

DUFOUR

BROCKER NÁUTICA

YACHTS®

GRAND LARGE

500

Um grande veleiro, não só no tamanho, mas também no conforto a bordo e na navegação fácil e tranquila



Espelho de popa que abre e vira plataforma

Duas rodas de leme para melhor navegação

Cabine confortável, espaçosa e com boa altura

A apresentado no Brasil pela primeira vez no último Rio Boat Show, e lançado em setembro do ano passado, no salão de Cannes, o Dufour Grand Large 500, da Dufour, um dos cinco maiores estaleiros franceses e o único a produzir exclusivamente veleiros, é o maior e mais novo integrante da linha Grand Large, termo que pode ser traduzido como "Mar Aberto", já que designa barcos com capacidade para grandes navegações oceânicas.

Com cerca de 35 unidades já vendidas, é um barco que agrada mesmo aos velejadores mais exigentes, porque, além de ter boa performance e bom conforto, tem soluções inteligentes que facilitam a navegação, como, por exemplo, o convés limpo, com todas as adriças correndo embutidas no teto da cabine, o enrolador de genoa com tambor sob o convés e o lançador de âncora rebatível, que, quando fora de uso, fica escondido dentro do paiol.

Testamos o Grand Large 500 na sua configuração intermediária, ou seja, com alguns opcionais em



BROCKER NÁUTICA
YACHTS®

PARA IR LONGE
O Dufour Grand Large 500 é o mais novo e o maior da linha Grand Large, para barcos com capacidade de longas travessias oceânicas. E não desaponta

Mastreação fracionada com 4 cruzetas anguladas

Camarotes que podem ser 3 ou 4

Casco com linha d'água longa

relação à versão básica (cujo preço no Brasil gira em torno de R\$ 1,2 milhão), mas sem todos os da versão completa, que custa em torno de R\$ 1,5 milhão, pois inclui gerador, ar-refrigerado, mastro de enrolar, motor de 110 hp (em vez de 75 hp, como no barco testado) e outros acessórios, como bow e stern thrusters. Claro que a versão completa agrada mais, porque aumenta o nível de conforto a bordo — e a diferença, de cerca de R\$ 300 mil, não é tão grande assim pelo que oferece. Mas o preço é condizente para um barco importado e top de linha, já que o

modelo 500 é o maior da série Grand Large.

Ele não tem concorrentes nacionais, apenas outros veleiros importados, como os Beneteau Sense 50, Oceanis 50, Jeanneau Sun Odissey 509, Bavaria Cruiser 50 e Hanse H495. Numa comparação geral, o Dufour leva vantagem na capacidade dos tanques d'água, mas tem características bem parecidas de deslocamento, embora sua área vélica seja um pouco menor do que a média da faixa. Mas só nisso ele fica abaixo da média. No restante, está sempre bem acima dela.



COZINHA EM DUAS

A cabine, completa e muito espaçosa, tem a cozinha numa posição curiosa, ao fundo e não na entrada, e dividida em duas partes: uma com fogão e freezer e outra com pia e bancada



UM OU DOIS

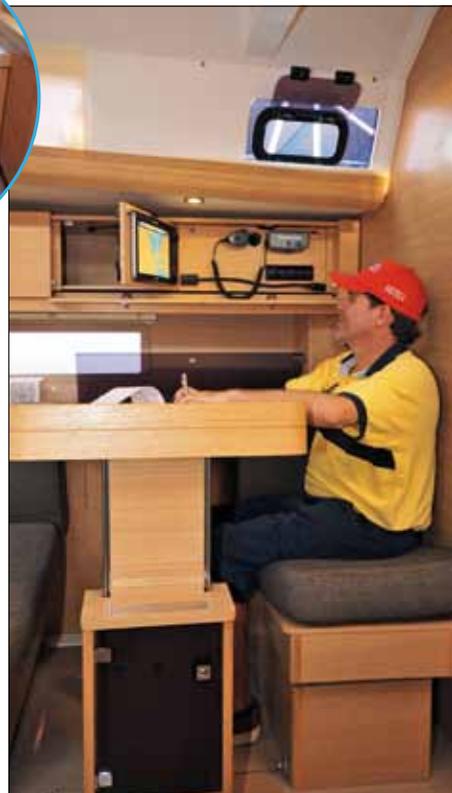
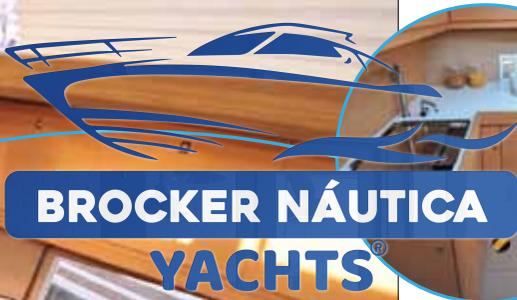
O camarote principal, na proa, é tão espaçoso que pode ser dividido em dois, caso o proprietário prefira quatro camarotes no barco

COMO ELE É

O Dufour Grand Large 500 é um barco com um projeto inteligente, que permite o fácil e rápido acesso aos cabos de controle do velame e às catracas, mesmo para uma tripulação reduzida. Na verdade, aliando o piloto automático à catraca elétrica e à genoa autocambante, é perfeitamente possível conduzi-lo sozinho — apesar de ser um 50 pés! O cockpit combina área de navegação e de lazer, sem que uma coisa atrapalhe a outra. Para os “passageiros”, há uma grande mesa de refeições (com abas rebatíveis, e um providencial frigobar embutido nela) e um dos sofás também pode se trans-

formar num amplo solário ou em uma espécie de cama ao ar livre, para quando o barco está adernado. Já a navegação é extremamente confortável, uma vez que o timoneiro pode escolher entre a pilotagem em pé ou sentado, sempre com ótima visão à frente de qualquer uma das duas rodas de leme — cada uma delas com um console de instrumentos, mas nenhum deles com espaço para o rádio, o que causa certa estranheza.

A cabine é confortável e segura, com muitos corrimões, quinas arredondadas e degraus curvos nas escadas, para quando o barco estiver adernado. A altura varia entre 1,85 e 1,95 m. São três camarotes/suítes,



BOA MESA

A mesa de navegação tem inclinação regulável, para acompanhar o adernamento do barco, e lugar para rádio e tela multifuncional



Poucos veleiros de 50 pés oferecem cabine e camarotes tão confortáveis

DOIS X DOIS

Os dois camarotes secundários também são bons, com 1,85 m de altura, e acomodam duas pessoas



com opção de um quarto, se o principal, na proa, for dividido em dois. Do lado de fora, o que chama a atenção é o espelho de popa, que é rebatível e, no barco testado, aberto e fechado por meio de cabos (mas opcionalmente pode ter comando elétrico, o que é bem mais prático). Quando aberto, forma uma generosa plataforma de popa, com chuveirinho de água doce e salgada e uma ótima churrasqueira elétrica.

Mas nada é mais interessante do que a cozinha, dividida em duas partes, junto à cabine de proa e não na entrada — também sua localização é curiosa. De um lado, ficam o fogão, a geladeira, o freezer e uma ótima

adega para 25 garrafas, sob o piso. Do outro, pia, bancada e diversos armários. Essa disposição permite um salão principal mais espaçoso, com sofá e mesa maiores do que se a cozinha ficasse no local habitual. Por outro lado, o ambiente como um todo fica mais suscetível a incômodos odores.

Projetado para travessias oceânicas, o Grand Large 500 tem nada menos que três tanques de água doce, com capacidade total de 680 litros, o que confere a este veleiro uma "autonomia" condizente com sua proposta de uso. Além disso, vem com dessalinizador, o que torna a permanência a bordo quase infinita.

Dufour 500 GL

BROCKER NÁUTICA YACHTS®

BOM DE PILOTAR

O cockpit tem duas rodas de leme e permite pilotagem em pé ou sentado, com ótima visibilidade e bancos que podem até virar uma minicama

FECHADO OU ABERTO

O espelho de popa é rebatível e forma uma ótima plataforma de popa, mas nem sempre com comando elétrico



COMO NAVEGA

O Dufour Grand Large 500 tem uma boca generosa, que propicia um ótimo espaço interno, mas isso poderia prejudicar a sua performance, o que não acontece por conta da proa reta, que aumenta a linha d'água e, por consequência, a velocidade. Além disso, um chine, ou "vinco" no costado, e o fundo mais chato junto à popa geram grande estabilidade e facilitam as "surfadas". Sua área vélica soma 100,8 m² e é composta por uma mestra full-batten, de 52,8 m², e uma genoa autocambante de 48 m², além da possibilidade de adicionar um balão assimétrico, que vai armado em um prático gurupés retrátil.

Testamos este barco em um dia de mar calmo e com ventos em torno de 7 nós, com eventuais rajadas de 10 nós. Nestas condições, ele navegou macio e foi preciso nas manobras. No través, atingiu bons 5,8 nós de velo-

cidade, com 5 nós na orça apertada (de 30 graus) e 5,4 nós na orça folgada (de 60 graus). Sem balão, fez 5,5 nós no vento pela alheta e 5 nós sob vento de popa. Apesar de o vento não ter sido o ideal para sentir todo o potencial deste barco, é possível afirmar que ele navega muito bem. Mesmo com ventos suaves, acelerou rapidamente em todas as rajadas, mostrando que, se o vento aumentasse, certamente a velejada seria bem mais empolgante.

No motor (que no barco testado era de 75 hp, com hélice dobrável de três pás), atingimos a marca máxima de 8,5 nós, a 3 000 rpm, e 7,5 nós em regime de cruzeiro, de 2 300 rpm, o que propiciaria uma autonomia de cerca de 675 milhas, suficiente, e com sobra, para navegar, apenas no motor, entre Búzios e Salvador ou de Florianópolis a Vitória. Ou seja, mesmo que falte vento, ele segue em frente. E vai longe. Com todo conforto.

COMO TESTAMOS

ONDE: Baía de Guanabara

CONDIÇÕES: Tempo bom, ventos de 7 nós e mar com ondas de menos de 0,5 m

A BORDO: Quatro pessoas, 280 litros de combustível e 600 litros de água

MASTREÇÃO E VELAS: mastro fracionado com dois pares de cruzetas anguladas, genoa autocambante com enrolador, mestra full-batten com capa na retranca e lazy-jacks.

QUEM FAZ

O estaleiro francês Dufour é o único dos grandes estaleiros franceses a produzir, desde 1964, apenas veleiros. No Brasil é representado pela Descobreventos, www.descobreventos.com.br.



BROCKER NÁUTICA YACHTS®



NO SEU LUGAR

Adriças embutidas, calço para subir no mastro (acima) e lançador de âncora rebatível escondido no paiol são algumas das boas soluções deste barco



GELADEIRA LÁ FORA

No cockpit, refrigerador embutido debaixo da mesa. O timoneiro não precisa abandonar o posto nem quando bate a sede

A versão básica custa cerca de R\$ 1,2 milhão, um bom preço para o barco que é



BOM DE VELA

O Dufour 500 navega bem e fácil, graças ao seu ótimo sistema de manejo, que inclui até um gurupés retrátil (no detalhe)



RESUMO

BROCKER NÁUTICA

YACHTS®



PONTOS ALTOS

Convés livre e espaçoso

Tem gurupés retrátil

Bons tanques de água



PONTOS BAIXOS

Comando da popa opcional

Bow e stern thrusters também

Não há rádio no cockpit

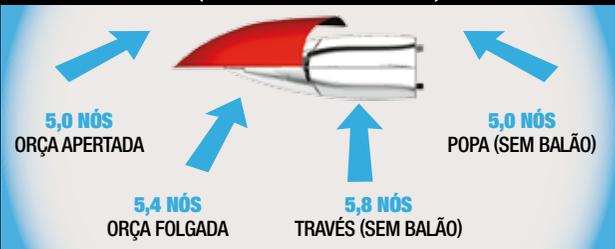


OS NÚMEROS DA DUFOUR 500 GL



Comprimento	15,10 m
Boca	4,80 m
Borda-livre proa	1,75 m
Borda-livre popa	1,21 m
Calado	2,30 m
Área vélica (mestra e genoa)	100,8 m ²
Altura na entrada da cabine	1,95 m
Altura nos banheiros	1,95 m
Deslocamento	14 200 kg
Lastro	4 200 kg
Água	680 litros
Pessoas (dia/pernoite)	11/6
Projeto	Umberto Felci

COMO VELEJOU (Com ventos de 7 nós)



PILOTAGEM

As duas rodas de leme têm manejo confortável, tanto sentado quanto em pé, com ótima visibilidade. Os instrumentos e cabos ficam todos à mão, permitindo o controle de uma só pessoa.



CABINE

Com altura que varia entre 1,85 m nos camarotes de popa e 1,95 m no salão principal, tem três banheiros e opção de três ou quatro camarotes. A cama de proa mede bons 2,00 m x 1,60 m.



COCKPIT

Tem bom espaço nas passagens laterais para a proa, braçolas altas nos bancos e mesa com abas dobráveis, com frigobar embaixo. O espelho de popa abre e vira uma ótima plataforma.



CONSTRUÇÃO

Casco em fibra de vidro com sanduíche de espuma de PVC rígida Divinycell e hand lay-up, com acabamento geral excelente e montagem impecável.



PAÍÓIS

Existem muitos e de todos os tamanhos. Têm acabamento interno em gelcoat e braços hidráulicos que mantêm a tampa aberta.



MASTREAÇÃO

Mastro e retranca em liga de alumínio, com estaiamento fracionado e dois pares de cruzetas anguladas. As velas têm layout trirradial, com genoa autocambante e mestra full-batten.



QUANTO CUSTA

Entre cerca de **R\$ 1,2 milhão** e **R\$ 1,5 milhão**

(versão básica, com velas, mastreação e motor de 75 hp)

(versão completa, com todos os opcionais e motor de 110 hp)