

segeln

Leidenschaft Fahrtensegeln

Streitthema:

**Gibt es die
perfekte
Fahrtenyacht?**

Ausrüstung
Rumpfform
Sicherheit

YACHTEN

Neue Dufour 310 im Test

WISSEN

Elektrik-Grundlagen
einfach erklärt

Im

HERBST

wird's richtig

SCHÖN an Bord!

Unsere besten Ideen für den Saison-Ausklang:

► **Ausrüstung** Von der Decke bis zum Kaffeemug ► **Wetter:** Typische Herbst-Wetterlagen ► **Manöver:** Tipps fürs Reffen und Hafenmanöver bei Starkwind ► **Essay:** Warum Herbstsegeln traumhaft ist...

Total entspannt

Die herausragende Charaktereigenschaft der **Dufour 310** ist Ausgewogenheit. Und was bietet sie sonst noch?

Getestet von
Silke Springer

Von Westen kriecht die nächste Front heran, über der Marina von Neustadt hängt schon ein leichter Dunstschleier. Um die Fotos im Kasten zu haben, bevor die ersten Regentropfen fallen, fahren wir früh am Morgen auf die Ostsee hinaus. Zwar haben sich die versprochenen drei Beaufort noch nicht durchgesetzt, aber die Segel stehen voll, und mit ihren beiden Ruderblättern zeichnet die Dufour 310 eine schöne Heckwelle in die glatte See. Hin und wieder krängt das Schiff sogar leicht, sodass ein wenig Dynamik in die Bilder kommt.

Über die heruntergeklappte Badeplattform steige ich vom Fotoboot auf die Yacht hoch, was einfach geht, denn die Heckklappe hängt ein ordentliches Stück über der Wasseroberfläche. Diese Höhe eignet sich gut, um vom Beiboot oder Steg auf das Schiff zu kommen. Möchte man die Plattform als Einstiegshilfe nach dem Schwimmen nutzen, muss zusätzlich die integrierte Badeleiter herabgelassen werden.

Als Erstes suche ich nach einem bequemen Sitzplatz. Da der luvwärtige Heckkorb schon vom Steuermann besetzt ist, wähle ich den in Lee – und stelle fest: Damit habe ich gleich einen Volltreffer gelandet. Schräg

TESTDATEN

Testrevier:

Ostsee, Lübecker Bucht

Bedingungen:

ein bis drei Beaufort, keine Welle

Konzept: Fahrtenyacht für die kleine Crew

Preis: ab 89.549 Euro inklusive Mehrwertsteuer

auf das Süll gesetzt, eine Hand lässig auf den Seezaun gelegt, den Rücken in das Korbdreieck gelehnt, kann der Segeltag beginnen. Und er beginnt nett, wie ein Blick auf die Instrumente zeigt. Bei kaum zwei Windstärken erreichen wir schon 3,2 Knoten. Unsere Testkandidatin springt also schnell an.

Wenig zu tun

Auch als ich selbst das Ruder gehen übernehme, bleibt meine Sitzhaltung entspannt. Mit leicht angewinkeltem Arm reiche ich bequem an das Rad heran und mache mich auf Arbeit gefasst. Doch nichts passiert. Die Dufour 310 segelt stur geradeaus, ohne dass ich eingreifen muss. Da zu diesem Zeitpunkt noch immer eine leichte Brise weht, bin ich nicht allzu verblüfft. In den letzten Jahren habe ich einige Yachten getestet, die sehr ausgewogen segeln. Eine Stunde später allerdings, als die ersten Böen in die Segel fallen, wundere ich mich doch. Noch immer hält das Schiff treu den

Kurs, egal, ob an der Kreuz, raumschots oder vor dem Wind. Allerdings gebe ich nun hin und wieder leichte Impulse mit den Fingerspitzen. Bei mehr Wind wird mehr Arbeit am Rad erforderlich, das ist klar, aber am Testtag erleben wir das nicht.

Spurtreue gehört demnach ganz oben auf die Plusliste der Yacht. Hier hat Konstrukteur

Umberto Felci ganze Arbeit geleistet. Wieder einmal, denn ausgewogen segelnde Yachten ist man von ihm gewohnt, genau wie schlichte, auf das Wesentliche reduzierte Rumpf- und Deckslinien. Nichts an der Dufour 310 ist verschnörkelt oder verspielt. Der Steven stößt senkrecht ins Wasser, das Vorschiff ist schlank, das Achterschiff

dank auslaufender Kimmkanten breit und voluminös. Ein rechteckiges Fenster unterbricht die große weiße Rumpffläche und bringt gleichzeitig Licht unter Deck. Auch das Kajütfenster ist eckig gestaltet. Sichtbare Rundungen sind nicht nach Felcis Geschmack, dafür aber unkapriziöse Segeleigenschaften, die er mit einem leicht geschwungenen

Unterwasserschiff und einem L-förmigen Kiel untermauert. Die Werft nennt die schmale Finne mit der nach achtern ausgerichteten Bombe „ultra-high performance keel“. In der Standard-Ausführung, die wir segeln, reicht der Kiel 1,90 Meter tief. Für flache Reviere gibt es eine Variante mit nur 1,60 Metern Tiefgang. Wer hauptsächlich

in Tidengewässern unterwegs ist, kann auf die Kielschwert-Version zurückgreifen. Dann liegt man beim Trockenfallen aufrecht.

Neu geordnet

Seit drei Jahren ist die Dufour 310 inzwischen auf dem Markt. Dass bislang nur wenige Exemplare auf deutschen Gewässern

»Noch immer hält das Schiff treu den Kurs, egal, ob an der Kreuz, raumschots oder vor dem Wind«



TECHNISCHE DATEN



| | |
|--|--|
| Design: | Umberto Felci |
| Lüa: | 9,67 m |
| Rumpflänge: | 9,35 m |
| LWL: | 8,70 m |
| Breite: | 3,31 m |
| Tiefgang: | 1,90 m (Standard) 1,60 m (Flachkiel) 0,90 bis 2,10 m (Kielschwert) |
| Verdrängung Standard: | 4,9 t |
| Ballast: | 1,33 t |
| Wassertank: | 160 l |
| Treibstofftank: | 90 l |
| Motor: | Volvo Penta, 19 PS |
| Groß: | 33,5 m² |
| Genua: | 17 m² |
| Preis, segelfertig in Daysailing-Ausführung: | ab 89.549 Euro |
| Preis, Testschiff (Adventure Version incl. Grand Prix Paket): | 143.086 Euro |

Kojen:

| | |
|-----------------------|--|
| Vorschiff: | 0,75 m (Fuß), 1,20 m (Kopf), 1,96 m (Länge) |
| Achternkabine: | 1,60 m (Fuß), 1,10 m (Breite), 1,90 m (Länge) |
| Salonbank bd: | 0,65 m (Kopf), 0,40 m (Fuß), 1,85 m (Länge) |
| Salonbank stb: | 0,65 m (Kopf), 0,40 m (Fuß), 2,00 m (Länge) |

Stehhöhen:

| | |
|--------------------------------|--------|
| Vorschiffskabine: | 1,74 m |
| Salon: | 1,83 m |
| Pantry: | 1,83 m |
| Nasszelle: | 1,85 m |
| Umkleide Achternkabine: | 1,83 m |

Adressen:
Werft: Dufour Yachts, 11 rue Blaise Pascal, 17187 Perigny, Frankreich, www.dufour-yachts.com
Händler Deutschland Nord: Enjoy Yachting GmbH, An der Wiek 7-15, 23730 Neustadt, www.dufour-yachts.com/de/
Deutschland West und Holland: Sailing World, Vuurtorenweg 19, NL-8531 HJ Lemmer, www.sailingworld.nl

DECKSLAYOUT

Zweckmäßig und ohne Schnörkel



- 1. Cockpittisch:** Unterteilt in einzelne Staufächer. Der Plotter ist achtern im Tisch eingebaut
- 2. Cockpit:** Die zwei Steuerräder ermöglichen einen offenen Durchgang von achtern in das Cockpit
- 3. Beschlüge:** Die Fock läuft auf einer Selbstwendeschiene. Fallen und Strecker werden nach achtern umgeleitet
- 4. Handläufe:** In die Sprayhood sind Haltegriffe eingearbeitet



UNTER DECK

Helles Holz mit großer Öffnung zum Vorschiff



- 1. Salon:** Anstatt Eiche, kann auch dunkleres Mahagoni in Kombination mit blauen Polstern gewählt werden
- 2. Pantry:** Klassische L-Form mit dreiflammigen Herd und Ofen. Zahlreiche Staufächer für Geschirr und Töpfe
- 3. Achternkabine:** Die Achternkabine bietet viel Platz. Der Motorraum engt das Kopfende etwas ein
- 4. Niedergang:** Unter den Bodenbrettern am Niedergang verbirgt sich der 'Weinkeller', echt französisch eben. Klappt man den Niedergang hoch, wird der Motorraum offengelegt
- 5. Nasszelle:** Hier kann auch geduscht werden. Neben der Toilette befindet sich ein luftiges Staufach
- 6. Navigation:** Der Kartentisch liegt rückwärts zur Fahrtrichtung, besitzt aber noch eine ordentliche Größe für Papierseekarten mit Kartenfach

DIE TESTDATEN

Wichtige
Ergebnisse

Segeltragezahl: 4,2



Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelfläche eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Schwerpunkts und der Stabilität ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht (und das ist die Dufour 310) liegt bei 4,2. Steife Cruiser Racer erreichen Werte über 5.

$$\sqrt{\text{Segelfl. } 50,5 \text{ m}^2 : \sqrt{\text{Verdr. } 4,9 \text{ t}}} = 4,2$$

Ballastanteil: 27 %

Mit einem Ballastanteil von 27 % liegt die Dufour 310 zwar im unteren Bereich, hat aber durch die große Breite und die Kimmkanten Formstabilität zu bieten. Einen Ballastanteil unter 25 % sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

Längen-
Breitenverhältnis: 2,8 : 1

Ein Längenbreitenverhältnis von 2,8 : 1 spricht für eine ausgewogene Fahrtenyacht. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 haben. Zusammen mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunkts hat dieser Wert starken Einfluss auf die Segeleigenschaften.

Rumpfschwindigkeit: 7,2 kn

Maximal erreichte Fahrt am Testtag: 6,8 kn, raumschots unter Groß und Genua bei drei Windstärken.

$$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 8,70 \text{ m}} = 7,2 \text{ kn}$$

89.549 Euro zu Buche schlägt, erhält man das ‚nackte‘ Schiff mit Groß und Selbstwendefock, aber ohne Badeplattform, ohne Türen für die Vorschiffskabinen und ohne Fenster in den Rümpfen. Die Version ‚Liberty‘ hat schon deutlich mehr zu bieten, darunter Warmwasserboiler, Heckklappe, Kühlfach, Teak auf den Cockpitbänken, Rumpffenster, Basisinstrumente und eine Großschotführung auf dem Kajütdach.

‚Adventure‘ ist noch umfangreicher ausgestattet, unter anderem mit elektrischer Ankerwinde, zweiflügeliger Vorschiffstür, Backofen und Sprayhood. Diese Version kostet 102.026 Euro. Auch sie kann noch weiter mit Extras und Zusatzpaketen aufgerüstet werden.

Unsere Testschiff gehört in die Kategorie ‚Adventure‘ und hat das Grand Prix Paket obendrauf gesattelt. Dazu zählt auch eine Genua, deren Holepunkte vom Cockpit aus verstellbar sind. Die Schoten laufen auf Winschen zu, die achtern, in Greifweite des Steuermanns, sitzen. Für die gespreizte Großschot werden die Winschen auf dem Kajütdach benutzt. Ein Achterstag gibt es nicht. Dank dieser Rigg-, Beschlags- und Segelkonfiguration (Rigg von Z-Spars, Segel von Elvstrøm, Beschläge von Spinnlock, Lewmar und Rutgerson) ist die Segelführung tatsächlich für eine kleine Crew machbar. Noch einfacher ginge es mit Selbstwendefock, doch bei diesem leichten Wind leistet die Genua bessere Dienste.

Manches ist anders

Mit ihrem Einsteigermodell hat die französische Werft ganz klar die typische Zwei-Personen-Crew im Visier, allenfalls noch die junge Familie mit einem, maximal zwei kleinen Kindern. Dafür spricht auch die Interieur-Gestaltung. Steigt man die Niedergangsstufen hinab, kommt einem das Schiffsinne

außergewöhnlich geräumig vor, doch das ist einem geschickten Designtrick zu verdanken. Die Tür zur Vorschiffskabine ist sehr breit und besteht aus zwei beziehungsweise drei Flügeln. Einer lässt sich sowohl nach vorn als auch nach achtern schwingen, der andere ist faltbar. Schiebt man alle (drei) Türblätter beiseite, ergibt sich ein luftiger Durchgang, der den Blick bis ganz nach vorn frei gibt und den Salon enorm groß erscheinen lässt, weil man die Vorschiffskabine unbewusst mit einbezieht.

Hier gibt es eine fest eingebaute Koje, die mit 1,50 Metern für kleine Kinder lang genug ist. Größere Mitsieger müssen sie sich mit Einlegebrettern verlängern. Richtig ein- und übereinander geschoben, geben sich die Bretter gegenseitig Halt, und es entsteht eine Koje von zwei Metern Länge. Bei einer Mittelbreite von 1,20 Meter ist sie breit genug für zwei Personen. Durch die Verlängerung geht allerdings der Umkleidebereich verloren. Dann schließt die Tür unmittelbar am Kopfende des Bettes ab. Und Achtung: Da der Türrahmen breit ist, muss der Kopf beim Einstieg in die Kabine weiter eingezogen werden, als zunächst gedacht!

Die zweite Doppelkoje liegt unter dem Backbord-Cockpitboden. Großgewachsene Personen, die mehr als 1,90 Meter Kojenlänge benötigen, schlafen besser vorn. Alle anderen können ausprobieren, ob sie lieber in Längs- oder Querrichtung liegen. Die Koje reicht bis zur Cockpitmitte, hat jedoch eine große Aussparung für den Motorraum, die das Bett im oberen Drittel auf 1,10 Meter schmälert. In Längsrichtung gemessen ist sie 1,90 Meter lang, quer gesehen bringt sie es im Mittel auf 1,70 Meter.

Wie üblich liegt der Zugang zum 19 PS-Volvo unter dem Niedergang. Zur Wartung wird

»Unsere Testkandidatin hat das Grand Prix-Paket obendrauf gesattelt. Dazu zählt auch eine Genua«



die Niedergangstreppe hoch geschwungen. Weitere, erfreulich große Inspektionsluken befinden sich in der Achterkajüte.

Hier, wie auch in der vorderen Kabine, gibt es Schrankraum für die Kleidung. Taschen können unter

den Kojen und Salonbänken gelagert werden, allerdings sind diese Räume teils (je nach Ausbaupaket und Extras) durch Tanks und Boiler belegt. Kleinere Utensilien finden Platz in vier Schränken, die im Salon hängen und in Schwalbennest-

tern. Sperrige Sachen kommen in die Backskisten, wo auch eine sichere Halterung für das Niedergangsschott vorhanden ist. Zwischen Vor- und Achterkabine findet man die klassische Raumaufteilung: Der Salon ist mit einem mittig aufgestellten,

KOMMENTAR

segeln -Testerin Silke Springer



Ausgewogene Fahrtenyacht

Unter Deck findet man ein helles, modern gestaltetes Ambiente mit einigen pfiffigen Ideen in Bad, Pantry und Salon. Die breite Flügeltür zur Vorschiffskabine sorgt zwar für Flexibilität und ein luftiges Raumgefühl, ist aber eine Kompromisslösung, da sich die Länge der fest eingebauten Vorschiffskoje dadurch auf 1,50 Meter verringert. Erwachsene müssen sich die Koje mit Einlegebrettern verlängern.

Idealbesetzung ist eine Zwei-Personen-Crew oder eine junge Familie mit ein oder zwei Kindern. Darauf ist auch ihre Beschlagsanordnung und Riggkonfiguration abgestimmt.

Leichte Handhabung und ausgewogene Segeleigenschaften empfehlen die Dufour 310 als Einsteigermodell, machen sie aber auch attraktiv für jene, die sich beim Segeln entspannt zurücklehnen wollen, ohne dabei die Geschwindigkeitsanzeige aus dem Blick zu verlieren.

klappbaren Tisch und zwei Längsbänken ausgebaut, die Pantry hat die obligatorische L-Form. Erwähnenswert ist die Seewasser-Fußpumpe, die es nur noch selten auf Yachten gibt. Einfallsreich gestaltet sich die Kühlboxaufteilung. Fächer mit dazu passenden Frischhalteboxen sorgen für Ordnung, genau wie separate Flaschenhalter. Wein wird, wie man es bei Dufour kennt, unter dem Salonboden in einem extra Weinkelergelagert.

Auch auf einen separaten Navigationsbereich wollte die

Werft nicht verzichten. Der Navigator sitzt zwar auf der Salonbank, mit dem Rücken zur Fahrtrichtung, aber er kann an einem vollwertigen, aufklappbaren Kartentisch arbeiten.

Außergewöhnlich geräumig ist das Bad. Es bietet viel Bewegungsfreiheit, ausreichend Schränke für die Waschtaschen, hat einen separaten Trockenbereich für nasses Ölzeug und ist besonders hell, weil es drei Fenster gibt.

Helligkeit spielt eine zentrale Rolle auf unserem Testschiff. Dafür sorgen die Einbauten aus Eiche, (statt serienmäßig verarbeitetem Mahagoni), weiße Wände, weiße Deckenverkleidungen, beigefarbene Polster und große Oberlichter als Ergänzung zu den Salon- und Rumpffestern. Wem die Farb- und Lichtkomposition zu nüchtern ist, der lässt sich beraten. Beispielsweise hin zu klassisch maritimem Mahagoni und blauen Polstern.

Insgesamt mutet das Interieur, gefertigt in Modulbauweise, sauber an. Handwerkliche Raffinesse darf man bei dem aufgerufenen Preis nicht erwarten, wohl aber ordentliche Verarbeitung: und die ist gegeben.

DAS FAZIT

Die Dufour 310 ist eine ausgewogene segelnde Fahrtenyacht mit einfachem Handling.

PRO

- Spurtreue
- gut und bequem zu steuern
- leichte Segelführung
- großes Bad
- durchdachte Pantry

CONTRA

- Vorschiffskojen mit Einlegebrettern zum Verlängern
- Türöffnung der Bugkabine niedrig