

TEST HALLBERG-RASSY 370 - LEOPARD 46 LISTINO TUTTE LE NUOVE BARCHE CON I PREZZI

IL GIORNALE DELLA

VELA

n. 03/026 Aprile € 7,50

www.giornaledellavela.com

QUELLI DI CAPO HORN
I marinai italiani che hanno
sfidato il mito della vela

APP INDISPENSABILI
Guida alle migliori 80
da usare in barca

CATAMARANO O MONOSCAFO?

Qual è il più comodo e funzionale tra
uno o due scafi: 8 modelli a confronto

LAGOON 38
SUN ODYSSEY 455
BALI 4.2
OCEANIS 47
FP 48
DUFOUR 54
LEOPARD 52
HANSE 590

TRUCCHI GIUSTI
Per navigare meglio
a vela in ogni condizione

PAZZI GIRAMONDO
Attraversare gli oceani
con una barca di sei metri

MEDITERRANEO
Dove andare in vacanza
con i consigli dell'esperto

VELA CUP
Scopri perché ogni barca
può divertirsi in regata



TUTTO QUELLO CHE DEVI SAPERE PER SCEGLIERE

NOLEGGIO ESTATE '26

BARCHE **CONSIGLI** DESTINAZIONI **PREZZI** SKIPPER **A CHI RIVOLGERSI**





LEOPARD 46

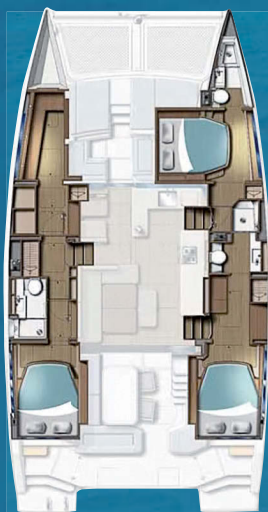
Solido, comodo, giramondo

Nasce per la crociera pura ma ha anche una natura da "giromondista": grande solidità costruttiva e tanta funzionalità a bordo. È disponibile con una propulsione ibrida evoluta ed efficiente

di Luca Sordelli

Duecento catamarani all'anno, quattro a settimana, e non stiamo parlando di derive ma di barche da crociera dai 40' ai 53' piedi di lunghezza. Se non sapete bene cosa sia Leopard, mi sembra importante ricordare subito i suoi numeri, almeno quelli base. Il brand fa ora parte del colosso nel mondo dei viaggi Travelopia (2.000 dipendenti e 26 diversi marchi) ma ai velisti la sua storia è sicuramente più nota se collegata ai nomi Sunsail e The Moorings, ovvero all'ambito del charter. Ed è la storia di un'onda, un'onda bella grossa, e calcata al momento giusto.

1993: l'intuizione è del sudafricano Lex Rass (nome ben noto a chiunque bazzichi il modo dei multi) che capisce che le barche a due scafi potevano essere lo



strumento ideale per le vacanze, prima di tutto a noleggio. E così un cantiere, anche lui sudafricano, Robertson & Caine, anno di fondazione 1977 e una lunga tradizione nel fare barche sportive, cambia rotta e si mette a produrre in serie catamarani, firmati dallo studio Simonis & Voogd. Quell'intuizione si dimostra subito vincente (attualmente navigano più di 3.500 unità uscite dallo stabilimento di Città del Capo) e dopo la produzione pensata esclusivamente per il charter a nome The Moorings arriva Leopard, la branca "armatoriale" del cantiere: barche destinate ad armatori privati.

GRANDI NUMERI, TANTA FUNZIONALITÀ

Ci arriva, quindi, da un lato conoscendo bene quali



Il Leopard 46 ha grandi volumi vivibili a bordo, sia sopra che sottocoperta. Gli scafi "a spigolo" riducono la superficie immersa. Il piano velico ha una buona sovrapposizione e le prestazioni, anche a vela sono discrete.

sono le esigenze di chi va in crociera in barca a vela e, soprattutto, con il know-how di chi sa (e deve) produrre in grandi numeri. In altre parole: funzionalità a bordo e grande efficienza nel processo produttivo. Il tutto è ben rappresentato dall'oggetto della nostra prova, Leopard 46 arrivato a sostituire il 45, realizzato in poco più di 400 esemplari. Si tratta di una barca completamente nuova e tra gli aspetti costruttivi da sottolineare c'è che lo scafo è realizzato su un unico stampo, e non più su tre, che comprende sia i due scafi che il tunnel centrale, soluzione questa che va sicuramente nella direzione di una maggiore rigidità strutturale. In quest'ottica anche le finestrature del salone centrale non sono più in materiale plastico, bensì in vetro, il che ha comportato anche la possibilità di ridurre l'ingombro dei montanti.

I NUMERI

DEL LEOPARD 46

Lungh. f.t.: 14,48 m
Baglio max: 7,35 m
Pesc.: 1,65 m
Disloc.: 17.600 kg
Riserva carburante: 690 L
Riserva acqua: 700 L
Sup. velica 140,5 m²
Motore standard 2 x CV
leopardcatamarans.com/it
edoardo.petrelli@thlmarine.com

È proprio qui, e nel suo naturale prolungamento, il pozzetto di poppa che si svolge la vita a bordo, il cuore pulsante della barca. A rendere tutto molto facile è prima di tutto il generoso baglio della barca da 7,35 metri, che consente di avere sulla dritta una cucina di dimensioni domestiche e a sinistra la grande zona pranzo con il tavolo che da aperto può ospitare sei persone comodamente. A prua, sulla sinistra una zona carteggio/pilotaggio e il portellone che porta all'esterno dove è stata scelta una soluzione "mista", con la rete nell'estremità prodiera e una pontatura in vtr che accoglie un secondo pozzetto, raccolto e accogliente, e una grande area prendisole.

SPAZIO, OVUNQUE

Doppio l'accesso al fly, sia dalla scala sul passavanti



1



2



3

ALL'ESTERNO

1. Leopard 46 può godere di tre distinte aree living all'aperto, un pozzetto a poppa, uno a prua e il fly.

2. La "beach area" è estremamente vivibile, il passaggio a poppa della divaneria rende i flussi molto facili, anche se a bordo si è in tanti.

3. Nonostante la presenza del fly e dei tanti volumi interni, il Leopard 46 ha comunque un'estetica, osservata in banchina, equilibrata.

di sinistra, che dal pozzetto: qui si arriva alla timoneria, con doppia seduta, un'ottima visibilità e tutte le manovre a portata di mano. Questo significa che lo skipper può gestire la barca in assoluta autonomia, ma al suo fianco si apre una vera terrazza sul mare, con una terza area living e l'ennesima, grande, area prendisole. La zona notte del Leopard 46, all'interno dei due scafi, prevede la possibilità di scegliere tra tre diverse configurazioni: a tre, quattro e cinque cabine. Nella prima, l'armatoriale e quella che ho provato io, tutto lo scafo di sinistra è dedicato ai proprietari: a poppa il grande letto matrimoniale, a centro barca il bagno lineare (gigantesco), guardaroba e tavolo office, mentre tutta la zona di prua (definita Workspace) è dedicata allo stivaggio o alla personalizzazione a seconda dei gusti dell'armatore (per l'uso "giromondista" è perfetta anche come banco lavoro/officina).

IBRIDO, MA DAVVERO

La motorizzazione standard proposta da Leopard e con

due Yanmar 45 Cv, si possono però avere anche due 57 Cv sempre Yanmar ma è anche disponibile, così come sulla barca che abbiamo provato, la propulsione ibrida. Questa è strutturata sulla base di due pod da 25 kW, un generatore diesel da 24 kW e batterie LiFePO4 da 27 kWh. Queste ultime possono essere ricaricate oltre che in banchina a 220 Volt, con gli idrogeneratori che lavorano con eliche da 18" sui pod quando si va a vela, e dai pannelli solari da 1.600 Watt sull'hard top. Il generatore (posizionato a prua dell'albero e decisamente ben isolato) si autoinnesca e parte quando il sistema di gestione della potenza rileva che le batterie hanno bisogno di ricarica. Gli idrogeneratori dal canto loro cominciano a produrre energia quando si naviga a vela sopra i 5 nodi, a 8 nodi producono 1,5/18 kW per ora per scafo.

IN NAVIGAZIONE

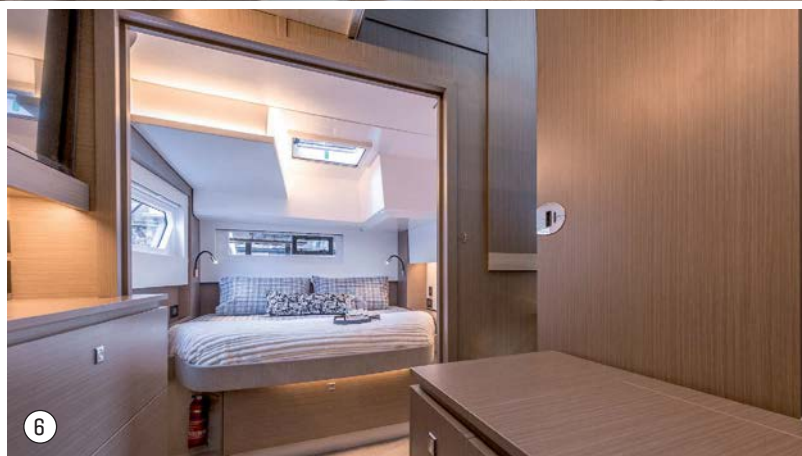
In pratica, così come si è dimostrato nell'uso reale delle prime unità, tutto questo significa, partendo con le batte-



4



5



6

rie scariche, avere sei ore di autonomia a velocità di crociera. Dopo non si rimane fermi in mezzo al mare, semplicemente si auto innesca il generatore. Va sottolineato che questo accade non solo quando si sta “entrando in riserva”, ma quando si chiede un surplus di potenza sulle manette: ad esempio andando oltre alla velocità di crociera (la massima è circa 9 nodi), accelerando di colpo, navigando con vento o mare contro.... Come dicevamo prima è il sistema di gestione della potenza a decidere in autonomia.

Durante la nostra prova proprio a questo abbiamo dovuto un po' abituarci, prima di prendere confidenza col sistema, l'elettrico ha una risposta immediata, mentre il generatore ha ovviamente bisogno di più tempo ad avviarsi. Si devono tenere d'occhio gli strumenti, da canto loro decisamente chiari, per aver ben sotto controllo la situazione.

Nel complesso però il sistema è abbastanza convincente, molto più di altri, meno evoluti con cui ho navigato.

Vanno poi sottolineati altri due aspetti: il generatore, che gira a velocità costante, è molto efficiente e ha quindi consumi bassissimi, inoltre la parte elettrica del sistema è duplicata su entrambi gli scafi e questa è una bella garanzia di sicurezza. Inoltre, la rumorosità in pozzetto, anche generatore acceso, è veramente minima.

Il vero problema è che, allo stato attuale dello sviluppo dei sistemi ibridi in campo nautico, i costi sono ancora impegnativi.

In questo caso il pack costa poco più di 200.000 euro, che su 759.000 di prezzo base Iva esclusa non è poco, anche se va sottolineato che nel pacchetto della propulsione ibrida ci sono (oltre agli idrogenatori): generatore, batterie maggiorate e pannelli solari, tutti possibili optional anche con la propulsione tradizionale endotermica.

E a vela? In una giornata di poco vento e acqua piatta con una brezza sugli 8/10 nodi abbiamo raggiunto i 4,5 nodi di bolina e, poggiando, con il frullone a prua, siamo arrivati a 6,2 nodi. Non male per un mezzo da crociera pura.

ALL'INTERNO

4. Lungo la murata di sinistra, nel salone ci sono la zona pranzo, carteggio e il passaggio verso prua.

5. Sulla dritta la cucina di dimensioni domestiche.

6. Leopard 46 ha tre lay-out per gli interni: a 3, 4 o 5 cabine.

I CONCORRENTI:

FONTAINE PAJOT 48

Lungh. f.t.: 14,43 m

Largh.: 7,90 m
catamarans-fontaine-pajot.com

LAGOON 46 ICONIC:

Lungh. f.t.: 14,53 m

Largh.: 7,96 m
catamarans-lagoon.com

BALI 4.6

Lungh. f.t.: 14,28 m

Largh.: 7,66 m
bali-catamarans.com