

Dufour 310 GL nata per stupire

Il Dufour 310 GL è un modello che stupisce per capacità di sfruttare ogni spazio. Una barca innovativa disegnata dallo studio Felci Yacht

di Maurizio Anzillotti



Prova in mare pubblicata il 24-2-2014

© riproduzione riservata



SN
lavelanelweb

www.solovela.net



In alto il Dufour 310 GL visto di prua. Sopra, uno dei passavanti e la falchetta in teak. Qui si vede anche l'atterraggio delle lande vicino alla falchetta. Di fianco, la vetrata trasversale sulla tuga

Difficilmente il titolo di una prova a mare è stato così pertinente, “Nata per stupire”. Il Dufour 310 GL, infatti, stupisce per i suoi volumi e i suoi spazi che, così lontani da quelli che si è soliti vedere su di un 31 piedi, sono in grado di offrire comodità sconosciute su barche di queste dimensioni. Il Dufour 310 GL ha tracciato una nuova rotta nel cammino progettuale di barche di questa misura, dando un'interpretazione completamente nuova degli spazi e dei volumi che, presto, troveremo sui modelli di altri cantieri. Riuscire a fare di un 31 piedi, una barca così comoda, significa modificare il mercato e aprire la via della vela a fasce di utenti sempre più ampie. Sino a ieri, il 31 piedi era la barca piccola, troppo piccola per aspirare a fare lunghe crociere che erano demandate ai modelli più grandi, dai 33 piedi in su. Oggi, con l'arrivo del 310 GL, il limite si sposta, facendo sì che con un 31 piedi sia possibile pensare di fare una crociera lunga e comoda.

Come e perché

Per quanto il cantiere Dufour non sia un gigante della cantieristica mondiale, la sua



**Dufour 310 GL, chiedi il tuo preventivo
o maggiori informazioni**





In alto, in primo piano, lo specchio di poppa e il pozzetto del 310 GL. Lo specchio di poppa, una volta abbattuto, si trasforma in una grande piattaforma da bagno. Sopra, la silhouette del Dufour 310 GL, si nota l'assenza di slanci e l'obò a scafo non apribile

organizzazione interna, rivista e messa a punto negli ultimi anni, è degna di quella dei grandi gruppi. Per la realizzazione del Dufour 310 GL si è partiti da un'indagine di mercato, si è passati per la profilazione dei clienti tipo e allo studio approfondito della concorrenza, per poi arrivare a determinare i paletti inamovibili all'interno dei quali il progettista si sarebbe dovuto muovere. Il sistema si è dimostrato molto efficiente e il Dufour 310 GL, a nostro parere, lo dimostra.

La barca

Il disegno è dello studio Felci Yachts che, dopo anni di collaborazione con la Dufour, è riuscito a trovare la giusta sintonia con il cantiere permettendogli di interpretare alla perfezione le sue esigenze. Il disegno prodotto per il nuovo 31 Grand Large, propone una barca dai volumi pieni che rimane larga sino all'estrema poppa (lo specchio di poppa ha una larghezza



**Dufour 310 GL, chiedi il tuo preventivo
o maggiori informazioni**





pari all'87% di quella del baglio massimo). Gli slanci sono del tutto assenti, mentre è presente l'ormai immancabile spigolo in carena. I masconi sono pieni e voluminosi.

Avendo una poppa così larga, lo studio Felci ha voluto dotare la barca di doppia pala del timone per garantirne il massimo controllo in ogni andatura. Gli assi dei timoni sono particolarmente rinforzati in modo che la barca, nella versione a doppia chiglia (qui non illustrata), può poggiare su di questi senza danneggiarli. Altra grande novità per un 31 piedi, è la doppia timoneria.

La costruzione

La tecnica di costruzione della Dufour è particolarmente interessante. Lo scafo è realizzato con la tecnica dell'infusione e i primi due strati di mat (una particolare stuoia che si mette nei primi strati dello stratificato) sono impregnati con resina vinilica in modo da allontanare possibili pericoli di fenomeni osmotici. Lo scafo è infuso senza le strutture, che, invece, sono realizzate a terra su di un ragno e poi resinate allo scafo nella zona centrale della barca e incollate nelle altre zone. E' importante che le strutture non siano solo incollate, ma anche resinate, perché in diverse circostanze e per diversi tipi di torsione, la resinatura garantisce una migliore tenuta. La coperta, invece, è realizzata con la tecnica dell'iniezione.

Questa tecnica, che ha un costo maggiore nella realizzazione degli impianti, permette

“... ci ho messo
del tempo per
convincermi che
era veramente
un 31 piedi...”

Alexander Weber, armatore





Umberto Felci



Lo studio Felci cura, ormai da anni, l'intera gamma di produzione della Dufour. Sino a un paio di anni fa, allo studio italiano erano affidate solo le linee d'acqua dello scafo, poi, lentamente, gli sono state affidate prima le attrezzature e in ultimo la coperta.

Lo studio del progettista gardesano che lavora insieme a Lorenzo Giovannozzi, si distingue per la sua capacità di innovare senza estremizzare. Le barche di Felci, che siano di serie o dei custom, sono barche sempre nuove, che si distinguono e che durano nel tempo perché non sono mai alla ricerca dell'estremo. Insieme alla capacità di creare carene veloci, Felci ha anche un senso estetico molto sviluppato che si nota nell'eleganza dei suoi interni. Anche qui la sobrietà fa da regina e il tutto si gioca sui particolari e la scelta dei materiali.

In alto il Dufour 310 GL in rada con la piattaforma di poppa aperta. Questa, essendo quasi allo stesso livello del pozzetto, entra a far parte degli spazi vitali della barca

di sgusciare dallo stampo un prodotto finito. In questo modo la parte interna della coperta è rifinita come la parte esterna eliminando il bisogno di un cieleto in sky e permettendo di utilizzare completamente l'altezza della barca. Con l'iniezione, inoltre, il cantiere ottiene un manufatto più leggero, caratteristica che contribuisce a mantenere basso il baricentro e ad aumentare il grado di comodità in navigazione.

A ognuno il suo

Il Dufour 310 è offerto in tre diversi allestimenti: Day Sailing, Liberty Sailing e Adventure Sailing. I tre allestimenti, dei quali si parla in modo più diffuso nella scheda a loro dedicata a pagina 12, sono stati creati



Costruire con l'iniezione

Le coperte delle barche Dufour, almeno per quello che riguarda i modelli piccoli e medi, sono realizzati con la tecnica dell'iniezione. Questa differisce dall'infusione per l'assoluto controllo dei quantitativi di resina utilizzata e per la finitura perfetta su entrambe le guance della stampata. Per realizzare l'iniezione bisogna costruire degli stampi rinforzati, un maschio e una femmina, del componente che si vuole realizzare. Una volta realizzati gli stampi si procede con la stessa tecnica dell'infusione stendendo tutte le stuoie di vetro che comporranno lo straticato e componendo il sandwich con il termanto, o un altro "core". Nell'iniezione non si usa la rete che si usa in infusione, né i tubi per il trasporto della. In questa tecnica, la resina viene iniettata a pressione, questa andrà a riempire tutti gli spazi lasciati liberi dalle stuoie. Se lo stampo è ben fatto, quando si apre, si avrà un prodotto finito che con poche ore di carrozzeria sarà utilizzabile. I vantaggi che si ottengono sono:

- a) rapidità di esecuzione
- b) uniformità della resina
- c) standard qualitativo costante
- d) risparmio di peso
- e) si risparmia la creazione del cioletto, perchè questo è già realizzato in stampo



per ottimizzare i costi della barca. Un armatore che usa la barca per le uscite giornaliere, probabilmente non avrà bisogno del forno in cucina o del map navigator di ultima generazione, quindi, perché imporgli questi accessori e farglieli pagare. La cosa interessante è che tutti i componenti non presenti negli allestimenti più economici, possono essere richiesti al concessionario e montati.

Nello scegliere il proprio allestimento si studi bene la nostra scheda, in quanto, in particolare nel Day Sailing, sono assenti alcuni accessori e componenti che riteniamo, se non indispensabili, molto utili, come il carica-batterie e il frigorifero.

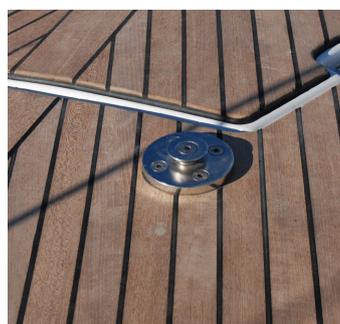
La coperta

Il Dufour 310 GL è una barca molto particolare e ha una serie di soluzioni progettuali che generalmente appartengono a modelli di maggiore lunghezza. La prima cosa che si nota è la grande finestratura trasversale sulla tuga appena prima dell'albero. Questa (assente nella versione Day Sailing) ha il compito di dare una grande luminosità agli interni. L'illuminazione naturale dell'imbarcazione è stata tenuta in seria considerazione sia dal cantiere che dal progettista, entrambi convinti che questo sia un elemento essenziale per amplificare la sensazione di spazio, motivo per cui i punti luce in tuga e sui fianchi sono numerosi. I passauomo sono tutti a filo di coperta. C'è un passauomo a centro tuga e uno a prua che guarda sulla cabina armatoriale, poi ce ne sono due più piccoli a poppa, uno per dare aria al bagno e uno per la cabina. In questa zona, sempre per



Il Dufour 310 GL in banchina in un paese del nord Europa con lo spryhood armato. La barca, proprio per rispondere alle esigenze dei mercati nord europei, ha la canalizzazione dell'aria calda predisposta

Perno per bomprosso



Il Dufour 310 GL ha un bomprosso a sgancio rapido. Questo utilizza due perni come quello in fotografia. Uno, quello della foto, si trova sul triangolo di prua, il secondo, si trova sul musone di prua.



Dufour 310 GL, chiedi il tuo preventivo o maggiori informazioni





In alto, il frontale della tuga con i due oblò fissi che guardano nella cabina e nel bagno, sopra di questi i due piccoli oblò di tuga apribili. Nelle due immagini sopra e di fianco, una delle due ruote del timone

In alto, il pozzetto del Dufour 310 GL, questo, che di serie non ha il tavolo centrale, può montare il tavolo del 335 GL o anche quello del Dufour 380 GL, visto che la grandezza dei diversi pozzetti sono molto simili

garantire la massima luminosità interna, sono presenti due oblò fissi sulla discesa della tuga in pozzetto. Per la cabina di poppa, un terzo punto luce e aria è dato dall'oblò apribile che guarda sul calpestio del pozzetto.

Spostandoci sul ponte, a prua abbiamo il grande gavone delle ancore. Qui, sul triangolo di prua, c'è anche l'alloggiamento per il bompreso mobile che si arma e disarma con estrema facilità grazie a due ganci a scatto che si trovano uno al centro del triangolo di prua e uno, sul musone. Il pulpito di prua è aperto in modo da facilitare l'uso del bompreso e il lavoro all'ancora. I passavanti sono di buone dimensioni e portano a poppa in piena sicurezza. Qui troviamo una delle zone più belle di questo progetto, il pozzetto. Le sue dimensioni sono veramente fuori dal comune. L'aver tenuto la poppa larga sino al coronamento insieme all'eliminazione delle sedute del timoniere di poppa, hanno regalato a questa importante zona della barca, spazi preziosi. Il pozzetto è tanto grande che





- 1) Il musone di prua con il perno per il bompresso
- 2) Il gavone delle ancore con il verricello a scomparsa
- 3) Il triangolo di prua con il secondo perno per fissare il bompresso
- 4) Il grande gavone per l'autogonfiabile che si trova tra le due ruote del timone, più avanti la plancetta con la scaletta da bagno
- 5) Uno dei due gavoni del pozzetto
- 6) La rotaia del fiocco autovirante
- 7) Il paranco per aprire e chiudere la plancetta
- 8) Il passauomo della cabina di prua

le due ruote del timone non danno alcun fastidio e lasciano un ampio spazio centrale per accedere alla plancetta di poppa. La plancetta è costituita dallo specchio di poppa che può abbattersi. Le dimensioni di questa sono particolarmente importanti.

In plancetta si ha la scaletta da bagno e la doccia con acqua calda e fredda.

Il piano velico e l'attrezzatura

Da un punto di vista del piano velico, quello che si nota immediatamente sul Dufour 310 GL, è l'assenza del paterazzo (lo si può avere su richiesta). La funzione di questo è svolta dalle sartie che sono particolarmente acquartierate (le crocette hanno un angolo di 25). Il piano velico insiste su di una randa importante e un fiocco autovirante che rende la condotta della barca particolarmente semplice, tuttavia, così armata, in condizioni di vento debole, la barca risulta leggermente sotto invelata e richiede l'uso di un code 0 o, se il vento lo permette, di un gennaker, vele con le quali il Dufour 310 GL diventa particolarmente frizzante.

Per quanto di serie sia montato il fiocco autovirante, le rotaie del punto di scotta del genoa sono concepite per potere montare anche un genoa a sovrapposizione maggiore. Nella versione Adventure, il carrello della rotaia del genoa, si può controllare dal pozzetto grazie ad un paranco e uno stopper.

La barca non ha trasto, questo è sostituito dal doppio rimando con i due golfari in tuga. In alternativa si può avere il paranco tradizionale con il punto di mura in pozzetto appena a pravia delle timonerie, ma lo sconsigliamo perché le prestazioni veliche ne sono influenzate in modo trascurabile mentre, la comodità del pozzetto ne risentirebbe fortemente. I due winch per le scotte del genoa sono arretrati in modo da essere raggiungibili dal timoniere, mentre quelli che governano i rinvii sono in tuga. Su di una barca di queste dimensioni, forse, la presenza di rinvii in pozzetto per permettere il controllo della barca al solo timoniere, sarebbe stata particolarmente apprezzata.



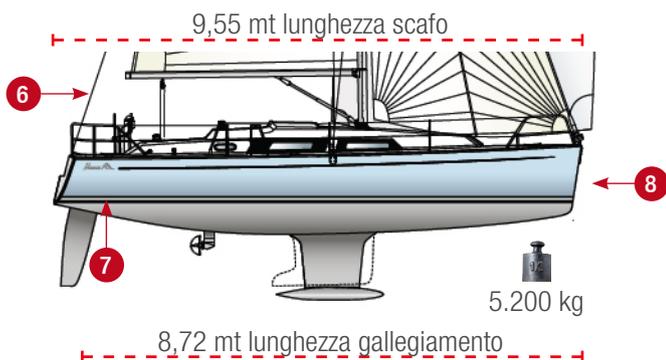
Dufour 310 GL, chiedi il tuo preventivo o maggiori informazioni



Confronto con l'Hanse 325



Sul mercato, al momento non ci sono barche che possono essere messe realmente a confronto con il Dufour 310 GL. L'Elan 320, che è il più nuovo tra i modelli di questa grandezza, è un performance e ha delle caratteristiche troppo diverse da quelle del Dufour. Il Sun Odyssey 30 e l'Oceanis 31 sono due modelli troppo vecchi per costituire un concorrente. L'unico modello che può, in qualche modo, costituire un'alternativa al Dufour 310 GL, anche se è comunque un modello di 5 anni fa, è l'Hanse 325.



1 Finestra frontale

Il Dufour 310 è l'unico modello di questa categoria ad avere una finestratura frontale di ampie dimensioni, il che lo rende particolarmente luminoso negli interni

2 Doppia timoneria

Sino a 5 anni fa non si credeva che si sarebbe potuta montare una doppia timoneria su di un 9,50 metri. Oggi, il Dufour 310 GL è il primo 31 piedi ad averla

3 Piattaforma da bagno

L'Hanse 325 ha una piattaforma da bagno ancora vecchio stile, piccola e poco profonda, mentre, il Dufour 310 GL ha lo specchio di poppa abbattibile che crea una grande plancetta

4 Specchi di poppa abbattibile

Lo specchio di poppa abbattibile del Dufour 310 GL, è il più grande della categoria

5 Tambuccio

L'ingresso del tambuccio molto lungo, nel 310 GL, facilita la discesa sottocoperta

6 Paterazzo

L'Hanse 325, come tutte le barche della sua categoria, ha il paterazzo di poppa, cosa che manca nel Dufour 310 GL

7 Spigolo in carena

E' più una scelta estetica che una scelta tecnica, ma lo spigolo in carena è bello e rende lo scafo aggressivo, questo è presente sul Dufour 310 GL e assente sull'Hanse 325

8 Gli slanci

L'Hanse 325 ha ancora degli slanci nello scafo, mentre il Dufour 310 GL sfrutta al massimo la sua lunghezza avendoli aboliti del tutto

9 Paranco di scotta di randa

L'Hanse ha optato per un paranco di scotta tradizionale davanti alla ruota del timoniere, il Dufour ne ha uno più da crociera con il paranco a proravia del tambuccio

10 Doppia pala

La doppia pala del timone del Dufour consente di avere sempre una pala immersa in acqua, anche di bolina, cosa che migliora il controllo della barca

11 Oblò a scafo

Gli oblò a scafo del Dufour 310 GL, contribuiscono a dare alla barca una maggiore luminosità interna

12 Pinna di deriva

La deriva del Dufour 310 GL anche se con un disegno diverso da quella dell'Hanse ha, più o meno, le stesse caratteristiche





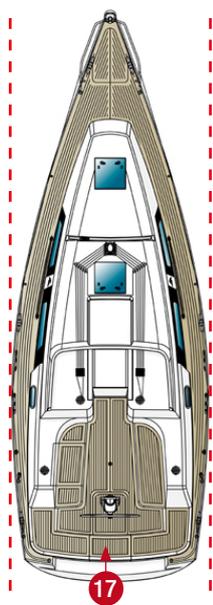
13



14

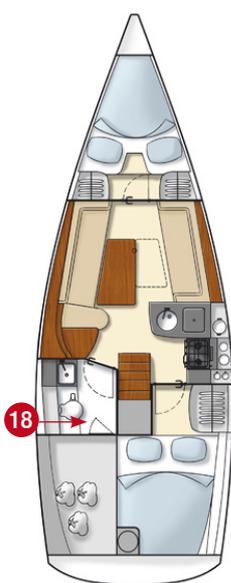
15

16

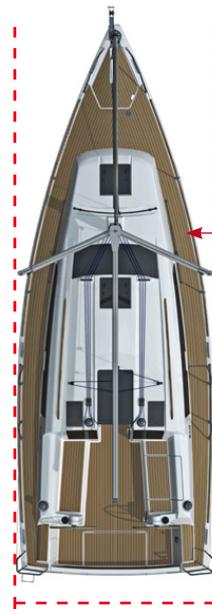


17

3,30 mt baglio max

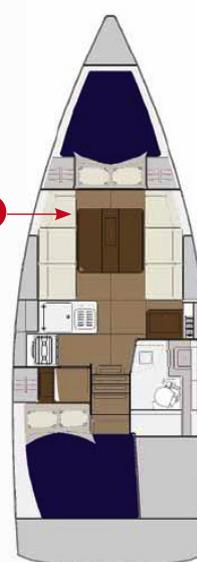


18



19

3,31 mt baglio max



20

13 Controstampo

L'Hanse 325 ha ancora il controstampo nel cieleto che ruba dell'altezza, mentre il Dufour 310 GL, avendo la coperta in iniezione, non ha controstampo

14 Tavolino centrale

Il tavolino della dinette del Dufour è dotato di un bel ripostiglio centrale con porta posate scorrevole

15 La luminosità

La luminosità interna è una delle caratteristiche più curate nel Dufour 310 GL. La finestratura frontale, l'oblò a scafo, gli oblò sul pozzetto e in tuga, contribuiscono a rendere la barca particolarmente luminosa

16 Maggiore larghezza in dinette

L'Hanse porta gli stipetti in dinette sino alla paratia di prua, il Dufour li ferma prima per sfruttare meglio la larghezza dello scafo

17 Seduta del timoniere

L'Hanse a poppa ha ancora la seduta del timoniere. Il Dufour 310 GL non ha nessuna seduta posteriore guadagnando per questo spazio prezioso in pozzetto

18 Accesso gavone

L'Hanse 325 ha un accesso al grande gavone del pozzetto anche dal bagno, il Dufour 310 GL in quel punto ha lo sgocciolatoio per le cerate

19 Mascone con più volume

Il Dufour ha più volumi al mascone, cosa che crea maggiore spazio sotto coperta

20 Cabina di prua

La cabina di prua che si può aprire completamente rappresenta un plus molto apprezzato sul Dufour 310 GL



Dufour 310 GL, chiedi il tuo preventivo o maggiori informazioni



Una barca tre soluzioni

Cosa c'è in più

● Liberty Sailing

Boiler 20 lt
Pompa della doccia in bagno
Frigorifero con il compressore
Caricabatterie
Seconda batteria
Impianto 220 volt
Stazione i70 Raymarine
Chartplotter A65 Raymarine
Plancetta
Panche in teak
Finestra frontale

La versione Day Sailing è priva di quanto riportato nell'elenco di questa scheda

● Adventure Sailing

Cucina con forno
Cabina prua con doppia porta
Pompa acqua di mare
Oblò frontali
Spryhood
Verricello elettrico

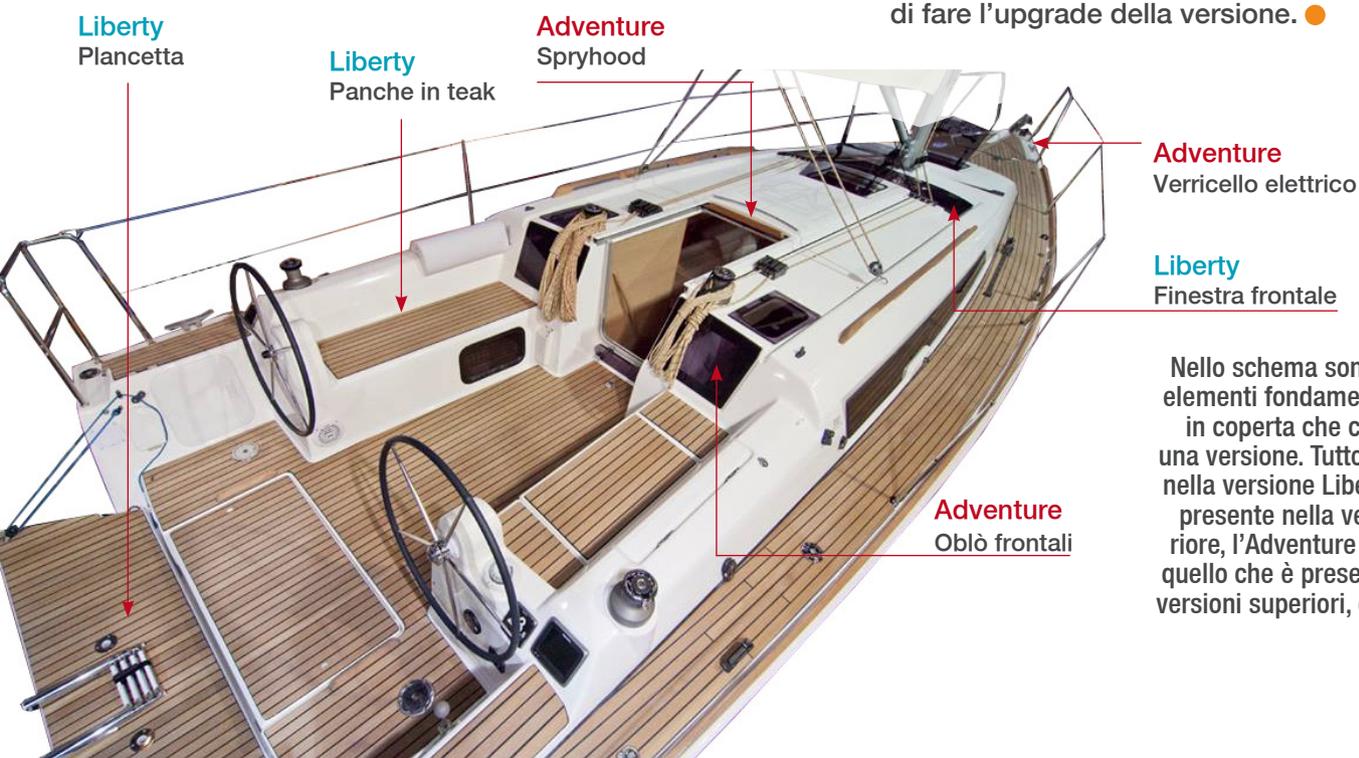
La Dufour nel suo 310 ha voluto offrire diverse versioni per permettere a chi fa un uso della barca diverso dalla lunga crociera estiva, di avere una barca priva di quelle cose che non utilizzerà mai in cambio di un prezzo più conveniente. Il cantiere ha creato tre diversi livelli di allestimento: il Day Sailing, il Liberty e quello più completo, l'Adventure Sailing. Il procedimento è stato quello di realizzare il progetto dell'Adventure Sailing e poi procedere per eliminazione e togliere quelle cose meno necessarie che potevano incidere significativamente sul prezzo della barca. Con questo sistema le parti importanti come strutture, stratificazione, attrezzatura di base e componentistica sono le stesse su tutti e tre gli allestimenti, mentre sono diversi gli accessori e i componenti facilmente amovibili che non incidono sulla struttura della barca.

In linea di massima l'esperimento è riuscito. Il risparmio tra una versione e l'altra è consistente. Alcuni punti sono un po' forzati, specialmente sul Day Sailing, dove non ci sono la plancetta di poppa, e il carica batterie, ma, al contrario di quanto fatto da altri cantieri, la Dufour ha pensato alle sue tre versioni come tre scalini della stessa scala, in ogni momento si può integrare una versione e passare al gradino successivo. Questo permette di iniziare spendendo una cifra minore per poi arricchire la barca successivamente. Ogni concessionario Dufour è in grado di fare l'upgrade della versione. ●

Differenze di prezzo

● Day Sailing	74.139 € + 3.639 € =
● Liberty Sailing	80.900 € + 5.730 € =
● Adventure Sailing	84.469 €

Prezzi a listino 2013/2014



Nello schema sono riportati gli elementi fondamentali presenti in coperta che caratterizzano una versione. Tutto quello che è nella versione Liberty Sailing, è presente nella versione superiore, l'Adventure Sailing. Tutto quello che è presente nelle due versioni superiori, è assente nel Day Sailing

“... 31 piedi?
Sarà! A me
sembra un 35...”

Jose Monte





In alto, il tavolo della dinette. Le ante abbattibili permettono un passaggio agevolato tra poppa e prua. Di fianco, il tavolo da carteggio con il pannello porta strumenti



Interni

Come abbiamo detto in apertura, la barca stupisce per i suoi spazi e questo stupore si fa maggiore quando si scende sotto coperta, qui la sensazione di trovarsi su di una barca di 33/34 piedi è molto forte e si ha difficoltà a pensare a questi spazi come quelli di un 31 piedi. In parte, tale effetto si deve alle oggettive dimensioni della barca, ma, in parte, è dovuto alla sapienza con la quale il progettista ha saputo gestire i volumi a sua disposizione. In questo gioco di sfruttamento degli spazi, una parte importante la svolge la cabina di prua e la sua porta. In realtà parlare di porta, in questo caso, è improprio, la definizione migliore sarebbe quella di parete a scomparsa o di porta-parete. Questa porta così particolare è composta da tre ante di cui due si ripiegano da una parte e, una



**Dufour 310 GL, chiedi il tuo preventivo
o maggiori informazioni**



La cabina di prua



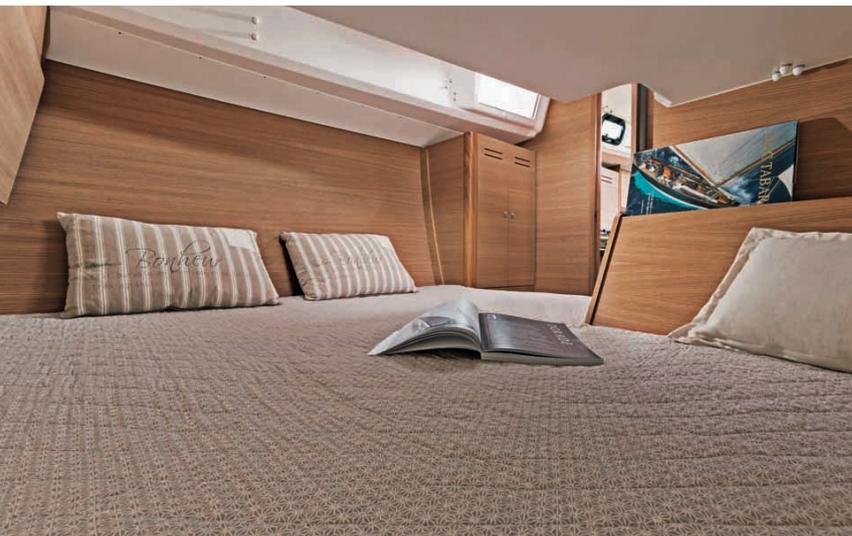
In queste immagini si vede la trasformazione della cabina di prua. Quando la porta a più ante è aperta, si ottiene un grande open space. Se si chiudono due ante si può mettere in opera uno dei cuscini che sta in testa al letto e creare una prima piazza. Qui l'unica anta rimasta libera si può aprire verso l'interno della cabina o verso l'esterno, in modo da lasciare libero il piano di calpestio. Mettendo il secondo cuscino si ha un grande letto armatoriale, con la porta che si apre verso l'esterno.

terza, quella che rimane sul lato di dritta della paratia, si può chiudere nei due sensi, verso l'interno e verso l'esterno. Quando la porta è del tutto aperta, la separazione tra cabina di prua e dinette si avverte appena (scheda pag. 15). E' questo effetto open space che amplifica molto la sensazione di spazio. Un altro accorgimento per sfruttare al meglio lo spazio è stato utilizzato nella disposizione degli stipetti sopra i divani. Questi, invece di arrivare sino alla paratia che separa la cabina di prua dalla dinette, si fermano all'inizio della curvatura del mascone. Questo intervento ha permesso di attaccare i divani alla murata che in parte è libera dagli stipetti, guadagnando così diversi centimetri di larghezza sul piano di calpestio, centimetri fondamentali che aumentano notevolmente gli spazi vivibili della barca. Anche il cieleto che, grazie alla costruzione in iniezione, non ha spazi morti, contribuisce con la sua altezza a dare la sensazione di spazio e vivibilità. Il layout è tradizionale. Cabina ospiti a prua, cabina armatoriale a poppa, un bagno molto grande e davanti a questo, la cucina. Infine il tavolo da carteggio a proravia della paratia del bagno.

La cabina di prua è modulabile e può avere il letto matrimoniale a tutta larghezza, o a mezza larghezza. In quest'ultimo caso, lo spazio che altrimenti sarebbe destinato al cuscino della seconda postazione, lascia spazio a un piano di calpestio che permette di chiudersi nella cabina per spogliarsi. La cabina di poppa, invece, grazie alla larghezza che lo scafo mantiene sino al coronamento, dispone di un letto particolarmente comodo. Nella cabina una mensola porta oggetti e un armadio. Il bagno, che si trova sulla murata di dritta, è anch'esso di buone dimensioni e, soprattutto, è alto, una persona di 1,85 si può fare una doccia comodamente. Su richiesta dei mercati del nord Europa, la Dufour ha previsto nel bagno una wet area, ovvero uno sgocciolatoio per le cerate che si trova dietro il water.

La cucina è a L con un solo grande lavello. Il pozzetto del frigorifero è presente in tutti e tre gli allestimenti, ma, in alcuni casi ha la piastra di raffreddamento e il compressore ed è quindi un frigorifero vero e proprio, in altri funge solo da ghiacciaia. La cucina è dotata di diversi stipetti e ha una pompa di acqua di mare. Il tavolo al centro della dinette ha due ante abbattibili e quando è aperto accoglie comodamente sei





In alto due diverse prospettive della cabina di poppa. Al centro, la cabina di prua. Sopra, una veduta della dinette ripresa dalla scaletta d'entrata. Da notare i divani particolarmente lunghi e ben attaccati alle murate per sfruttare al massimo la larghezza della barca. Di lato, uno dei gavoni che si trovano sotto i divani. Sul lato di sinistra, il gavone è destinato al boiler.

Perno per bompreso



La trasmissione della timoneria è una delle componenti che più ci ha colpito. Questa è della Lewmar ed è tra le più avanzate trasmissioni presenti sul mercato. Non ci sono catene, il movimento è trasmesso dalla ruota al timone a bracci idraulici attraverso dei frenelli di acciaio.

coperti. Al centro del tavolo c'è un vano porta oggetti attrezzato, nella parte più alta c'è un vassoio portaposate scorrevole, che scorrendo da una parte o dall'altra libera l'accesso al gavone sottostante.

Di serie la barca è in mogano, mentre tra gli optional c'è la versione rovere che è quella che si vede in fotografia. Il livello delle finiture è elevato e ogni cosa è ben studiata.

Conclusioni

Il Dufour 310 GL è una barca ben equilibrata sotto tutti i punti di vista. È stata concepita per essere facile da portare, economica da gestire e molto comoda da vivere. Il suo prezzo collocato nella parte alta della forchetta di questa fascia di lunghezza, è pienamente giustificato dalla qualità della componentistica e, soprattutto, dal progetto, che è di gran lunga il più moderno tra tutti i modelli disponibili in questa fascia al momento.

Nel visitare e provare la barca in mare ci siamo resi conto che il set di vele standard non è in grado di sfruttare bene le brezze leggere,

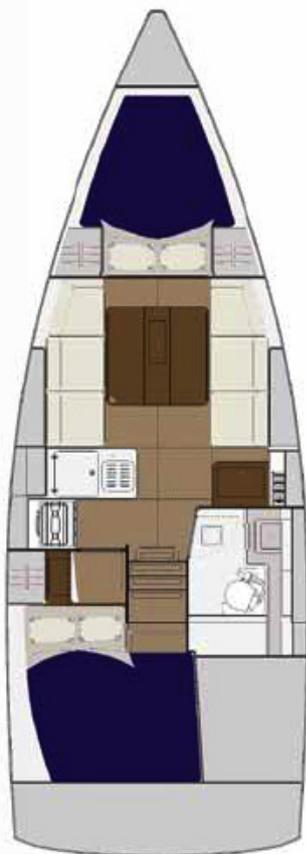




difetto che è comune alla maggior parte delle barche di serie, (l'ing. Girotti, della Dufour, che ci ha accompagnato in prova ci ha detto che il fiocco montato sull'esemplare da noi provato, ha una base più corta dello standard di 15 centimetri, quindi è possibile che il problema, in parte, sia già superato). Su di una barca di queste dimensioni dove il navigare da soli è cosa comune avremmo preferito avere i rinvii vicino alla postazione del timoniere invece che sulla tuga, anche se ci rendiamo conto che questo avrebbe inciso in modo determinante sul costo della barca. Apprezziamo la divisione in diversi allestimenti e, soprattutto, la possibilità di fare l'upgrade in qualsiasi momento; tra le cose che reputiamo significative della cura con la quale la barca è realizzata ci sono alcuni particolari come la predisposizione della canalizzazione dell'aria calda e il sistema di controllo delle due timonerie, questi indicano attenzione, studio delle esigenze del cliente e ricerca della qualità. Nell'insieme crediamo che il progetto sia molto interessante e che, come è accaduto già altre volte, lo studio Felci sia riuscito a creare qualche cosa che farà scuola e che non sarà facile superare. ●



In alto la cucina, questa ha un grande lavello sul dente della L, affianco a questo, il pozzetto del frigorifero molto grande e, a seguire, la macchina del gas con il forno sottostante. Sopra, il bagno con lo scogliolatoio per le cerate. In basso, a destra, gli scomparti interni del tavolo della dinette



Più grandi e più piccole



Dufour 335 GL

I.f.t.	m	12,40	pesc.	mq	2,10
larg.	m	4,17	disl.	kg	8.900
S.Vel.	mq	54,10	€	84.989	



Dufour 380 GL

I.f.t.	m	11,72	pesc.	mq	1,76
larg.	m	3,93	disl.	kg	6.600
S.Vel.	mq	74,40	€	-	



Dufour 410 GL

I.f.t.	m	12,35	pesc.	mq	2,10
larg.	m	4,20	disl.	kg	9.430
S.Vel.	mq	71,00	€	147.000	

Scheda tecnica

L.f.t.	m	9,67
Lunghezza scafo	m	9,35
Lunghezza gall.	m	8,70
Larghezza	m	3,31
Pescaggio	m	1,90
Dislocamento	kg	4.940
Cabine		2
Bagni		1
Acqua	lt	160
Carburante	lt	90
Motore	hp	19
Superficie Velica	mq	50,3
Progettista	Felci Yachts	

prezzi esclusi iva

Day Sailing	€ 74.139
Liberty Sailing	€ 80.900
Adventure Sailing	€ 84.469

Contatti

Dufour Yachts
www.dufour-yachts.com



La concorrenza



Elan 320

L.f.t.	9,55	m
Larg.	3,22	m
Disl.	3.690	kg
Sup.v.	53,60	mq
Motore	18	hp
Pesc.	1,90	m
Prezzo	79.990	€



Oceanis 31

L.f.t.	9,66	m
Larg.	3,39	m
Disl.	4.850	kg
Sup.v.	49,20	mq
Motore	21	hp
Pesc.	1,30	m
Prezzo	-	€



Comet 31S

L.f.t.	10,44	m
Larg.	3,48	m
Disl.	3.900	kg
Sup.v.	85,00	mq
Motore	20	hp
Pesc.	1,90	m
Prezzo	69.000	€



**Dufour 310 GL, chiedi il tuo preventivo
o maggiori informazioni**





Gli articoli in evidenza



Programmi di gestione



Speciale Croazia



Nautitech 482



Liberare l'ancora



Uomo in mare



Cumulonembo



Cinque 40 piedi a confronto



Regolare la randa



Cima a terra



Eliche



Da chi comprare



Preparare l'ormeggio

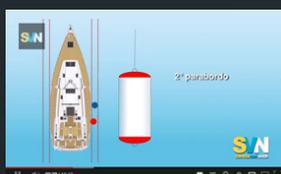
Video - lezioni di vela: IO NAVIGO



IO NAVIGO 1
Come dare fonda in rada. Controllare la ruota, controllare la tenuta dell'ancora



IO NAVIGO 2
Ormeggio in porto di poppa e all'inglese



IO NAVIGO 3
Come preparare l'ormeggio. Posizionare i parabordi, preparare la cime

I numeri della rivista digitale



Annuario



SVN - 14



SVN - 13

Il video



Dufour 335 GL

Speciale Patente Nautica



La Guida alla patente nautica, è uno strumento indispensabile per orientarsi nel complesso mondo della burocrazia statale e capire cosa bisogna fare per prendere la patente nautica. La Guida da anche indicazioni sulle scuole, i tipi di corsi, i quiz di esame e problemi del carteggio.

Non mancare l'unica Guida Italiana alle scuole di vela

non perdere la guida
iscriviti alla newsletter
di SolovelaNet



Guida alla scuola di vela

A marzo, on-line, la Guida alla Scuola di Vela.

Per capire quale corso conviene frequentare, quale scuola è più adatta alle nostre esigenze SolovelaNet a messo a punto una guida interattiva nel mondo delle scuole.

La guida fa una panoramica dei diversi tipi di corsi e di scuole.

Quest'anno alcune pagine saranno dedicate a illustrare nel dettaglio come si vive nel campo base di una scuola di vela. Per finire l'elenco delle scuole più conosciute della penisola.

Per non perdere la guida si consiglia di iscriversi alla nostra newsletter.

