popa espacialmente ancha, el nuevo Dufour 36 opta, además, por una cubierta dotada de caseta de altura media en descenso hacia proa. En popa adopta una plataforma de baño abatible, que se alinea con la cubierta, cubriendo el cofre abierto destinado a la balsa salvavidas que

se sitúa junto al acceso a la timonería. Cabe destacar que la plataforma es fácilmente desmontable para evitar un peso innecesario en competición.

Es interesante la adopción de un backstay en forma de doble pata de gallo, bien desmultiplicado y con la polea muy alta que permite disponer de una cómoda entrada y sin tropiezos.

En la bañera la parte posterior comprende dos ruedas de gobierno de aluminio con pedestal lateral inclinado, acompañadas del espacio de asiento que forma la propia cubierta y que se separan del resto mediante un largo escotero de la mayor situado en el suelo, dos winches y varias mordazas para el trabajo sobre escotas y backs.

La bañera es especialmente ancha en la parte delantera, con unas marcas sobre crujía que indican la posibilidad de montar incluso una mesa opcional. Sin embargo, por su enfoque regatero se ha ob-

Aparejo

Mástil.....Fraccionado
Material mástil.....Aluminio
Nº crucetas.....2
Material jarcia.....Cable
Burdas.....No
Posición crucetas.....Atrasadas
Obenques atrasados.....No

Maniobra

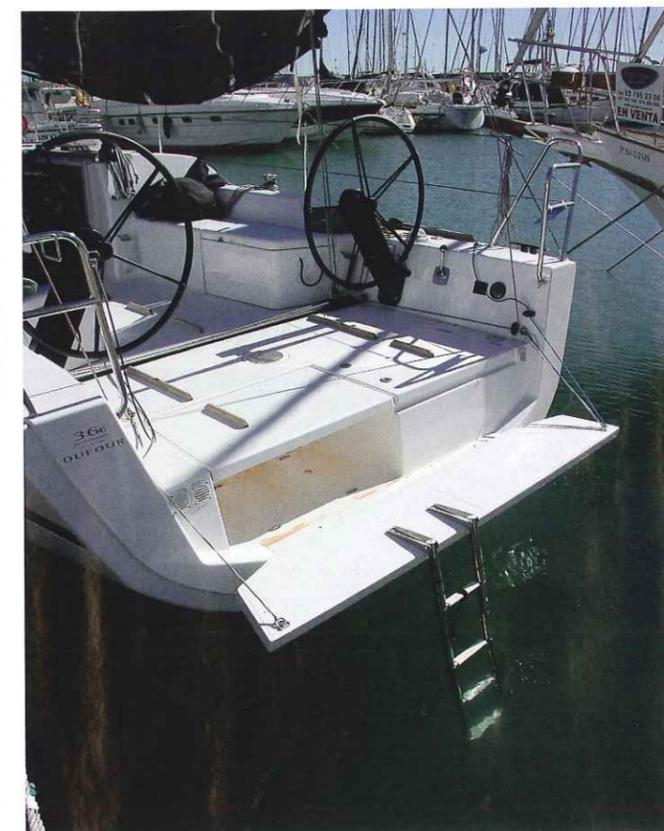
Winches.....6
Stoppers.....11
Reenvío a bañera.....Sí
Diseño.....Bueno
Génova.....Enrollable
Mayor.....Clásica
Calidad material.....Buena

Puntos destacados

- El tamaño de los stoppers
- Reenvío bajo cubierta
- El tensor de backstay
- La calidad del material

Puntos mejorables

- La posición de la regala en la banda
- El carro de génova corto



La plataforma de baño abatible queda enrasada con la bañera e incluye escalera plegable.



Los winches superiores se alinean con los stoppers del reenvío de las drizas.

Exteriores

Forro teca.....	No
Amplitud Bañera.....	Buena
Asientos.....	8
Mesa.....	Opcional
Sistema de gobierno.....	Rueda
Cofres.....	2+2
Ducha.....	Sí
Popa practicable.....	Sí
Capota entrada.....	No
Confort patrón.....	Normal
Visibilidad patrón.....	Buena
Protección.....	Normal
Paso a proa.....	Bueno
Capacidad cofre fondeo.....	Buena

viado de modo estándar, además de incluir dos largos asientos con una sección que, actuando de arcones desmontable, pueden dejarse en tierra para reducir el peso y ampliar el espacio libre a la hora de maniobrar en regata. La zona de entrada a la cabina comprende una puerta de guillotina con sección baja abatible y dos winches con sus respectivos stoppers para que el "piano" trabaje sobre las drizas, y no incluye el acostumbrado perfil para la instalación de una toldilla camper. Con una altura limitada, los respaldos de los asientos no molestan a la hora de acceder a los pasillos laterales que rodean el caseta, espaciosos debido a la colocación de los anclajes de obenques en la parte externa de la regala, aunque entroncan en proa con los escoteros de la génova.

Puntos destacados

- La posición de los obenques
- La anchura de la caseta en proa
- Los cofres desmontables
- El cofre de la balsa en popa

Puntos mejorables

- Que la mesa sea un opcional
- La altura del respaldo

El perfil del caseta es ancho en proa y cuenta con escotilla enrasada, que hace que resulte más agradable tomar el sol a la hora del crucero. Además cuenta con un cofre de fondeo especialmente profundo, con base interior para el montaje de un molinete y el ya comentado botolón retráctil para las velas portantes.



Se ofrece opción de colchonetas para los asientos, en parte desmontables, que ocupan la bañera.



Las dos ruedas de gobierno laterales son muy eficientes y de aspecto deportivo.



El cofre de fondeo es muy profundo y dispone de soporte para un molinete interior.



La caseta disminuye de altura en proa aunque mantiene buena anchura y escotilla enrasada para tomar el sol.

Interiores

Luminosidad.....	Buena
Escotillas practicables.....	6
Aseos.....	1
Asientos comedor.....	10
Mesa comedor.....	1,11x1,13 m
Neveras.....	1
Horno.....	Sí
Llitera proa.....	2x1,80 m
Literas centrales.....	1,95x0,64 m (x2)
Literas popa.....	2x1,46 m
Baño principal.....	0,94x1,20x1,89 m
Altura salón.....	1,91 m
Altura cabina proa.....	1,85 m
Altura cabina popa.....	1,93 m

Puntos destacados

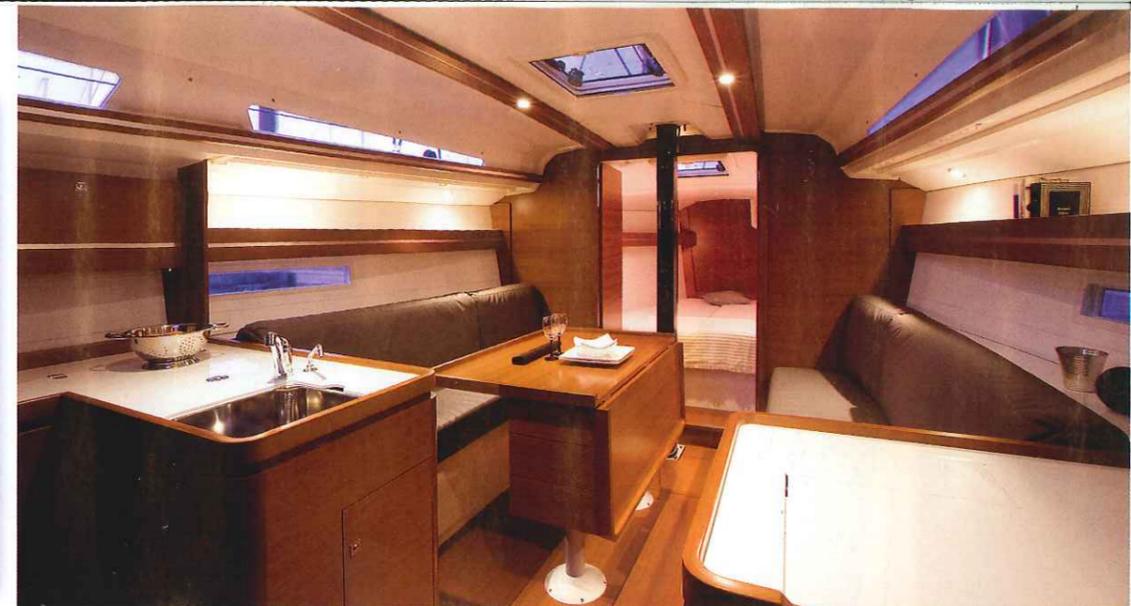
- La doble puerta de proa
- El pasamanos en el techo
- Su volumen interior

Puntos mejorables

- La luminosidad del camarote de popa
- Las escotillas practicables

Interiores

Para ofrecer un buen compromiso entre crucero y regata se ha dotado al nuevo Dufour 36 Performance de unos interiores con un volumen considerable, gracias a su buen francobordo, con una decoración práctica y agradable basada en una combinación de maderas de tono medio, contramoldes y acabados blancos y tapizados grises.



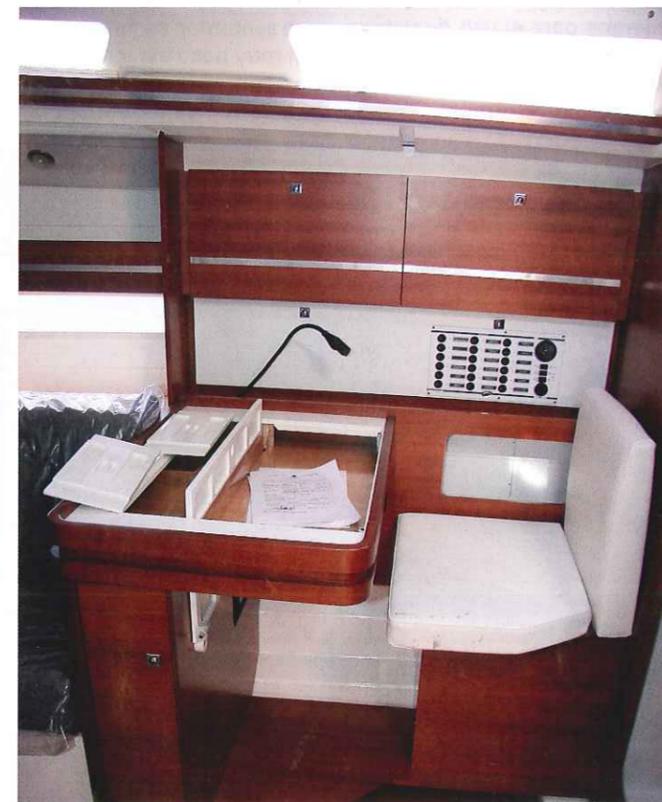
Bajo cubierta el salón ofrece una adecuada luminosidad y un espacio acogedor.

Es especialmente interesante la solución elegida para la zona de proa, que se ocupa mediante un camarote de gran cama doble baja, que se cierra mediante dos puertas que dejan un gran paso directamente sobre el mástil que atraviesa la cubierta. Esta generosa apertura facilitará el paso de las velas en regata y su estiba y movimiento interior. El salón principal comprende dos largos asientos enfrentados que forman un comedor gracias a una mesa central de alas abatibles. Además, la mesa incluye una sección abatible que permite formar una cama doble central. Junto a la escalera de entrada se sitúan una mesa de cartas de corte convencional aunque con una original estiba de sus diversas tapas, mientras en la

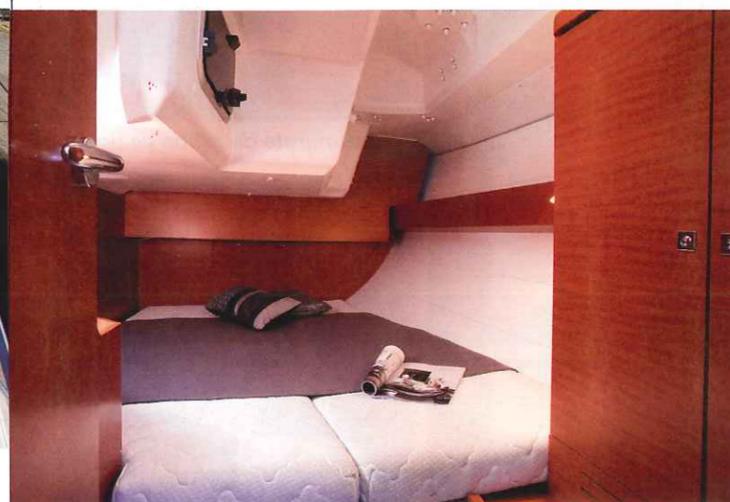
banda contraria la cocina ofrece una distribución envolvente y un completo equipamiento con doble fregadero. En la banda de babor, bajo bañera, ofrece un camarote con cama doble ancha y armario, aunque con solo una escotilla, dejando en estribor un aseo completo bastante espacioso que tiene un portón plegable de acceso a una amplia cámara de estiba situada en popa.

Aparejo

Como es de suponer por su enfoque regatero, este Dufour 36 ofrece una combinación de aparejo y maniobra que debe proporcionar unos buenos rendimientos sin tener que optar por materiales "exóticos". De hecho, se ha elegido un sencillo aparejo de fino mástil fraccionado con dos pisos de crucetas atrasadas y bastante anchas, un efectivo sis-



La mesa de cartas, de corte convencional, propone una original solución para la estiba de sus tapas.



El camarote de popa ofrece una amplia cama, aunque una luminosidad mejorable.



En proa las dos puertas grandes ofrecen un total acceso, a pesar de la posición central del mástil.

Navegando

tema de trimado del backstay de modo manual y una maniobra reenviada a bañera que si bien resulta fácil de trabajar, cuenta con una distribución más pensada para navegar con tripulación que en solitario. También cuenta con un botolón retráctil en una fognadura especial en la proa, con el que se mejoran los rendimientos para el uso de velas portantes, como exigen las actuales tendencias de diseño para los crucero-regata.

Si bien como en todo crucero de regatas se cuenta con trabajar los pesos con la tripulación en la banda, lo cierto es que durante la jornada de pruebas con una tripulación de tan sólo 5 personas y en unas condiciones de marejadilla y viento entre los 15 y los 17 nudos, pudimos navegar cómodamente y manteniendo un nivel de escora aceptable sin necesidad de hacer banda, aunque habiendo optado primero por hacer un rizo en la mayor. En este sentido destaca la regala de madera, cuya posición, demasiado alta y hacia dentro, no resulta especialmente cómoda para sentarnos encima. Con muy poco esfuerzo pudimos trimar la embarcación para ponernos a ceñir al má-

ximo, con la única precaución de mantener un tripulante en el escotero de la mayor para evitar que se fuera de orzada cuando cargaba la racha de viento, marcando una velocidad entre los 7,5 y los 7,8 nudos, con un rumbo muy firme en el que apenas afectaba el tamaño de las olas. Abriendo las velas hacia los 60° nos situamos sobre los 8,5 nudos, que pasaron a 9,2 nudos a 90° y apenas bajaron a 8 nudos a 120°. Sin embargo el detalle importante es la facilidad como el Dufour 36 empezó a planear a 180° sin necesidad de montar el asimétrico, gracias a una popa ancha y buena estabilidad que nos situó sin dificultad sobre los 10,4 nudos de máxima. Texto R. Masabeu. Fotos Jean-Marie Liot y R. Masabeu

Nos llamó la atención

Dufour 36 E Performance



La estiba de la balsa en popa.



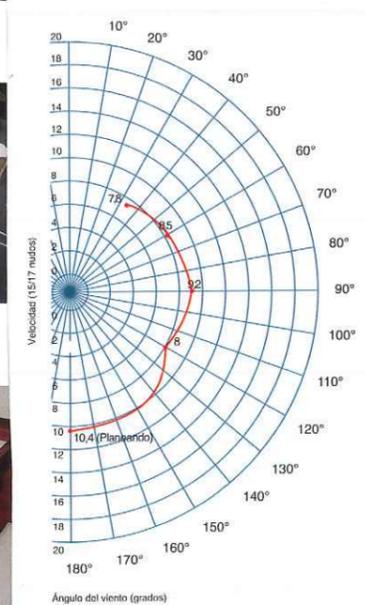
El cofre desmontable de bañera.



La estiba interior de las tapas.

Constructor: **Dufour** (Francia)
www.dufour-yachts.com
Importador: **Bricomar**
Pº Juan de Borbón, 86 - 08003 Barcelona
Tel.: (34) 93 221 92 08
www.bricomar.com
info@bricomar.com

Polar de velocidad de la prueba



Características

Esloa total	10,99 m
Esloa casco	10,99 m
Esloa flotación	10,21 m
Manga	3,61 m
Calado	2,20 m
Desplazamiento	6.400 kg
Capacidad de combustible	90 l
Capacidad de agua	220 l
Tanque séptico	Si
Material de construcción	PRV
Superficie vélica total	72,10 m

Precio básico aproximado sin velas:
127.969 € + impuestos

Habitabilidad

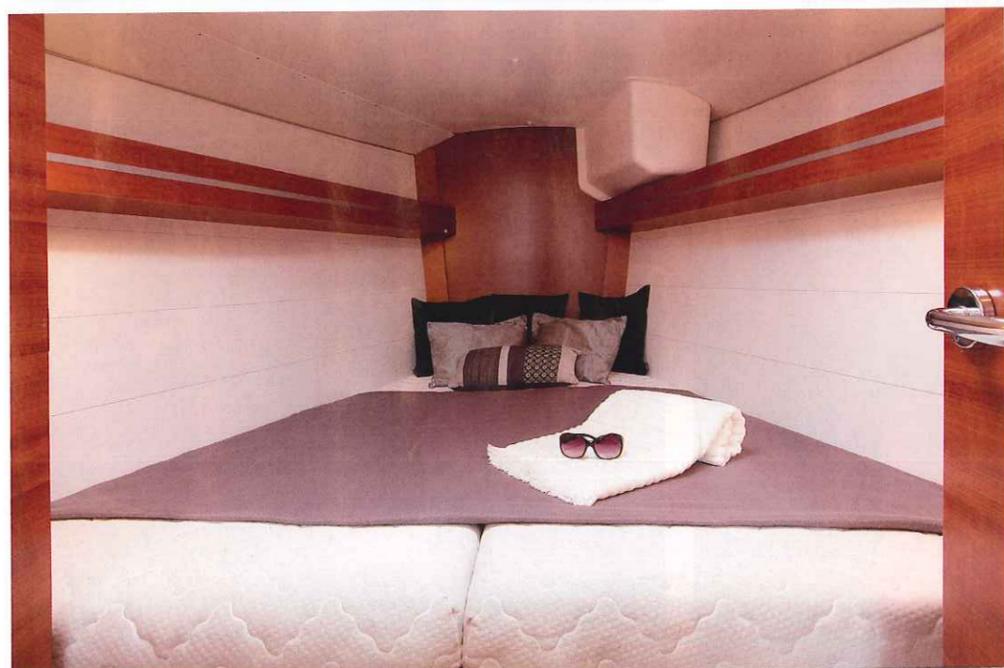
Plazas homologadas zona 2	8
Asientos en bañera	10
Camarotes	2
Personas en litera	6+1
Ancho pasillos laterales	36 cm
Molinete	Si
Plataforma baño	Abatible

Motorización

Modelo	Volvo D1-30
Ciclo	4T
Potencia al cigüeñal	28 hp
Potencia en la hélice	27 hp
Régimen máx. recomendado	3.200 r.p.m.
Nº de cilindros	3
Cilindrada	1.1 l
Peso	158 kg
Nº de motores	1
Tipo de combustible	Gasoil
Tipo de transmisión	Sail Drive

Skipper opina

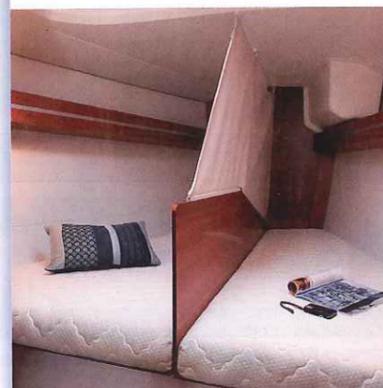
El buen compromiso conseguido en el Dufour 36 Performance entre las necesidades de un aficionado a las regatas y el crucero familiar, queda patente bajo cubierta en unos interiores amplios, con buena capacidad a la hora de dormir y un buen equipamiento para la vida a bordo, aunque también en su simplicidad y fácil mantenimiento, mientras que en cubierta ofrece una bañera ancha y modular, con un adecuado confort y detalles interesantes para una navegación cómoda bajo el sol o para acoger una completa tripulación profesional para buscar el máximo rendimiento. Es evidente que por el tipo de apéndices adoptado, con su orza de bulbo en forma de "T" siguiendo las últimas tendencias de diseño para los modelos de regata y crucero-regata, este modelo apuesta por unas prestaciones ciertamente elevadas con las que busca despuntar en cualquier campo de regatas, gracias también a un plano vélico importante y muy fácil de trimar.



Ofrece una amplia cama doble en el camarote de proa en la que se puede montar un separador anti-escora.



El camarote de estiba de popa.



El separador de la cama de proa.

