



YACHTGUTACHTEN.EU
B O A T E X P E R T I S E

Leitfaden für Fahrtensegler und Yachteigner
Band 9

Langfahrt – Dufour455

Praxiswissen für sichere Entscheidungen an Bord

Dipl.-Ing. Frank Reinecke | Yacht-Sachverständiger

Serienyachten auf Langfahrt – Die Dufour 455 im Weltumsegelungspraxistest

Es gibt Momente im Seglerleben, die uns bewusst machen, wie dünn der Grat zwischen Alltag und Abenteuer ist. Ein solcher Moment ereignet sich an einem warmen Adriamorgen des Jahres 2021. Die Dufour 455 Grand Large weiß, vertraut, unscheinbar im Päckchen der Boote, löst die Leinen. Langsam schiebt sie sich aus der Marina Veruda in Pula, der Motor brummt gleichmäßig, die Crew wirkt ruhig. Für Außenstehende sieht es aus wie ein normaler Törnstart, doch tief im Rumpf des Bootes gärt bereits etwas anderes: Dies ist der erste Tag einer Weltumsegelung.



Foto-001 (Quelle: Luisa & Matthias Werb)

Mit einer Dufour 455 Grand Large erfüllte sich ein junges Paar den Traum von der Weltumsegelung und würde jederzeit wieder mit diesem Serienboot in See stechen. Matthias und Luisa, beide seit Kindheit am Wasser zuhause, haben einen Traum und sie haben ein Boot gewählt, das im ersten Moment nicht in die Kategorie „klassische Blauwasseryacht“ fällt. Luisa stand mit zehn Jahren mit ihrem Vater erstmals auf einem Segelboot auf dem Bodensee, Matthias segelt seit frühester Kindheit am Ammersee und absolvierte schon mit zwölf Jahren die ersten gecharterten Familientörns im Mittelmeer. Kennengelernt haben sie sich später in einer Segelschule am Ammersee, in der Matthias als Segellehrer tätig war.

Beide brachten solide theoretische und praktische Erfahrung mit: SBF, SKS, LRC und das Bodenseeschifferpatent, ergänzt durch zahlreiche Törns in anspruchsvollen Revieren wie Kuba, den Whitsunday Islands in Australien und einer Atlantiküberquerung 2018 auf einer Jeanneau 49. Für die langen Passagen der späteren Weltumsegelung setzten sie auf eine klare Sicherheitsstrategie: Etwa die Hälfte der Überfahrten wurde mit erfahrenen Freunden oder Familienmitgliedern gesegelt; der Atlantik wurde zum Beispiel mit fünf Personen überquert, und bis Tahiti war fast immer zusätzliche Unterstützung an Bord.



Foto-002 (Quelle: Luisa & Matthias Werb)

Luisa und Matthias genießen das Leben an Bord ihrer Dufour 455 Grand Large auf großer Fahrt.

Die Dufour 455 bot dafür die nötige Basis: ausreichend Platz, zwei Gästekabinen mit einem eigenen Bad und eine solide, leicht zu wartende Struktur. Konsequente Sicherheitsregeln wie Schwimmwestenpflicht, Lifebelts nachts und das Prinzip, das Cockpit auf See niemals unbeaufsichtigt zu verlassen, bildeten die Grundlage für eine kontrollierte und sichere Langfahrt.

Was folgt, ist die Geschichte einer Weltumsegelung, wie sie ehrlicher kaum sein kann. Sie zeigt, welchen Belastungen ein Serienboot im Dauerbetrieb standhält, welche Systeme sich bewähren und wo Grenzen liegen. Und sie beantwortet eine Frage, die viele PALSTEK-Leser beschäftigt: Wie viel Boot braucht man wirklich für die große Reise?

Die Wahl des Bootes – ein Budget realistischer Ansatz

Die Wahl fiel schließlich auf eine Dufour 455 Grand Large, Baujahr 2008, ein Dreikabinen-Boot mit zwei Nasszellen und getrenntem WC- und Waschbereich im Vorschiff. Ein Layout, das sich gerade auf längeren Passagen als äußerst praktisch erwies. Gewohnt und geschlafen wurde im Bug. Nur in Ausnahmefällen, zum Beispiel bei fordernden Am-Wind Bedingungen zog die Crew in eine der kleineren Achterkabinen um. Am Wind zeigte die Dufour ihre bekannte Charakteristik: Der Bug taucht bei steiler Welle hart ein, eine Folge der Rumpfform und des beladenen Gewichts.

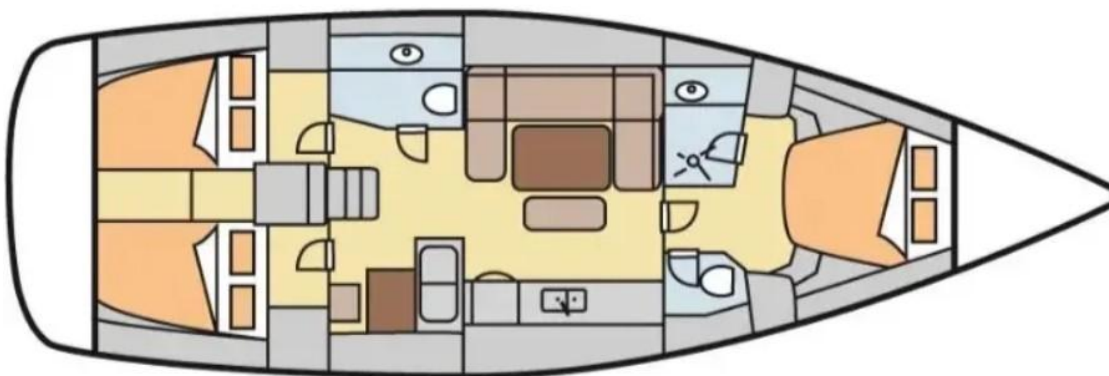


Foto-003 (Quelle: yachting.com)

Das Raum- und Kabinenlayout dieser Serienyacht hat sich auf Langfahrt mit Gästen als äußerst praxistauglich erwiesen.

Die Entscheidung für dieses Boot war das Ergebnis einer langen Abwägung zwischen Aluminium, skandinavischen Langfahrtsklassikern und realistischen Budgetgrenzen. Der entscheidende Hinweis kam schließlich aus dem Familienkreis: ein Kontakt zu Trend Travel Yachting, wo genau jene Dufour im Verkauf stand, die Matthias und Luisa vier Jahre zuvor selbst gechartert hatten. Die Historie des Schiffes war transparent, die Wartung lückenlos, und die Charterbasis hatte das Boot nach dem Kauf bereits an mehreren Punkten für die geplanten längeren Einsätze ertüchtigt. Eine seltene, aber wertvolle Kombination.

Die Suche begann 2018, der Kauf erfolgte 2019. Bis Juli 2021 blieb das Boot bewusst in der Charterflotte, um einen kontinuierlichen Wartungs- und Servicezyklus beizubehalten. Die wesentlichen Umbauten für die Langfahrt erfolgten 2020/2021, bevor die Reise Mitte August 2021 startete.

Finanziell blieb das Projekt im geplanten Rahmen: 95.000 Euro Kaufpreis für ein damals zehn Jahre altes Boot, dazu rund 42.000 Euro für technische Upgrades, Sicherheitsausrüstung und strukturelle Anpassungen. Die Dufour bringt einen soliden Grundaufbau mit: CE-Kategorie A Hochsee für bis zu zehn Personen, ein Leergewicht von 10,5 Tonnen, realistische Zuladung bis 12,5–13 Tonnen, mit zweimal 250 Liter Wasser und 250 Liter Diesel ein Großserienboot typisches Volumen in den Tanks, Stauräumen und technischen Bereichen, um eine Weltumsegelung ohne tiefgreifende strukturelle Eingriffe zu ermöglichen.

Damit entstand kein „umgebautes Expeditionsschiff“, sondern eine gut vorbereitete, robust nachgerüstete Großserienyacht. Genau die Art Boot, die in der Praxis oft erfolgreicher ist, als es viele Blauwasser-Theoretiker vermuten.

Das Prinzip der Vorbereitungen – nicht Überrüsten, sondern verstehen

Viele Langfahrer rüsten ihre Yachten zu technisch überladenen Techniktempeln auf. Matthias und Luisa wählen bewusst den entgegengesetzten Ansatz: klare Strukturen, einfache Systeme und die Möglichkeit, alles an Bord eigenständig instand zu halten.

Rigg und Segel – belastbar und nicht überdimensioniert

Das Sparcraft-Rigg bleibt zunächst unangetastet und das ist eine Entscheidung, die viele Blauwassersegler überrascht hätte. Kein kompletter Tausch des stehenden Gutes, keine prophylaktische Erneuerung der Terminals, kein Austausch des laufenden Gutes vor der Abreise. Der Grund dafür ist nüchtern und überzeugend: Dieses Boot war über Jahre im Charterbetrieb, und dort wird ein Rigg nicht geschont, aber kontinuierlich kontrolliert. Wanten und Stagen zeigten keine Schäden, die Terminals waren frei von Korrosion, die Mastnut reckte sich gerade in den Himmel und es gab keinerlei Hinweis auf strukturelle Überlastung. Ein typischer Fall von „never touch a running system“.

Und tatsächlich hält das Rigg über Zehntausende Seemeilen hinweg. Erst kurz vor Ende der Weltumsegelung wird ein Unterwant-Paar ersetzt.

Die Segelgarderobe wird vollständig erneuert. Großsegel und Rollgenua kommen frisch an Bord, und mit dem Spinnakerbaum erhält die Dufour ein Werkzeug, das auf See sein volles Potenzial entfaltet. Auf einer klassischen Passatroute kommt der Wind überwiegend von achtern. Eine ausgebaumte Genua ist dafür das ideale Segel. Stabil, kontrollierbar und vor allem nachts gut handhabbar, selbst wenn sich näher rückende Regenzellen, also Squalls ankündigen. Die Segelfläche lässt sich dank der vorhandenen Rollanlage jederzeit schnell und präzise an die wechselnden Windbedingungen anpassen.

Die Dufour 455 besitzt zugleich eine für viele Serienyachten typische Eigenschaft: Auf Am-Wind-Kursen und bei steiler Welle neigt der Bug zum harten Eintauchen. Ein solches Nickverhalten sorgt nicht nur für deutliche Geräusche im Vorschiff, sondern bedeutet auch strukturelle Belastung für Rumpf, Beschläge und Rigg. Auf Langfahrt ist es daher sinnvoll, solche Kurse nach Möglichkeit zu vermeiden und den eigenen Etappen-Winkel an die Windbedingungen anzupassen. Nicht zuletzt, um das Material zu schonen und die Belastung des Riggs insgesamt zu reduzieren.

Der eigentliche Star der Reise ist jedoch ein Segel, das man von weitem erkennt: der Parasailor von ISTECH. Mit seinen 120 Quadratmetern farbigem Tuch und seinem ae-

rodynamischen Konzept verändert er das Downwindsegeln grundlegend. Der Parasailor setzt früh an. Schon ab fünf bis sieben Knoten wahren Wind entsteht ausreichend Vortrieb, um die beladene Dufour sanft durch die Dünung zu ziehen. Anders als ein klassischer Spinnaker arbeitet er nicht allein mit Winddruck, sondern nutzt den integrierten Flügel, der Auftrieb erzeugt, das Boot stabilisiert und Rollbewegungen spürbar reduziert.

Für eine kleine Crew ist ein Parasailor dennoch kein Spielzeug. Er verlangt klare Abläufe, aufmerksame Schotführung und ein wachsames Auge bei Squalls. Matthias und Luisa beherrschen das Segel schnell, setzen es selbstbewusst, aber nie leichtsinnig, nur in Ausnahmefällen nachts, und werden dafür belohnt. Über ganze Ozeanetappen hinweg sorgt der Parasailor für lange, gleichmäßige Etmale und einen ruhigeren Bootsgang, der auf Langfahrt unbezahlbar ist.



Foto-004 (Quelle: Luisa & Matthias Werb)

Rollgroßsegel und Rollgenua gehören auf der Dufour Grand Large 455 zur Standardbesegelung. Für die Langfahrt, insbesondere mit kleiner Crew, ist das Handling praxisgerecht. In Kombination mit einem Genua Baum entsteht eine sehr ausgewogene

und passattaugliche Besegelung mit stabilem Vortrieb und reduzierter Arbeitsbelastung an Deck.



Foto-005 (Quelle: Luisa & Matthias Werb)

Der Parasailor von ISTEK wurde bei konstantem, achterlichem Leichtwind gesetzt. Bei zunehmender Windstärke ist ein frühzeitiges Bergen dieses Segels aus Gründen der Lastbegrenzung und sicheren Handhabung zwingend erforderlich.

Der Dieselmotor – unverzichtbar, wenn Segel allein nicht reichen

Der Volvo Penta D2-75 ist das mechanische Zentrum der Dufour 455. Ein 75-PS-Turbodiesel mit elektronischer Einspritzung, dessen Robustheit sich im Laufe der Reise eindrucksvoll bestätigen sollte. Trotz seiner Leistungsklasse ist er ein typischer Großserienmotor: solide konstruiert, wartungsfreundlich und mit einem klaren Lastprofil, das auf Fahrtenyachten weltweit verbreitet ist. An der Dufour arbeitet er mit einem dreiflügeligen Flexofold-Faltpropeller, der im Segelmodus Widerstand reduziert und unter Motor eine saubere Kraftübertragung erzeugt.



Foto-006 (Quelle: Luisa & Matthias Werb)

Mit externer Unterstützung wurde das Kühlsystem des Dieselmotors fachgerecht gereinigt und wieder in einen betriebs sicheren Zustand versetzt.

Doch der Antriebsstrang zeigt im Verlauf der Weltumsegelung, wo die Grenzen und Eigenheiten eines Serienboots liegen. Die Kraftstoffanlage etwa ist vollständig standardmäßig ausgelegt: ein 250-Liter-Dieselfesttank, ergänzt durch 280 Liter in Kanistern, wenn lange Distanzen bevorstanden. Zusätze wurden nicht verwendet, und es gab keine separaten Vorfilter. Ein Detail, das sich später bemerkbar machen sollte. In den Leitungen, insbesondere an einem 90-Grad-Verbindungsstück kurz vor dem Vorfilter, sammelten sich Dichtmassenreste aus dem ursprünglichen Bauprozess. Die Folge waren schleichende Verstopfungen, wie sie bei älteren Serienyachten durchaus vorkommen, wenn man das komplette Kraftstoffsystem nicht vor der Abreise entkernt.

Die schwerwiegendsten Zwischenfälle betrafen jedoch den Saildrive. Auf Bali verabschiedete sich der Simmering, was sofortige Maßnahmen erforderte. Mit dem Wassereintritt in den Saildrive-Schacht blieb nur die Option, unter größter Vorsicht zurück nach Lombok zu segeln, um das Boot aus dem Wasser zu nehmen und die in einer abenteuerlichen Odyssee organisierten Ersatzteile, Simmerringe und O-Ringe, zu tauschen und den Saildrive mit sauberem Öl zu spülen, um spätere Korrosion und Verschleiß vorzubeugen. Kurz vor Ende der Reise trat zusätzlich ein Kupplungsschaden im Saildrive auf. Ein klassischer Ermüdungseffekt nach vielen Betriebsstunden unter Last.



Foto-007 (Quelle: Luisa & Matthias Werb)

In Indonesien sind sichere Möglichkeiten zum Slippen oder Kranen begrenzt. Hier wurde in Lombok mit lokaler Unterstützung der Wellendichtring am Saildrive erneuert. Eine zentrale Erkenntnis aus solchen Arbeiten unterwegs: Hochwertige Wellendichtringe, beispielsweise von Freudenberg, sollten in passender Dimension zur Standard-Ersatzteilbevorratung an Bord gehören.

All diese Probleme addieren sich, doch der Gesamteindruck bleibt bemerkenswert positiv: Der Motor lief zuverlässig weiter, oftmals tagelang am Stück, und diente nicht nur dem Vortrieb, sondern auch der Energieerzeugung und dem Betrieb des Wassermachers. Als das Boot schließlich verkauft wurde, standen 7.800 Betriebsstunden auf dem Stundenzähler. Ein Wert, der im Yachtbereich weit über dem Durchschnitt liegt und zeigt, welche Reserven ein gut gepflegter Serienantrieb besitzt. Für Matthias und Luisa wurde der D2-75 damit zu einem verlässlichen Arbeitspartner, der trotz kleiner Schwachstellen nie zur ernststen Gefahr für die Reise wurde.

Separates Feld: Verstopfung der Dieselleitung:

Auf Langfahrt zeigte sich eine Schwachstelle der serienmäßigen Kraftstoffanlage: Der 250-Liter-Einbautank war werksseitig mit einer vermutlich nicht dauerhaft dieselresistenten Dichtmasse eingebaut und entwickelt sich zu einer Störquelle.

Die Ursache lag nicht im Kraftstoff selbst, sondern in der Installation: An einem 90-Grad-Winkelstück vor dem Vorfilter hatten sich Dichtmassenreste aus dem Dieseltank gesammelt. Diese lösten sich im Laufe der Zeit und führten zu schleichenden Verstopfungen der Zuleitung. Das Problem trat erst unter Last und Seegang auf, also in Situationen, in denen der Motorleistung vertraut werden muss.

Die Reparatur war technisch einfach, aber auf See unangenehm: Leitung trennen, Winkelstück reinigen, Kraftstoffsystm erneut entlüften. Die Lehre daraus ist eindeutig: Vor Langfahrten sollte das gesamte Dieselsystem komplett entleert, gespült und jede Anschlussstelle überprüft werden vor allem bei älteren Serienyachten. Ein Tagestank mit Vorfilter oder eine Doppel-Vorfilteranlage, können die Betriebssicherheit des Dieselmotors deutlich erhöhen.



Foto-008 (Quelle: Vetus)

Ist kein Tagestank installiert, empfiehlt sich der Einbau einer Doppelfilteranlage mit Vakuummeter. Das Vakuummeter zeigt den Unterdruck auf der Saugseite an und ermöglicht so die Beurteilung des Filterzustands. Steigt der Unterdruck an, kann auf den zweiten Filter umgeschaltet und der belastete Filter gereinigt oder ersetzt werden.

Separates Feld: Defekte Wellendichtung am Saildrive, klein aber große Wirkung

Ein weiterer kritischer Punkt der Reise war der Ausfall der Wellendichtung (Simmering) des Saildrives, ausgerechnet während eines Aufenthalts auf Bali. Der Defekt führte zu langsam eindringendem Wasser in das Saildrive-Getriebe. Kein sofortiges, aber ein potenziell gefährliches Problem. Die Dichtung im Saildrive sitzt direkt an der Schnittstelle zwischen Antrieb und Seewasser. Wenn sie verschleißt oder beschädigt wird, gelangt Wasser in den Getriebebereich, was langfristig zu Korrosion und schwerwiegenden Schäden führen kann. Für Matthias und Luisa blieb nur die Option, unter größter Vorsicht zurück nach Lombok zu Segeln, um dort in einer kleinen Werft zu reparieren.

Der Zwischenfall zeigt exemplarisch, wie wichtig es ist, den kompletten Saildrive-Strang regelmäßig zu prüfen, insbesondere bei Booten, deren Simmerringe, Manschetten und Dichtflächen bereits viele Jahre im Einsatz sind. Für Weltumsegler empfiehlt sich, mindestens einen Dichtungssatz und das entsprechende Spezialwerkzeug an Bord zu haben oder zu wissen, wo unterwegs verlässlich gearbeitet wird.



Foto-009 / Foto-010 (Quelle: Freudenberg)

Für die Wellendichtung der Propellerwelle eines Saildrives empfiehlt sich der Einsatz qualitativ hochwertiger Simmerringe. Ein elastischer Außenmantel sorgt für sicheren Sitz im Gehäuse, während eine Spannfeder aus austenitischem Edelstahl eine konstante Vorspannung der Dichtlippe gewährleistet. Die verwendeten Elastomer-Werkstoffe sind für den dauerhaften Einsatz in salzhaltiger, seewasserbelasteter Umgebung ausgelegt.

Windfahne und Autopilot - Die wichtigste Entscheidung der Reise

Nach dem Panama-Kanal wird der Pazifik zur echten Herausforderung. Energie ist knapp auch mit den 375 Watt Solar auf dem nachgerüsteten Geräteträger und den beiden Victron-Lithiumakkus à 220 Ah.

Der elektrische Raymarine-Autopilot (Lewmar-Kettenantrieb) arbeitet zuverlässig, aber er frisst Strom wie ein hungriger Teenager. Lange Schläge zu zweit werden unruhig, nicht aus technischer Unsicherheit, sondern aus dem Spannungsfeld zwischen Energiehaushalt und Autopilot.

Die Entscheidung fällt noch auf der Atlantikseite in Panama: Die Crew installiert eine Windsteueranlage. Es wurde eine Windpilot Pacific und Peter Förthmann selbst unterstützt intensiv per Mail und Telefon.

Von da an steuert die Windfahne zuverlässig, tagelang, stromlos und unermüdlich. Sie wird zu einer der wichtigsten Investition während dieser Reise.

Fazit: wer Ozeane ohne Windfahne segelt, nutzt nicht das volle Potenzial eines Bootes.



Foto-011(Quelle: Luisa & Matthias Werb)

Die Windfahnensteuerung Windpilot Pacific übernimmt bei korrekter Trimmung dauerhaft die Kursführung und entlastet Crew und Bordenergie gleichermaßen.

Ankern und Sicherheit – Der stille Held der Reise

Am Bug arbeitet ein 25 kg Rocna, gefahren mit 80 Metern 10 Millimeter feuerverzinkter Stahlkette. Diese Kombination hat sich auf der gesamten Reise als ausgesprochen zuverlässig erwiesen. Ob in geschützten Buchten, bei spürbarem Schwell, auf Korallensand oder auf vulkanischem Grund, der Anker griff schnell ein und hielt dauerhaft. Es gab kein einziges ernsthaftes Driften und damit auch keine nächtlichen Unsicherheiten oder Paniksituationen an Bord. Ein stiller, aber eindrucksvoller Beleg für die Leistungsfähigkeit moderner Ankerdesigns.

Ebenso bewährt hat sich die Dimensionierung des gesamten Ankergeschirrs. Der 25 kg Rocna passt sauber in den Bugbeschlag, lässt sich problemlos ausbringen und wieder einholen und die serienmäßige Ankerwisch kam auch unter Last gut mit Gewicht und Kette zurecht. Für die *Sea Pearl* als Einrumpfboot mit rund 13 Tonnen Brutto Verdrängung erweist sich diese Kombination aus Ankergewicht und Kettenstärke als sehr gut abgestimmt. Sie bietet nicht nur hohe Haltekraft, sondern auch ausreichende Sicherheitsreserven für wechselnde Untergründe und anspruchsvolle Ankerbedingungen auf Langfahrt.



Foto-012 (Quelle: Luisa & Matthias Werb Werb)

In vielen Revieren ist das Ankern die einzige Möglichkeit, das Boot unbeaufsichtigt zu lassen und die Umgebung in Ruhe zu erkunden. Das Vertrauen in das Ankerschirr war dabei jederzeit gegeben.

Die Sicherheitsausrüstung ist vollständig, aber konservativ: EPIRB, Iridium Go, Rettungsinsel, Schwimmwesten, MOB-System (Catch&Lift), Grab-Bag. Doch viel entscheidender als die Geräte ist das Verhalten der Crew:

Die wichtigste Regel: Das Cockpit wird auf See niemals unbeaufsichtigt und nicht angeleint verlassen.

Für PALSTEK-Leser, die selbst Langfahrt planen oder unterwegs sind, ist dies vielleicht die wichtigste Botschaft des Artikels.

Das Wassersystem: einfach aber leider nicht fehlerfrei

Die Dufour hat zwei 250-Liter-Wassertanks. Einer wird zur Trinkwasserversorgung benutzt, der andere für den Rest. Ein Aquabase-Watermaker liefert rund 30 Liter pro Stunde aus dem 12V System der Yacht, wenn die Akkus voll sind oder der Motor läuft.

Die Sanitärinstallation ist robust, aber leidet an einem Detail, das viele Serienyachten betrifft: die Quickverbinder der Warm- und Kaltwasserschläuche von Whale. Sie tropfen, platzen, lösen sich und das manchmal in den unpassendsten Momenten. Die Crew hat alle Ersatzteile an Bord, und das wird ihr die Reise erleichtern. Wer glaubt, er könne Quickverbinder unterwegs in Fidschi oder auf den Tuamotus kaufen, sollte seine Erwartungshaltung überdenken.



Foto-013 (Quelle: Luisa & Matthias Werb)

Ein präventiver Ansatz betrifft den heißesten sowie mechanisch am stärksten belasteten Abschnitt der Installation. Für den ersten Meter hinter dem Warmwasserboiler empfiehlt sich der Einsatz temperaturfester, für Trinkwasser geeigneter 12 mm Leitungen, ausgeführt mit verschraubten Metallfittings. Eine zugentlastete Befestigung verhindert Bewegungen an den Übergängen und erhöht die Betriebssicherheit. Übergangsadapter auf das vorhandene Whale 12 mm Quickverbinder System sind im Handel verfügbar. Langfristig robuster ist jedoch eine konsequente Umrüstung der Boiler nahen Push fit Verbindungen auf verschraubte Anschlüsse.

Navigation und Kommunikation – modern, aber pragmatisch

Die Elektronik ist klassisch: Raymarine-Plotter, Quantum-Radar, Echolot, Logge, Wind. Auch OpenCPN läuft mit, und das iPhone unterstützt mit der Boating App von Navionics, jetzt Garmin.

Iridium GO liefert auf dem Ozean Wetter und Kommunikation. Starlink ist noch nicht im Spiel. Eine Entscheidung, die aus heutiger Sicht fast archaisch wirkt, damals aber völlig normal war. Der Vorteil: Weniger Ablenkung. Mehr Fokus. Und mehr Respekt vor der Aufgabe.



Foto-013 (Quelle: Luisa & Matthias Werb)

UKW für die Nahkommunikation, Iridium GO für die weltweite Verbindung. Zusammen ermöglichten beide Systeme auch fernab der Küste eine verlässliche Kommunikation und zusätzliche Sicherheit.

Wartungsfreundlichkeit – Ein Boot mit Stärken und Schwächen

Die Dufour 455 wirkt im technischen Innenleben angenehm bodenständig. Vieles ist klassische Standardtechnik, solide handwerklich umgesetzt und ohne exotische Speziallösungen. Genau das ist auf Langfahrt ein echter Vorteil: Selbst in entlegenen Regionen findet sich in der Regel jemand, der die Systeme versteht und pragmatisch reparieren kann, vom Rigger in Panama bis zum Mechaniker in Indonesien.

Gleichzeitig zeigt sich aber auch die typische Handschrift einer Großserienyacht. Der Zugang zum Motorraum ist knapp dimensioniert, wodurch Wartungsarbeiten häufig mühsamer werden als nötig. Viele Leitungen und Installationen verlaufen zudem hinter Verkleidungen, was Fehlersuche und Eingriffe zeitintensiver macht. Hinzu kommt, dass ein zentraler Kabelkanal an einer Stelle später nicht mehr sinnvoll nutzbar ist, was Nachrüstungen erschwert. Auch der Abluft-Lüfter des Motorraums erweist sich im Langzeitbetrieb als Schwachpunkt, da er mehrfach ausfällt.

Keiner dieser Punkte ist für sich genommen kritisch oder ein „Showstopper“. In Summe unterstreichen sie jedoch eine grundsätzliche Realität: Großserienyachten sind keine kompromisslosen Offshore-Spezialboote. Sie sind durchdachte Fahrtenyachten mit Stärken, aber eben auch mit konstruktiven und praktischen Kompromissen besonders dort, wo es um Servicezugang, Nachrüstbarkeit und Langzeitrobustheit geht.

Seeverhalten – Die Dufour zeigt ihr wahres Gesicht

Am Wind zeigt die Dufour 455 Grand Large ihre konstruktionsbedingten Grenzen deutlich. In kurzer, steiler Welle neigt der Bug dazu, hart einzutauchen und Wasser zu „nehmen“. Der breite Rumpf und die Volumenverteilung im Vorschiff erzeugen dabei ungemütliche Bewegungen, die insbesondere in der Nacht auffallen. In der Achterkabine werden diese Bewegungen gelegentlich durch Geräusche im Innenauss-

bau begleitet. Knarzen und Arbeiten der Möbel sind in solchen Belastungssituationen keine Ausnahme. Das ist kein Makel im Sinne eines Schadens, sondern bei vielen modernen Serienyachten dieser Bauart ein realistischer Begleiteffekt, wenn die Yacht wiederholt, hart in die Welle einläuft.

Vor dem Wind dreht sich das Bild hingegen vollständig. Unter Parasailor oder ausgebaumter Genua läuft die Dufour stabil, ruhig und überraschend entspannt. In Passatbedingungen gleitet sie gleichmäßig, mit gutmütigem Ruderdruck und sauberem Spurhalten. Etmale von über 120 Seemeilen sind dann keine Ausnahme, sondern über Tage hinweg reproduzierbar. Die Dufour ist dabei kein Performance-Cruiser im sportlichen Sinne, wirkt aber zuverlässig und berechenbar. Sie verzeiht kleinere Trimm- oder Steuerfehler, ohne dass das Boot sofort „nervös“ wird. Ein Pluspunkt, der auf Langfahrt mehr wert sein kann als die letzten Zehntelknoten.

Formal verlässt die Dufour 455 die Werft mit der CE-Kategorie A (Hochsee). Das ist eine wichtige Einordnung, sagt jedoch primär etwas über die konstruktiven Sicherheitsreserven aus und nicht über die subjektive Bewegungsruhe. Für Letzteres lässt sich ergänzend der sogenannte Comfort Ratio nach Ted Brewer heranziehen. Die Dufour 455 liegt hier bei 25,59. Dieser Wert dient dazu, die theoretische Seegangsruhe anhand von Gewicht und Abmessungen abzuschätzen. Klassische, schwere Blauwasseryachten erreichen häufig Werte oberhalb von 30 bis 40. Ein höherer Comfort Ratio deutet auf eine trägere, oft als angenehmer empfundene Bewegung im Seegang hin.

In der Praxis bedeutet das: Die Dufour 455 bewegt sich im für moderne Großserienyachten typischen Spannungsfeld zwischen Geschwindigkeit, Raumangebot und Seegangsruhe. Sie ist damit kein „Schwerwetter-Sofa“, aber ein solides, leistungsfähiges Fahrtenboot, das unter den richtigen Bedingungen sehr komfortabel läuft und bei Am-Wind-Fahrt in kurzer Welle schlicht zeigt, dass es sich um eine moderne Serienyacht handelt.

Fazit: Was bleibt von einer Weltumsegelung mit einem Serienboot?

Wenn man Matthias und Luisa nach ihrer Rückkehr fragt, ob sie die Dufour 455 wieder kaufen würden, kommt die Antwort ohne Zögern: Ja, genau dieses Boot. Keine Sekunde Nachdenken, keine Einschränkung. Und gerade darin steckt die eigentliche Botschaft ihrer Reise.

Denn spektakulär war dieses Boot nie. Kein Hightech, kein exotisches Material, keine Ausstattungsliste, die auf dem Steg ehrfürchtiges Kopfnicken auslöst. Die Dufour 455 war vor allem eines: ein solides Serienboot. Und genau das hat sich als Stärke erwiesen. Matthias und Luisa haben ihre Sea Pearl nicht idealisiert, sondern verstanden. Sie kannten die Eigenheiten, sie wussten, wo die Grenzen liegen, und sie haben gelernt, in diesen Grenzen klug zu handeln. Schritt für Schritt, Tag für Tag, über Tausende Seemeilen hinweg.

Ihre Weltumsegelung zeigt eindrucksvoll, dass Langfahrt nicht davon abhängt, ob ein Boot 400.000 Euro kostet oder mit technischer Überrüstung glänzt. Entscheidend ist, ob das Grundschiff robust und verlässlich ist, ob die Nachrüstungen sinnvoll sind und ob die Crew bereit ist, Verantwortung zu übernehmen und dies mit Disziplin, technischem Verständnis und der Bereitschaft, unterwegs immer weiter zu lernen. Genau diese Mischung hat aus einer Dufour 455 einen echten Langfahrer gemacht.

Am Ende bleibt deshalb eine Erkenntnis, die fast beruhigend ist: Nicht das Boot macht die Langfahrt möglich, sondern die Menschen an Bord, die aus einem Serienboot ihr Zuhause und ihren Arbeitsplatz für die Reise um die Welt machen. Weitere Eindrücke und Hintergrundinformationen zur Reise sind auf YouTube unter @sailing_seapearl und auf Instagram unter @sailingseapearl dokumentiert.

Separates Feld Boot und Technik Sea Pearl

- Dufour 455 Grand'Large
- Baujahr 2008
- Länge 13,76m
- Breite 4,30m
- Tiefgang 2,00m
- Segel Roll-Großsegel, Roll-Genua, Parasailor
- Motor Volvo Penta D2-75
- 3 Kabinen (6 Schlafplätze) und zwei Nasszellen/Bäder

Ausrüstung

- Raymarine Plotter und Instrumente
- Solarpanele und Lithium Akkus von Victron
- Wassermacher von Aquabase
- Radar Raymarine
- AIS
- EPIRB
- Beiboot Highfield 2,60m „Ultralight“ mit 6 PS Honda Außenborder
- Autopilot Raymarine
- Windsteuerung Pacific von Windpilot