



Popa com espelho que abre e vira plataforma

Duas rodas de leme

Convés com cabos e equipamentos à mão

Banheiro espaçoso, mas único

Interior bem iluminado e ventilado

DUFOUR 375 GRAND LARGE

Veleiro para toda a família



Este bom barco francês tem tamanho adequado e várias soluções inteligentes para facilitar a vida no convés e na cabine

Velejar é a forma de navegação que permite a maior interação e contato direto com a natureza. Não polui, não gasta combustível e o único barulho que gera é o vento enchendo as velas e o gostoso chuá-chuá da água passando pelo casco. Além disso, permite ir longe e praticamente a qualquer lugar, porque não depende de autonomia, já que o único combustível é o vento — que, inclusive, é de graça. Neste nosso teste, o veleiro francês Dufour 375 Grand Large, lançado (no Brasil também) em 2010 e já com 220 unidades vendidas mundo afora, atendeu muito ao que os velejadores esperam quando pensam em um bom barco: que seja confiável, navegador, confortável e “inteligente” nas soluções e aproveitamento dos espaços a bordo.

Ele é bonito e arrojado, sem, contudo, ser exagerado, e foi projetado visando os cruzeiros com boa performance. Ou seja, também veleja rápido. Agrada, particularmente, pelo espaço interno, que é maior do que o da maioria dos veleiros da sua categoria, e por ter várias soluções que facilitam as tarefas do dia a dia, tanto as de navegação, no cockpit, quanto as domésticas, na cabine. Mesmo sendo importado, aqui pode ser comprado por pouco menos de R\$ 610 000, na sua versão básica, mas já pronto para navegar. É um valor atraente até quando comparado aos preços dos seus concorrentes nacionais. Mas, na versão completa, com, entre outras coisas, gerador e acabamento em madeira teca, o preço sobe para aproximadamente R\$ 820 000, ainda assim um valor bem razoável para um barco desta categoria.

BOM PORTE

O Dufour 375 Grand Large não é tão grande que não possa ser manuseado por apenas uma pessoa nem tão pequeno que não comporte uma família

Cabine com dois ou três camarotes

Casco para cruzeiro, mas com bom desempenho



BOA POPA

A boca é larga até a popa e o cockpit, bem amplo. Para o piloto, há duas rodas de leme, que permitem boa visão da proa e deixam a passagem livre. Além disso, o espelho de popa abre e vira plataforma. Na base da mesa, dá para instalar uma tela multifuncional que gira para os lados, para se adequar ao ângulo de visão do timoneiro.



SEMPRE VENTILANDO

Além de vigias nas janelas da superestrutura e duas gaiutas convencionais no teto dos camarotes de popa, há mais duas grandes gaiutas com um interessante sistema de ventilação elétrica, que funciona à base de energia solar e suga o ar quente de dentro da cabine — além de ventilá-la o tempo todo.



OPCIONAIS QUE VALEM

Para aumentar o conforto do timoneiro e da tripulação, este barco é oferecido com vários opcionais que valem a pena, como o dog house com alças nas laterais, para servirem de apoio na passagem para a proa, e até abajur acoplado na mesa do cockpit.



CAMAROTE DIFERENTE

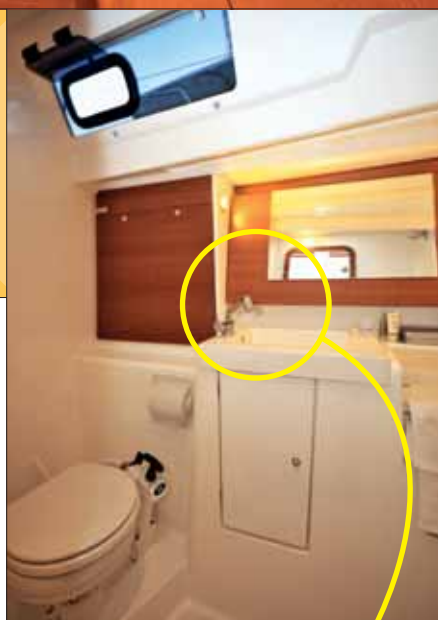
Além de dois camarotes mais espaçosos na popa, há outro, na proa, mas este com cama mais estreita e deslocada para a esquerda, para criar espaço, e um útil guarda-corpo, para evitar quedas durante as adernadas.



NA CABINE

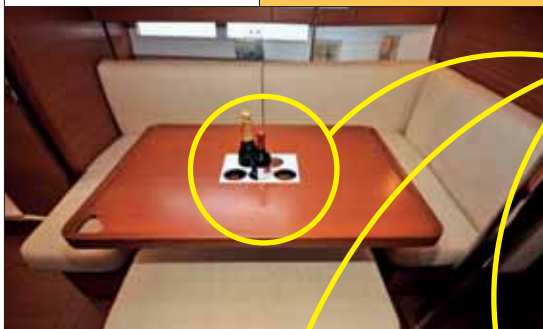
A cabine é larga, ampla, bem iluminada e ventilada. Tem painéis sob todos os assentos do sofá e dos bancos, vários armários e, nas laterais do teto, corrimãos de proa a popa. Apesar de usar muita madeira, o ambiente é leve e agradável.

A cabine tem vários detalhes para facilitar a vida. Como um útil porta-garrafas na mesa



PARA A COMIDA E A BEBIDA

A mesa tem, ao centro, um prático porta-garrafas, que evita que elas deslizem e caiam. E, sob o piso, uma adega. Já a geladeira, bem grande e horizontal, tem gavetas removíveis.



BANHEIRO? UM SO

Apesar de ser único, tem 1,93 m de altura, é espaçoso e bem completo, com armários, torneira com misturador de água quente e fria, boxe para banho e é atendido por tanque de contenção de esgoto, de 50 litros.





QUE FURO É ESSE?

A escada na entrada da cabine tem um orifício que serve para encaixar o bico do extintor, no caso de haver um princípio de incêndio no paiol do motor. Algo simples, mas bem inteligente

Como ele é

O Dufour 375 Grand Large é, acima de tudo, um veleiro bem pensado, que permite acesso rápido aos cabos e catracas e tem vários detalhes, tanto externos quanto internos, que ressaltam a inteligência do projeto. Como o próprio arranjo do cockpit, que divide bem as áreas de lazer e de comando — este, separado dos bancos por braçolas que servem como consoles para os instrumentos de navegação e com duas rodas de leme, que permitem ao timoneiro escolher sempre a melhor posição para enxergar a proa, além de criar um “corredor” livre no centro do cockpit, facilitando o embarque e desembarque. Já o espelho de popa é rebatível e, quando aberto, vira uma plataforma de tamanho bem razoável. Ainda na popa, há um interessante paineiro, que serve para guardar a porta (removível) da cabine, quando ela não estiver em uso — e que sempre incomoda um bocado a bordo.

Como se espera de um bom veleiro familiar de cruzeiro, o Dufour 375 tem cabine confortável e segura. Exemplos: os degraus da escada são curvos, para evitar escorregões e facilitar o uso quando o barco estiver inclinado, o assento do banco da mesa de navegação tem, também, inclinação regulável e o teto possui corrimãos para as pessoas se segurarem a bordo. E mais: para o dia a dia doméstico, há, entre outras coisas, uma cozinha com soluções bem práticas, como fogão cuja tampa vira uma extensão da bancada da pia e uma grande geladeira horizontal com gavetas, que deslizam para se alcançar mais facilmente os mantimentos na parte de baixo. Além disso, embutidos no piso, há um paiolzinho removível para recolher o lixo da varrição da cabine e até um útil



Este veleiro pode ter dois camarotes na popa ou uma despensa no lugar de um deles

porta-garrafas de bebidas. Na distribuição, é oferecido com três ou dois camarotes — neste caso, o espaço que seria do terceiro dormitório é ocupado por um depósito, para, por exemplo, as velas. A rigor, o único inconveniente da cabine é que há apenas um banheiro, ainda que bem alto e espaçoso.

COMO TESTAMOS

- **ONDE:** Rio de Janeiro
- **CONDIÇÕES:** mar calmo, tempo bom, ondas de menos de 0,50 m de altura e ventos de cerca de 13 nós.
- **A BORDO:** três pessoas, 180 litros de combustível e 250 de água.
- **MASTREIAÇÃO E VELAS:** mastro fracionado, com cruzetas anguladas e genoa com enrolador, e motor diesel Volvo D2, de 55 hp, com hélice de quatro pás dobráveis.

QUEM FAZ

O estaleiro francês Dufour é uma marca consagrada no mundo da vela e fabrica, além do 375 Grand Large, mais cinco modelos da mesma linha, de 33,5 a 52,5 pés. No Brasil, é representado pela empresa Descobreventos. Para saber mais, acesse www.descobreventos.com.br ou ligue 21/2158-1100.



UM BOM CRUZEIRO


Apesar do seu considerável volume interno, o Dufour 375 Grand Large teve bom desempenho no teste, realizado em dia de mar calmo e ventos brandos

Giovanni Nejar



Como navega

O Dufour 375 tem boca bem avantajada e, em consequência disso, bom volume interno, o que, no entanto, não rouba seu desempenho. Isso porque seu projeto, do italiano Umberto Felci, um especialista em barcos rápidos, tem soluções regateiras, como a proa reta, que aumenta a linha d'água, ajudando a melhorar a performance, que, por sinal, foi bem boa no nosso teste. Num dia de mar calmo e ventos praticamente estáveis de 13 nós, procuramos tirar o máximo deste veleiro. Sempre macio nas manobras e tranquilo nas cambadas, ele atingiu 7,4 nós na orça folgada a 60 graus e 6,2 na apertada, perto de 30 graus, o que é uma orça muito

boa. No través, fez 6,6 nós e, com vento pela alheta, 7 nós, sem balão, marcas igualmente elogiáveis para um veleiro de cruzeiro com um volume interno como este. Já, navegando a motor, que opcionalmente pode ter 55 hp, como na unidade testada, chegamos a 8 nós de velocidade máxima, a 3 000 rpm, e 6,4 nós em regime de cruzeiro, a 2 200 rpm, neste caso com autonomia de cerca de 240 milhas, o bastante para ir, com sobra, de Santos ao Rio de Janeiro só no motor. Nossa conclusão foi que o Dufour 375 Grand Large é um barco realmente confortável, para cruzeiros sem muito esforço (mas nada entediante) com a família a bordo. 

COM QUEM CONCORRE

O Dufour 375 Grand Large tem no Brasil dois concorrentes nacionais e dois importados:



MJ 38

Barco nacional, com navegação dócil e boa construção. Seu destaque é a cabine, com dois camarotes e uma suíte bem razoável na proa.



Delta 36

Também nacional, tem construção de ótima qualidade e acabamento idem. Vem com dois camarotes e um grande banheiro. Navega bem mesmo com pouco vento.



Bavaria Cruiser 36

Importado, pode ter até três camarotes e opção de quilha curta, para cruzeiros em águas mais rasas. Sua construção é muito boa e o acabamento, honesto.



Beneteau Oceanis 37

Também francês, é um veleiro moderno e bonito, igualmente indicado para famílias e bem fácil de manusear, com ótimo projeto de casco e interior.

RESUMO



pilotagem

Os cabos das velas são bem posicionados para o manejo por uma só pessoa, mas faltam apoios para as costas. A mesa do cockpit tem apoio para tela multifunção que pode girar para se ajustar à visão do piloto.

Como velejou

Com ventos de **13 nós**

6,7 nós
Orça apertada

7,4 nós
Orça folgada

6,6 nós
Través

7 nós
Alheta (sem balão)



paioís

Há muitos e de vários tamanhos. Todos têm acabamento interno de gelcoat, braços hidráulicos e anteparas que evitam que os objetos guardados sejam jogados de um lado para outro.



cockpit

Tem boa largura nas passagens laterais para a proa, bancos com braçolas altas e mesa dobrável, com caixa para gelo. O espelho de popa é basculante e, quando aberto, vira uma ótima plataforma.



desempenho

Navegou bem. Com ventos de cerca de 13 nós, foi ágil e de fácil manejo. Atingiu 7,4 nós na orça folgada e 6,2 nós na apertada, com bom ângulo de cerca de 30 graus. No través, fez 6,6 nós e na alheta, a 150 graus, 7 nós.

construção

Casco de fibra de vidro com sanduíche de espuma de pvc rígida Divinycell e laminação manual. O acabamento geral é excelente e a montagem, irrepreensível.



cabine

Com 2,00 m de altura, tem um banheiro só, mas espaçosos, e opção de dois ou três camarotes. A cama da proa mede 1,97 X 1,55 m.



mastreação

O mastro e retranca são de alumínio, com estaiamento de tope e dois pares de cruzetas anguladas, em 21 graus. As velas são de sanduíche de poliéster de corte tri-radial, sendo a mestra do tipo full batten.



elétrica

A fiação é estanhada e codificada e as instalações têm fácil acesso pela cabine. O painel elétrico, completo, se autodesliga se houver sobrecarga. As baterias ficam distantes da água.



ferragens

Todas de aço inox 316 bem resistente a corrosão e com excelente acabamento. O guarda-mancebo é muito bem fixado e com altura compatível com o propósito do barco.



hidráulica

Os tanques ficam embaixo das camas de popa. São 380 litros de água e 200 de diesel, que rendem cerca de 37 horas de navegação a motor a 6,4 nós ou cerca de 240 milhas, se faltar vento.



Pontos altos

Cabine confortável

Rápido e fácil de conduzir
Ótimo convés



Pontos baixos

Faltam encostos na popa

Só tem um banheiro
Cama de proa é estreita

Principais equipamentos

Motor diesel de 40 hp • mastro e retranca de alumínio • velas (mestra e genoa) • painel de 12 V • tela multifuncional de 12 polegadas • fogão de 2 bocas • baterias de 50 e 100 Ah • rádio vhf.

Principais opcionais

Carreta • lazybag • motor de 55 hp • ar-refrigerado • gerador • teca no convés.



Quanto custa

De R\$ **610 000** a R\$ **820 000**
(com mastreação, velas, motor de 40 hp e equipamentos básicos) (completo, com todos os opcionais e motor de 55 hp)

Ele é assim



■ Comprimento	11,90 m
■ Boca	3,85 m
■ Borda-livre	1,05 m
■ Calado	1,90 m
■ Área vélica (mestra e genoa)	70 m²
■ Altura na entrada da cabine	2,01 m
■ Altura no banheiro	1,93 m
■ Deslocamento	7 060 kg
■ Lastro aproximado	1 850 kg
■ Combustível	200 litros
■ Água	380 litros
■ Pessoas (dia/pernoite)	12/8
■ Projeto	Umberto Felci