



provate  
per voi *Dufour 310 Grand Large*

# Grand large extra small

Sotto i dieci metri è guerra e Dufour ha una nuova freccia al suo arco per combatterla. L'ultima novità, sempre disegnata da Felci, è il modello più piccolo della serie Grand Large

Testo di Niccolò Volpati

Foto di Niccolò Volpati e G. Cantini/Dufour Yachts

95  
↓

9,67 m



provate  
per voi **Dufour 310 Grand Large**

La brezza nel Golfo di La Spezia è puntuale e poco prima di mezzogiorno inizia a soffiare tra i dieci e i dodici nodi di vento che sono l'ideale per testare l'ultimo nato in casa Dufour. Il sole primaverile scalda e toglie l'umidità che si è accumulata nelle ossa di questo piovoso inverno. Al timone c'è Zdenek che lavora per Settemari, l'importatore di Dufour Yachts. Vive sulla sua barca a Bocca di Magra a pochi chilometri dalla sede di lavoro. "Ogni volta ci lamentiamo, ma l'anno scorso non è stato molto meglio", racconta, "pioveva sempre e c'era pure la neve. Almeno quest'anno ha fatto meno freddo del solito". Nella vita ha navigato molto e soprattutto ha trascorso tanti inverni in climi più temperati e asciutti di quelli che di solito s'incontrano a La Spezia. Il 310 Grand Large lo maneggia con dimestichezza, del resto lo ha trasferito in lungo e in largo per il Mediterraneo per portarlo da un salone nautico all'altro. Issiamo la randa e srotoliamo il genoa. Non è quello standard autovirante al 90%. Questo è un genoa tradizionale al 106% con la rotaia e il carrello sui passavanti laterali. Si avvicina ai winch della tuga per mettere in chiaro scotte e drizze. "Prendi pure il timone" – mi dice. "Come si disinserisce l'au-

topilota? Dov'è il tasto per lo stand-by?" gli domando. "Non c'è autopilota, su questo modello non è stato montato", mi spiega Zdenek. Come sarebbe a dire che non c'è l'autopilota? L'ho visto mollare la ruota, spostarsi nel pozzetto e poi andare verso la tuga. Ha trascorso almeno un paio di minuti lontano dal timone mentre la barca proseguiva dritta per la sua rotta, ero convinto che avesse attivato l'autopilota durante queste operazioni. E invece non è così. Lo scafo è davvero equilibrato. Con vento costante e poca onda, si può mollare la ruota e andare perfino a prua per regolare la balumina del genoa senza temere che la barca vada per i fatti suoi. La prima impressione di navigazione è sbalorditiva. Ottima anche la sensazione al timone. È sensibile, facile da manovrare, mai duro, nemmeno di bolina stretta. La velocità è di tutto rispetto. La barca è piuttosto piccola perché lo scafo misura 9,35 metri e non è nemmeno leggerissima, altri modelli di dimensioni simili, infatti, hanno un dislocamento più contenuto, eppure

La soluzione della paratia di prua è intelligente. La porta, infatti, si apre, anche verso l'esterno della cabina, in questo modo la cuccetta può arrivare a filo della paratia e sfruttare così tutto lo spazio a disposizione nel locale.



di bolina viaggiamo tra i 6 e i 6,5 nodi con circa 9/10 di reale. Lo scafo sbanda abbastanza facilmente. Lo spigolo c'è, ma non è molto pronunciato, anche per questo motivo si ha un buon effetto sbandamento quando si risale il vento. Puggio un po' e al traverso arriviamo a toccare i sette nodi di velocità. L'allestimento della coperta è stato studiato per favorire la conduzione anche con equipaggio ridotto. Sacrificando un po' di tela si ha il fiocco auto virante, così chi sta al timone, oltre alla rotta, deve preoccuparsi solo della scotta di randa. Felci e i progettisti del cantiere non devono aver pensato solo alla facilità di conduzione, ma anche all'ottimizzazione degli spazi. Nonostante sia poco più lunga di nove metri, la coperta sembra quella di una barca più grande. Merito di alcuni dettagli importanti. A poppa c'è la piattaforma abbattibile, ma soprattutto non c'è né paterazzo, né trasto di randa. È tutto sgombro, senza scotte che tagliano il pozzetto. Con il genoa al 106% che abbiamo a disposizione la rotaia del carrello deve essere posizionata lungo i passavanti laterali sacrificando un po' della superficie calpestabile. Invece, nel caso in cui si opti per la vela standard, cioè il fiocco auto virante, si conserveranno tutti i centimetri del passavanti. Un'altra scelta apprezzabile dell'allestimento è la doppia ruota del timone. Anche questa è anomala su uno scafo di dimensioni così contenute. I vantaggi



➤ **Nonostante** la barca sia un natante, a bordo non manca proprio nulla. Ogni cosa è studiata nei minimi dettagli per ottimizzare gli spazi disponibili.

provate per voi **Dufour 310 Grand Large**

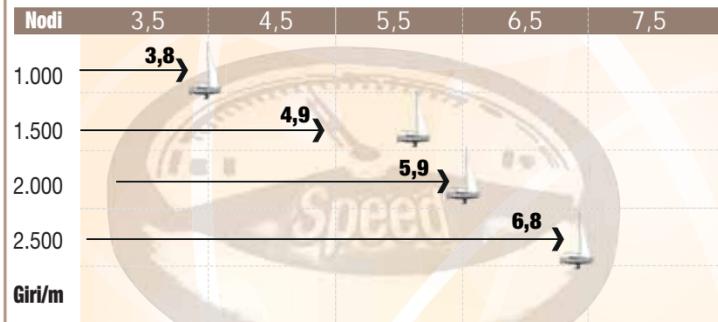
**Le prestazioni e la scheda**

Velocità max a motore	Velocità max di bolina	Immersione m	Superficie velica mq	Rapporto lung./larg.
<b>6,8</b>	<b>5,8</b>	<b>1,9</b>	<b>50,3</b>	<b>3</b>

**Condizioni della prova**

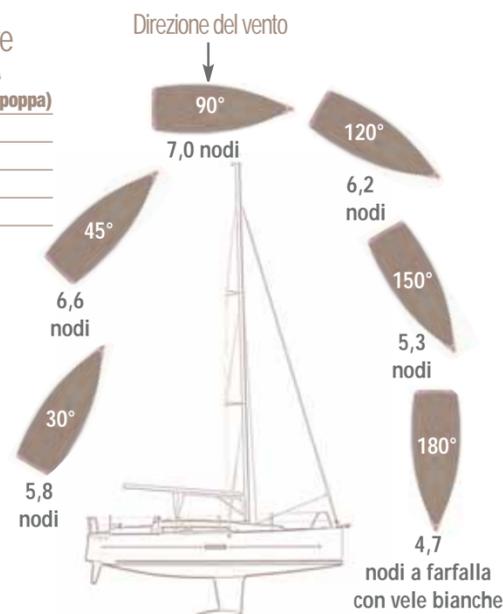
Località	La Spezia	Mare	calmo
Persone a bordo	2	Vento	reale d'intensità
Gasolio	45 litri		compresa tra 9 e 12 nodi

**Velocità in nodi a motore**



**Prestazioni a motore**

Giri	nodi	dbA (cabina di poppa)
1000	2,4	61
1500	3,3	66
2000	4,7	71
2500	5,4	76



**Costruttore** Dufour Yachts, La Rochelle, Francia, [www.dufour-yachts.com](http://www.dufour-yachts.com)  
**Importatore** Settemari Yacht, Viale Italia, 19121 La Spezia, tel. +39 0187 21035, [info@settemariyacht.it](mailto:info@settemariyacht.it), [www.settemariyacht.it](http://www.settemariyacht.it)  
**Progetto** Felci Yachts

**Scafo** Lunghezza fuori tutto 9,67 m • lunghezza scafo 9,35 m • lunghezza al galleggiamento 8,70 m • baglio massimo 3,20 m • dislocamento a secco 4.940 kg • pescaggio 1,90 m • pescaggio con chiglia retrattile opzionale 0,95 m • peso in chiglia 1.300 kg • serbatoio carburante 90 litri • serbatoio acqua 160 litri • posti letto 4/6 • superficie velica totale 50,3 mq – randa 33,5 mq • genoa (106%) 16,8 mq • gennaker 62 mq  
**Motore** Volvo Penta D1-20F • potenza 19 cv (14 kW) • ciclo operativo 4 tempi • cilindrata 0,76 litri • 3 cilindri • alesaggio per corsa 67x72 mm • rapporto di compressione 23,5:1 • regime di rotazione massimo 2.800 giri/minuto • peso a secco 132 kg • peso con saildrive 144 kg

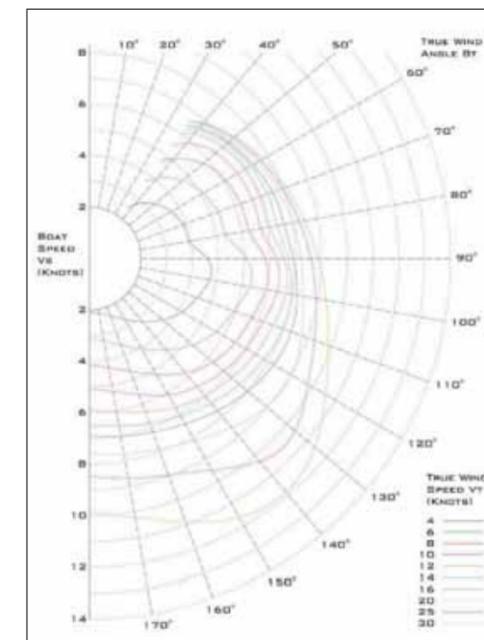
**Misure** Altezza in dinette 187 cm • quadrato della dinette 204x223 cm • cucina a L 110x100 cm • divanetto lineare in dinette di sinistra 186 cm • divanetto lineare in dinette a dritta 197 cm • tavolo dinette (aperto) 130x110 cm – tavolo da carteggio 60x48 cm • altezza cabina di prua 177 cm • cuccetta di prua 190x165 cm • altezza sopra il letto 107 cm • altezza bagno 190 cm • altezza cabina di poppa 187 cm • cuccetta di poppa 195x180 cm • altezza sopra il letto 99 • larghezza accesso sottocoperta 53 cm • larghezza passavanti laterali 40 cm • quadrato pozzetto 190x135 cm • panche pozzetto 125 cm • distanza tra la due ruote del timone 56 cm • piattaforma abbattibile di poppa 55x218 cm  
**Certificazione** CE cat. B

**Prezzo** Versione Adventure Sailing 84.469 Euro, Iva esclusa, franco cantiere. Versione Liberty Sailing 80.900 Euro, Iva esclusa, franco cantiere. Versione Day Sailing 74.139 Euro, Iva esclusa, franco cantiere.

**Prestazioni a vela**

Angolo	andatura	nodi	vento reale
30°	bolina stretta	5,8	9,5
45°	bolina	6,6	10,0
90°	traverso	7,0	12,0
120°	lasco	6,2	10,5
150°	granlasco	5,3	9,0
180°	poppa	4,7	7,5

➤ Buon passo, soprattutto di bolina e al traverso. Le due pale del timone garantiscono un'ottima direzionalità perché una delle due è sempre ben immersa, anche quando lo scafo è sbandato. Il motore, nonostante abbia solo 19 cc., spinge a sufficienza.

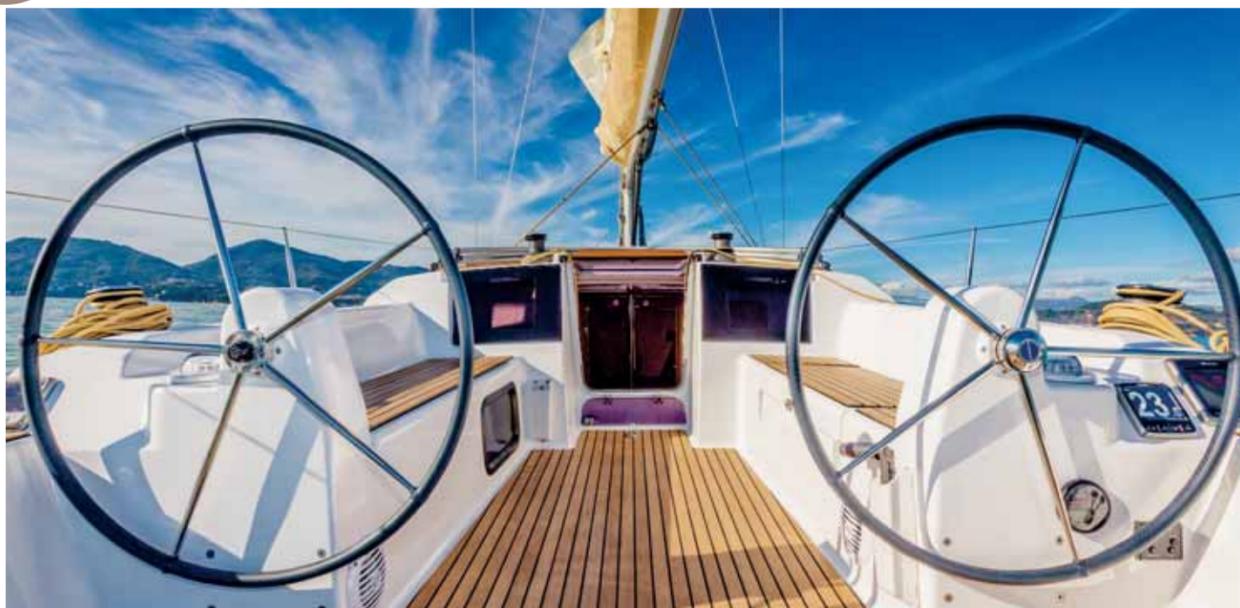


sono due: più spazio per muoversi in pozzetto e accedere alla piattaforma di poppa abbattibile e una doppia pala che garantisce un'ottima direzionalità. Una delle due, infatti, è sempre immersa, anche quando si naviga di bolina stretta e la barca è molto sbandata. Stessa filosofia per gli interni e sempre con ottimi risultati. L'abitabilità è notevole e non si rischia di picchiare la testa né in dinette, né nelle cabine. Molta anche la luminosità grazie a tante finestre sulla tuga sia verso prua, sia verso poppa. Siamo su un natante, ma non manca nulla: una cabina matrimoniale con cuccetta a V a prua e una a poppa, una cucina a L, il tavolo da pranzo, la zona carteggio e un bagno di dimensioni generose che può essere utilizzato perfino per stivare diverso materiale. Ci è piaciuta molto la facilità con cui si possono ispezionare le sentine e il vano motore. All'estrema prua, inoltre, dalla cabina, si accede a due diversi gavoni: uno è il pozzo catena e un altro è il vano che ospita il motore del salpancora. Il tutto a beneficio della manutenzione. Quello che invece non ci ha convinto è il tradizionale tavolo della dinette con le due "ali" che si aprono. Il problema è che quella di sinistra ha poco spazio, pertanto se si è seduti sul divanetto e si vuole allargare il tavolo non si riesce perché il legno scontra inevitabilmente il ginocchio. Non convince nemmeno molto il sostegno per le due ali, ma si tratta di peccati veniali a cui si può facilmente porre rimedio. Per la cabina di prua, la versione standard prevede una tenda anziché la paratia. Quest'ultima è migliore in crociera, mentre il tessuto va benissimo per chi usa il 310 in versione day sailer. L'opzione cabina chiusa prevede una paratia che si può aprire sia verso prua, sia verso poppa. In questo modo se si prolunga la cuccetta a V per ottenere un vero e proprio letto matrimoniale per



provate  
per voi

Dufour 310 Grand Large



### Principali dotazioni standard

Randa full batten e fiocco auto virante in Dacron • chiglia lunga in ghisa 1,90 m • cucina 2 fuochi • doccia in pozzetto • serbatoio acque nere • boiler 20 litri • plancetta di poppa • frigo • batteria di servizio supplementare • circuito 220 V • strumenti di navigazione Raymarine i70 • plotter Raymarine A65 • salpancora • sprayhood

### Alcuni Optional

Chiglia corta retrattile in ghisa 0,95 m 5.133 Euro • Pack Grand Prix con randa full batten offshore e genoa offshore, rotaia genoa con controllo rinviato in pozzetto, winch genoa T40, attrezzatura spi asimmetrico, bompreso, secondo winch T30 sulla tuga, vang rigido, lazy bag ed elica a pale abbattibili 5.306 Euro • passavanti e pozzetto in teak naturale 1.670 Euro • panche pozzetto in teak naturale 599 Euro • finestre tuga a poppa 690 Euro • finestratura tuga a prua 1.046 Euro • tavolo pozzetto e scotta di randa sulla tuga 1.840 Euro • sedute timoneria 1.300 Euro • bimini 1.631 Euro • cuscineria pozzetto 407 Euro • maniche a vento con protezione in inox 281 Euro • supporto motore fuoribordo 89 Euro • elica pale abbattibili 758 Euro • spi, bompreso e winch sulla tuga 1.470 Euro • genoa 106% con rotaia 990 Euro • winch genoa T40 799 Euro • scotta randa sulla tuga 450 Euro • vele offshore 3.536 Euro • lazy bag 600 Euro

gli ospiti, la porta di accesso non sbatte contro il materasso e sfrutta ogni centimetro a disposizione. Quello che non ci è piaciuto molto è il sistema di prolunga della cuccetta che sfrutta un pagliolo con un profilo che non sembra essere eccessivamente stabile. Il tempo a disposizione è finito, Zdenek mi dice che dobbiamo fare l'ultimo bordo e poi rientrare in porto. È l'occasione per testare le prestazioni a motore. Ci sono solo 19 cavalli, ma la velocità è comunque più che adeguata per gli spostamenti. Ci mettiamo con la prua controvento e arriviamo a 6,8 nodi di velocità al massimo dei giri. A 2000 se ne fanno sei, quindi si tratta di una prestazione più che sufficiente. I 19 cavalli, inoltre, garantiscono un consumo davvero limitato. Si possono riempire i 90 litri del serbatoio all'inizio di una crociera e dimenticarsi di fare rifornimento per tutta la vacanza. Il vano motore deve essere ben coibentato perché nella cabina di poppa registriamo solo 71 decibel a regime di crociera e 76 alla massima velocità.

Il baglio di dimensioni generose e l'allestimento della coperta permettono di ottimizzare gli spazi. L'assenza di paterazzo e di trasto di randa, consentono di avere un pozzetto molto sgombro e una vasta area a disposizione.

