



GFK-Klassiker Dufour 24

Seit der legendären Arpege gelten die Yachten aus dem Hause Dufour als etwas exzentrisch und typisch französisch. Wenn die Linien auch häufig für kontroverse Ansichten sorgten, gaben Raumangebot und Segel-eigenschaften nie Anlass zu Kritik. Ein typischer Vertreter ist die 24, die mit vielen guten Ideen die Gunst der Käufer fand. Jan Kuffel hat sich näher mit diesem Neo-Klassiker beschäftigt.

Im Jahr 1976 gehörte die französische Werft Dufour zu den Großen der Branche, dementsprechend gespannt wurde der neue 24-Fuß Kleinkreuzer erwartet, den Werftchef Michel Dufour selbst gezeichnet hatte. Was sich den Seglern präsentierte, war ein Volumenmodell im wahrsten Sinne des Wortes und trotz ungewöhnlicher Optik von Anfang an ein Erfolg. Obwohl das Schiff bereits 1979 durch die Dufour 1800 abgelöst werden sollte, sorgten gut gefüllte Auftragsbücher dafür, dass die 24 bis 1986 weitergebaut wurde, mehr als 1.000 Exemplare verließen die Werfthallen.

Gewöhnungsbedürftige Optik

Von außen betrachtet fallen zunächst die ungewöhnlichen Proportionen der Konstruktion auf. Der Rumpf wirkt extrem hochbordig, was über einen schmalen Zierstreifen nur unwesentlich kaschiert wird. Der Aufbau ist kurz und relativ flach, er wirkt durch einen umlaufenden dunklen Streifen optisch noch klei-

ner. Durch ein breites Heck und die weit nach vorn gesetzte Kajüte ergibt sich ein riesiges Cockpit. Auf diesem voluminösen Unterbau wirkt das 7/8-Rigg eher klein und schwächling.

Unter Deck

Über den ungewöhnlich hohen Rumpf wurde ein großer Innenraum geschaffen, der maximal vier Seglern ausreichend Bewegungsspielraum und Schlafgelegenheiten bietet.

Im Salon finden sich zwei ausreichend dimensionierte Längskojen, dahinter wurden offene Schapps angeordnet. Als Blickfang sind die Kojen zur Schiffsmitte hin mit Aluminiumprofilen verblendet. An Steuerbord wird auf einer Schiebepantry gekocht, die bei Nichtgebrauch unter die Cockpitducht geschoben werden kann. Eine Spüle steht ebenfalls zur Verfügung. Die ganze Pantry-Sektion ist als GFK-Formteil ausgeführt und sehr schwer, dennoch funktioniert die Führung auf zwei Edelstahlrohren relativ leichtgängig.



Die Einbaumaschine ist unter dem Cockpitboden gut zugänglich. Fährt man einen Außenborder, steht der Platz als Stauraum zur Verfügung

Das Cockpit ist sehr groß und breit, der Rudergänger sitzt auf Grätings, die zwischen Ducht und Heckspiegel eingehängt werden

An Steuerbord wurde eine Eisbox integriert, der Raum hinter der Koje wird ebenfalls als Stauraum genutzt, Hundekojen gibt es nicht. Ein klappbarer Kajüttisch bietet vier Seglern Platz, er kann in einer Halterung unter dem Vordeck verstaut werden und lässt sich auch im Cockpit aufstellen. Das Vorschiff verfügt über eine V-Koje, die sich durch ein Einlegepolster zum Doppelbett umbauen lässt. Unter der Steuerbordseite wurde eine Pumptoilette untergebracht, die sich auch wirklich benutzen lässt. Leider fehlen Schwalbennester im Vorschiff, einfache Stautaschen sind

aber problemlos nachzurüsten. Mit 1,72 Meter steht im Salon ebenfalls ungewöhnlich viel Kopffreiheit zur Verfügung. Bei Dufour hat man sich schon immer auf den Ausbau mit großflächigen Innenschalen verlassen, das ist bei der 24 nicht anders und bietet Vor- wie Nachteile. Positiv ist, dass die komplette Inneneinrichtung leicht zu reinigen ist, es gibt wenige schlecht erreichbare Ecken. Leider dient die Innenschale auch zur Aussteifung der Konstruktion. Diesem Zweck ist sie nicht immer gewachsen, auf vielen Exemplaren finden sich Risse in hochbelasteten Bereichen wie den Flanschen für

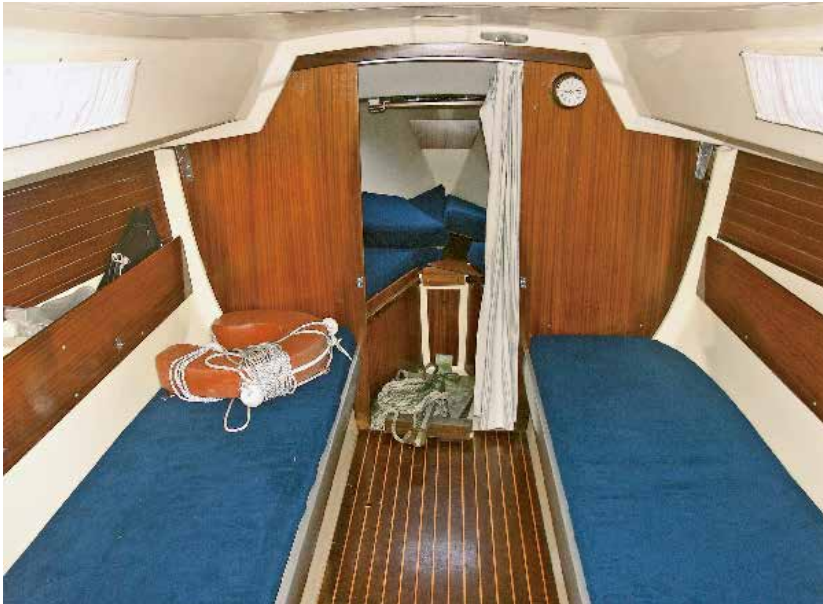
das Hauptschott, das mit Popnieten fixiert und nicht anlamiert ist. Der Kielbereich wird ebenfalls nur durch die Innenschale verstärkt, Bodenwrangen gibt es keine. Zum Nachrüsten von Decksbeschlägen muss die Deckenverkleidung aufgeschnitten werden, Inspektionsöffnungen oder Blinddeckel waren ab Werft nicht vorgesehen. Der übrige Ausbau ist mit Mahagoni-Sperrholz in Großserienqualität ausgeführt, die ganze Kajüte wirkt hell und keineswegs ungemütlich. Leider sind alle Holzteile einschließlich des Hauptschotts an der Innenschale mit Popnieten befestigt, was nicht nur unschön aussieht, sondern auch im Seegang für starke Quietschgeräusche sorgt.



Der Niederengang verfügt nicht über ein Schiebeluk und ist nach vorn geneigt. Ohne Sprayhood wird es schnell feucht im Schiff. Der Traveller ist zu kurz

An Deck

An Deck ist die Dufour 24 recht simpel ausgestattet. Breite Laufflächen sowie lange Handläufe sorgen für sichere Bewegungen an Deck, die Reling ist allerdings etwas zu niedrig ausgefallen und hat nur einen Durchzug. Das 7/8-Rigg steht auf dem Aufbau und ist nur mit einfachen Unterwanten verstagt, die Püttinge wurden recht weit vorn auf dem Seitendeck montiert, sodass die Salinge kaum Pfeilung nach achtern aufweisen. Darüber hinaus sind die Salingnocken nicht auf dem Wantendraht fixiert und können nach unten rutschen, was die Maststatik negativ beeinflusst und in Extremsituationen zum ►



Die Dufour 24 bietet viel Platz für ihre Größe, allerdings ist die konsequente Montage von Innenschalen nichts für Holzliebhaber. Die Mahagoni-Elemente sind einschließlich des Hauptschotts lediglich an die Innenschale genietet, was häufig zu Quietschgeräuschen führt und nicht sehr angenehm aussieht

Mastbruch führen kann. Das Vordeck bietet ausreichend Platz zum Segelwechseln, ein kleines Klapppluk sowie eine Hutze auf dem Aufbau dienen der Lüftung. Die Rumpf-Deck-Verbindung wird durch eine umlaufende Aluminium-Winkelschiene geschützt, mit der auch die Rellingfüße verbolzt sind. Dies hat den Nachteil, dass die Schiene über den langen Hebel der Rellingstützen leicht verbogen werden kann und Leckagen zwischen Rumpf und Deck entstehen. Fallen und Reffleinen werden im Standard am Mast bedient. Ein Schiebeluk gibt es nicht, stattdessen ist der Aufbau über dem

nach vorn geneigten Niedergang nach oben gewölbt. Das Cockpit hat geradezu gigantische Ausmaße für ein Schiff dieser Größe, es erstreckt sich fast über die gesamte Rumpfbreite sowie bis zum Spiegel. Die eingeformten Duchten enden zirka einen Meter vor dem Heck, der Zwischenraum wird mit Holzgrätings überbrückt, auf einigen Dufour 24 gibt es abnehmbare GFK-Deckel. Die darunter befindlichen Stauräume sind zum Cockpit völlig offen, können also nur für wasserunempfindliche Ausrüstung wie Fender und Leinen verwendet werden. Die Crew sitzt

geschützt hinter hohen Sülls, die leider zu schmal sind, um von der hohen Kante zu steuern. Der Rudergänger hat aber auch von der tieferen Sitzposition aus einen guten Überblick. Für die Vorsegel sind zwei 16er-Winschen von Lewmar im richtigen Winkel montiert, sie reichen gerade eben aus, um die Genua auch bei mehr Wind dichtzuholen. Vor dem Niedergang ist ein kurzer Traveller montiert, der für effektiven Großsegeltrimm gern etwas länger ausfallen dürfte. Gleiches gilt für die Schienen der Genuaholepunkte, sie sitzen zwar an der richtigen Stelle, sind aber auch extrem kurz geraten und bieten nicht viel Spielraum für Einstellungen.

Unter Segeln

Trotz des eher bulligen Äußeren verfügt die Dufour 24 über gute Segeleigenschaften. In der Tiefkiel-Version mit 1,20 Meter Tiefgang ist das Schiff sehr steif und kann die volle Segelfläche lange tragen, eine flachere Version, die lediglich 80 Zentimeter tief geht, gab es als Option. Durch das schräg nach achtern stehende, nicht vorbalancierte Ruderblatt entsteht schon bei recht geringer Krängung ein vergleichsweise hoher Ruderdruck, für einen Sonnenschuss muss es aber kräftig wehen. Ab drei Windstärken sollte der Traveller etwas in Lee gefahren werden. Eine leichte Vorbalancierung der Ruderfläche könnte hier Abhilfe schaffen, sie wäre auch mit geringem konstruktivem Aufwand



Die Schiebe pantry ist als GFK-Formteil ausgeführt und wird bei Nichtgebrauch über zwei Edelstahlrohre als Führung unter die Cockpitducht geschoben. Sie sollte nicht mit einem Gasherd bestückt sein, aufgrund der ständigen Bewegung wäre die Gefahr eines Gaslecks in der Leitung sehr groß



Unter der Steuerbord-Vorschiffskoje wurde ein Pump-WC eingebaut, das gut nutzbar ist

realisierbar. Mit einer nachgerüsteten Talje am Achterstag ließe sich durch mehr Mastkrümmung das Großsegel flachtrimmen, was ebenfalls die Luvgierigkeit reduzieren würde. Das flexible Mastprofil und die 7/8-Takelung bieten sich hierfür geradezu an. Die Dufour 24 erreicht eine gute Höhe am Wind und ist für ihre Länge relativ schnell. Besonders bei etwas frischerem Wind ist die Konstruktion in ihrem Element. Ist es flau, dürfte die Segelfläche angesichts des eher hohen Gesamtgewichts gern etwas größer sein, eine Genua 1 sowie ein Spinnaker gehören in jedem Fall an Bord. Bei größeren Krängungswinkeln neigt das Vorschiff durch die ebenen Rumpfsseiten etwas zum Schlagen, dennoch bleibt es im Cockpit lange trocken. ►



Der Kielbereich wird nur durch die Innenschale versteift, die Kielbolzen sind verspachtelt



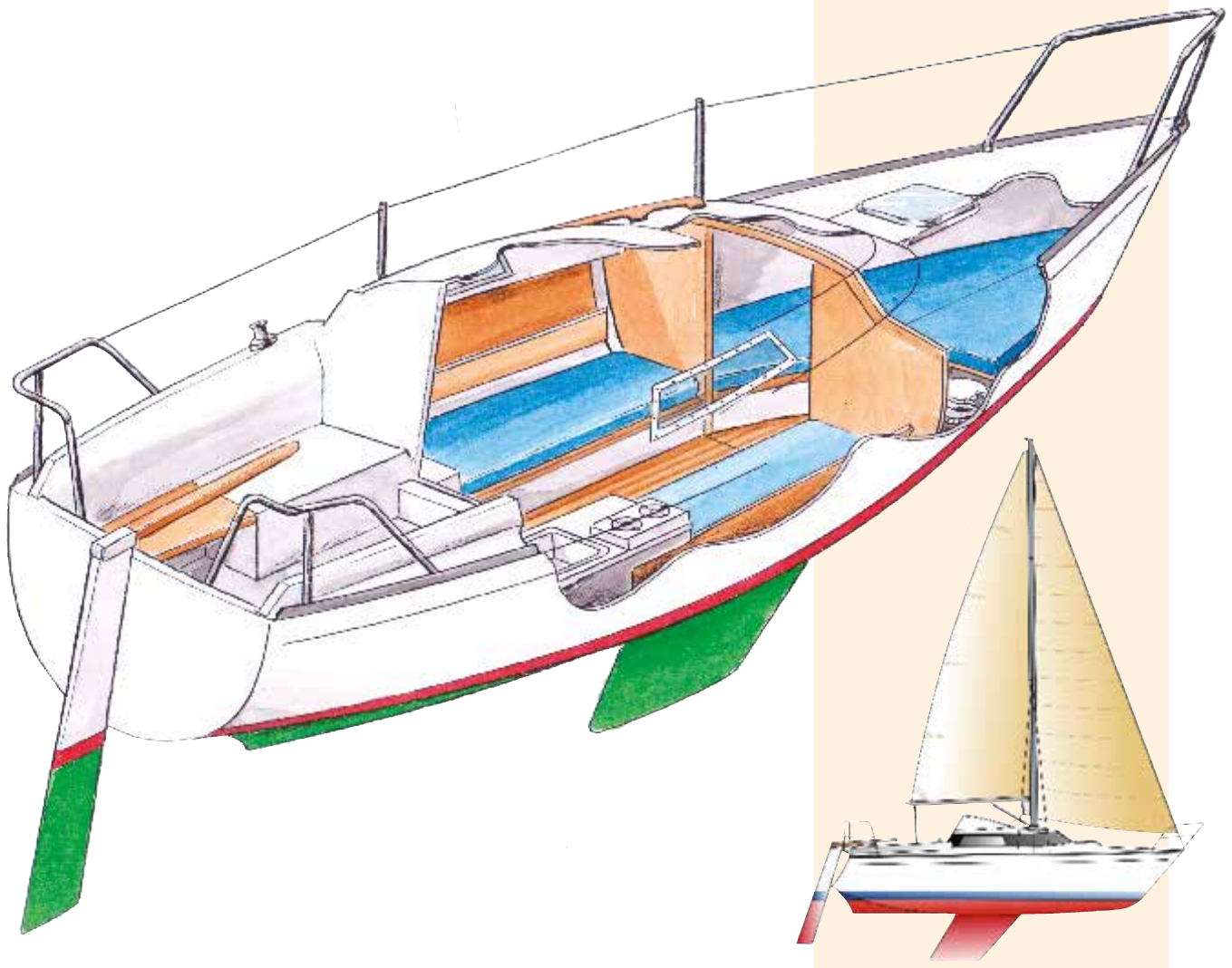
Der Niedergangsbereich bietet viel Platz, unter dem Deckel rechts verbirgt sich eine Eisbox, auf vielen Exemplaren wurde hier ein Kühlaggregat nachgerüstet



Kritisch: Häufig fault das Hauptschott auf den Dufours unter den Püttingen, solche Schäden müssen fachgerecht behoben werden und größere Schäden abzuwenden

Technische Daten Dufour 24

Konstrukteur	Michel Dufour
Werft	Dufour/ Frankreich
Takelung	7/8
Bauweise	Rumpf GFK massiv
Deck	Sandwich
Länge ü.A.	7.35 m
LWL	6.00 m
Breite	2.50 m
Tiefgang	1.20/0.80 m
Verdrängung	1.300 kg
Ballast	ca. 530 kg
Segelfläche a.W.	22 qm
Spinnaker	30 qm
Kojen	4
Motor	AB bis 12 PS verschiedene Diesel
Neupreis 1978	ca. 14.400 Euro
Gebrauchtboote	ab 8.000 Euro
Internet	www.dufour-yachts.com www.dufour24.de





Unter Segeln sieht die Dufour 24 wesentlich besser aus als im Hafen, das agile Manövrierverhalten und die guten Kreuzzeigenschaften bringen bei mehr Wind viel Spaß

Unter Motor

Im Standard wurde die Dufour 24 mit einem Außenborder ausgeliefert, der auf Schienen am Heck gelagert ist und zum Segeln hochgezogen wird. Der Einbau eines Diesels bis zirka 8 PS war aber werftseitig schon vorbereitet, zahlreiche Exemplare verfügen heute über eine Einbaumaschine. Ein großes Luk im Cockpitboden erleichtert Montage und Wartung des Innenborders, von der Kajüte aus kommt man nach Ausbau des Niedergangs an den Diesel heran. Die Manöviereigenschaften unter Maschine gestalten sich problemlos, das Ruder wird durch die Schraube direkt angeströmt und die Dufour 24 dreht fast auf dem Teller. Durch den hohen Rumpf vertreibt die Konstruktion ohne Fahrt im Schiff allerdings recht schnell, dies muss bei Hafenmanövern beachtet werden. Ist ein Außenborder installiert, fallen die Manöviereigenschaften ähnlich gut aus, er kann zur Unterstützung der Ruderwirkung mitgedreht werden.

Fazit

Obwohl konstruktionsbedingt eher „elastisch“ gebaut, gilt die Dufour als robust und langlebig. Weichgetretene Stellen an Deck und im Cockpit sind dennoch eher die Regel als die Ausnahme.

Leckende Wantenpüttinge sorgen häufig für Schäden am hölzernen Hauptschott, die kritisch werden können, wenn die Befestigung der Rüsteisen durch Rott weich wird. Eine Reparatur ist unbedingt nötig, aber mit einigem Aufwand verbunden. Ebenfalls undicht sind oft die aufgeschraubten Fenster aus Plexiglas sowie die Schotschienen auf dem Seitendeck.

Eine Sprayhood sollte unbedingt nachgerüstet werden, sonst wird es durch den nach vorn geneigten Niedergang schnell feucht im Schiff.

Wer die Dufour 24 trailern will, was aufgrund der Maße noch möglich ist, sollte sich für ein Exemplar mit Außenborder entscheiden, sonst gibt es Probleme mit dem Gewicht. 