

FOCUS

Dufour Yachts

di Nico Caponetto

Il cantiere francese, dopo l'acquisizione da parte di Fountaine Pajot, continua nel percorso di rinnovamento della gamma. Ecco il 470, una barca declinata in tre versioni, dalla crociera pura alla ricerca della massima velocità.

DUFOUR 470



Dopo l'acquisizione del marchio da parte di Fountaine Pajot, il primo passo compiuto dal management è stato quello di eliminare la separazione fra le due storiche linee del cantiere: la Performance e la Grand Large. Non si è trattato solo di un'operazione onomastica, ma più precisamente di una scelta strategica produttiva per cogliere, probabilmente, i migliori risultati in termini di economia di scala riuscendo, nello stesso tempo, a rivolgersi a una fascia larga di armatori con esigenze e desideri diversi.

Il nuovo Dufour 470 non rappresenta uno scarto generazionale rispetto alla produzione tradizionale del cantiere. Sul piano estetico, rispetto alla fisionomia classica dei Dufour, si risolve in qualche tocco di modernità affidato, soprattutto, al baglio massimo arretrato, a un bordo libero più basso, che attribuisce alla barca una linea più slanciata e a una coperta ripensata in funzione di una migliore circolazione, più sgombra e pulita, con una tuga meno invasiva. Dal punto di vista costruttivo, invece, è stata introdotta un'importante novità: per la prima volta nella storia del cantiere, la coperta è stata realizzata con il sistema dell'infusione. Piuttosto innovativa, come dicevamo, anche se non inedita, è la scelta di adottare lo stesso scafo declinandolo in tre versioni diverse.

La prima, chiamata "Easy", contiene nel nome l'indicazione dell'armatore cui è destinata. Si tratta della versione più semplice, con ampie zone libere per circolare in coperta, pozzetto sgombro e manovre semplificate grazie ai due winch collocati sui paramare, vicinissimi alle ruote del timone, l'assenza del trasto della scotta di randa e la presenza del fiocco autovirante. Nelle intenzioni del cantiere è più orientata verso il mercato del charter.



Scheda tecnica

| | |
|--|--|
| Lunghezza f.t. | m 14,85 |
| Lunghezza scafo | m 13,55 |
| Lunghezza al galleggiamento | m 13,99 |
| Larghezza massima | m 4,74 |
| Rapporto lunghezza/larghezza | 2,8 |
| Pescaggio | m 2,23 |
| Dislocamento | Kg 13.200 |
| Zavorra | Kg 3.550 |
| Tipo di armamento | sloop |
| Albero in alluminio con due ordini di crocette | |
| Boma | in alluminio |
| Vang | rigido con paranco interno |
| Bompresso | fisso |
| Sartieme | spiroidale |
| Verricelli: 2 winch sui paramare 2 winch sulla tuga (più 2 winch nella versione performance) | |
| Superficie randa | mq 57 |
| Superficie fiocco autovirante | mq 50 |
| Motorizzazione | 60 HP |
| Tipo di trasmissione | S-Drive |
| Capacità serbatoio carburante | 250 litri |
| Capacità serbatoio acqua | 530 litri |
| Portata omologata | 12 persone |
| Progetto | Felci Yacht Design |
| Costruttore | Dufour Yachts |
| | www.dufour-yachts.com |
| Importatore: elenco dei dealer italiani disponibile sul sito del cantiere | |
| Categoria di progettazione CE | A |
| Prezzo base (Iva esclusa) | 249.900 Euro |



Più rifinita e maggiormente adatta a un uso armatoriale è la versione "Ocean". Anche su questa il piano di coperta e il pozzetto sono stati pensati per garantire il massimo della mobilità, ma l'organizzazione delle manovre è più articolata: compaiono altri due winch sulla tuga per le drizze e la scotta di randa e la regolazione della vela maestra può contare anche sulla presenza di un trasto.

Infine la declinazione "Performance". In questo caso le manovre sono molto più complete e organizzate in modo da poter far lavorare un equipaggio in regata. I winch diventano sei, per poter governare grandi superfici di tela a prua, e il piano velico utilizzabile è maggiore, consentito da un pescaggio superiore. Le linee di carena sono però identiche alle altre due versioni, con sezioni di prua non particolarmente fini e un'importante superficie bagnata, garanzia di molta stabilità ma anche di una certa resistenza idrodinamica.

Per quanto riguarda gli interni, sono stati previsti 4 diversi allestimenti. Uno armatoriale, con tre cabine e tre bagni, una seconda versione con un bagno in più, una versione con quattro cabine e quattro bagni e infine una quarta con tre cabine e soli due bagni. Per ciascuno dei layout disponibili è prevista la possibilità di allestire una cabina per lo skipper. Dal prossimo mese di giugno i primi scafi saranno in consegna anche in Italia.

