

Diego Yriarte
Fotos: Diego Yriarte/Leopard

Como en casa



El nuevo Leopard 46 es un robusto y capaz catamarán de crucero que permite instalar todo lo que su propietario pueda imaginar para largos períodos de navegación a pleno confort. Cómodo, con mucha autonomía y habitable, y con posibilidad de motorización eléctrica híbrida, es también perfectamente maniobrable en solitario o a dos. Un plus que agradecerán los navegantes más experimentados.



2

El Leopard 46 —denominado también con las marcas Moorings 4600, Sunsail 464 y Sunsail 465— reemplaza al anterior Leopard 45 —también denominado Moorings 4500 y Sunsail 454— del que entre las tres marcas adquirieron al fabricante 379 unidades.

Despejemos este pequeño galimatías de marcas y dejemos clara la cuna de los Leopard, es decir el fabricante, que no es otro que el astillero sudafricano Robertson & Caine, el mayor constructor de barcos de Sudáfrica.

La firma es propiedad de Vox Ventures, una filial 100% del grupo internacional de inversiones PPF Group, fundado en 1991 en la República Checa y que opera en 25 países. Fue fundada por John Robertson y el difunto Jerry Caine en 1991 y cuenta con una sólida trayectoria de 37 años en la construcción de barcos, con más de 3.000 embarcaciones botadas entre catamaranes a vela y a motor.

Bien. El lector ya sabe quien es el fabricante. Veamos ahora el tema de las marcas bajo las que se fabrica y el porqué.

The Moorings es una empresa dedicada al charter internacional, hermana de Leopard Catamarans, que se asoció con Sunsail para ampliar el mercado. Resultado: las dos agencias de charter náutico más poderosas del mundo se unieron. The Moorings es la principal agencia de charter para el público inglés y Sunsail para el público estadounidense. Entre ambas tienen aproximadamente 300 monocascos, 300 catamaranes a vela y 100 catamaranes a motor. Estas empresas ofrecen a sus clientes una interesante y rentable propuesta: la posesión del barco durante 12 semanas al año, pero con la ventaja de que el cliente puede escoger el mismo barco que han comprado, y localizado en cualquiera de los puntos en los que las agencias tienen representación.

El astillero se encarga de toda la gestión y mantenimiento y reintegra al propietario el 8% anual. En números redondos, durante la vida útil de un barco de charter, que se sitúa alrededor de los cinco años, el retorno sobre un barco de un millón de euros sería teóricamente de cuatrocientos mil euros.

Ahora se entiende perfectamente. Si usted lo desea, R&C fabrica, Moorings y Sunsail gestionan los períodos de charter y usted navega por todo el mundo y recibe un sustancial retorno. ¿Que no quiere usar esta fórmula? Pues adquiere el barco por su precio base de 966.000 euros en su versión cuatro cabinas —más los opcionales de equipamiento— o la versión

1. Cascos con arista, proa vertical y potente aparejo con génova superpuesto para un rendimiento superior en cualquier condición de viento.

2. Excelente circulación y comunicación desde la bañera de popa hacia el puesto de gobierno y la zona de estar del flybridge.

1

Leopard 46

híbrida, añadiendo en ambos casos el incremento de precio que usted desee gastarse y que puede colocar el Leopard 46 en el millón doscientos mil euros y ya puede lanzarse a navegar sin preocupaciones por todo el mundo.

Una cubierta para disfrutar

Aclarado esto, centrémonos en el barco en que navegamos. Recordemos solamente, a modo de preámbulo, que los Leopard fueron, hasta donde nosotros sabemos, los primeros catamaranes que permitían el acceso directo desde el salón a la bañera de proa —un verdadero salón al aire libre— sin pasar por las bandas y a través de una puerta corredera de vidrio, una solución que desde hace unos años han adoptado muchas marcas.

El L46 mantiene el mismo ADN que sus predecesores y congéneres. Estructuralmente, la rigidez del caso se logra debido a que está construido por infusión, en tres partes: la parte central y medio casco y las dos partes exteriores del casco. Luego estas tres partes se unen y se infusionan en conjunto. Aparte, se construye el techo de la cabina que se une al casco posteriormente mediante columnas de aluminio naval.

En palabras de sus diseñadores, Simonis Voogd Design, el Leopard 46 puede describirse como “un nuevo paso en la evolución de la estética de la familia de veleros Leopard. Las ventanas de la cubierta (que son de vidrio y no de acrílico) recuerdan a las de nuestra familia de catamaranes, y envuel-



3



4



5



6



ven completamente los laterales y la proa para crear un exterior limpio y actual”.

Ya hemos dicho, que uno de los grandes logros de los Leopard es la bañera-salón abierta y autovaciante de proa, a la que se accede a pie plano desde la cabina, dotado con sofás y mesa, y desde el que subiendo tres escalones se accede a sendas superficies acolchadas de solario a ambas bandas y a la red de proa. Con ello, el diseño evita tener que circundar el barco para dirigirse a proa desde el interior del salón.

Otra puerta corredera que se desliza completamente a popa de la cabina ofrece una amplia zona de entretenimiento al integrar el salón y la bañera de popa. Con sillas sueltas y diversas opciones de mesa, el propietario dispone de total versatilidad para adaptar el espacio a

3. Asiento de gran confort y maniobra centralizada en el puesto de gobierno superior.

4. La bañera de proa accesible a pie plano desde el salón es uno de los rasgos que definen la personalidad de la gama Leopard.

5. El flybridge ofrece una zona de estar con mesa, asiento acolchado en U y solario. Tras él, las placas solares ofrecen 400 W de potencia.

sus necesidades. De esta forma, el salón y la bañera quedan totalmente integrados, pero podemos disponer también de dos espacios separados con total funcionalidad y comodidad cuando la puerta está cerrada, conservando ambos espacios un tamaño generoso.

En el salón una elegante mesa rectangular puede servir como mesa de centro plegada o como mesa de comedor desplegada, mientras que en la bañera de popa se puede elegir entre una mesa rectangular grande estándar que unifica la zona de la bañera con el salón con las puertas abiertas y la mesa del salón desplegada, creando una amplia y única zona de convivencia entre la bañera de popa y el salón, o bien una mesa rectangular compacta, ideal para grupos pequeños.

El salón central ocupa toda la cabina y sitúa el puesto de gobierno a babor mirando a proa lo que permite destinar el espacio de estribor a la cocina dividida en dos superfi-

La bañera de proa, accesible desde el salón, es un distintivo de todos los Leopard.



7



8

9

cies separadas por la escalera de bajada a la cabina de estribor.

Al situar el salón lo más hacia proa posible, sobre el tejadillo de la bañera hay superficie suficiente para cuatro paneles solares de 400 W. Esto evita la necesidad de instalar voluminosos arcos targa en popa para soportar los paneles.

Bajo esta protección, funcional a la vez que útil, disponemos de una mesa rodeada de sofás a una banda y otro sofá con respaldo reclinado en la otra. La plataforma de popa entre los cascos está al mismo nivel y existe la opción de instalar tras ella una plataforma elevadora eléctrica para el auxiliar. Anteriormente, esta opción estaba reservada para los Leopard de mayor tamaño, por lo que es la primera vez que la ofrece en esta eslora. El puesto de gobierno exterior ha evolucionado respecto al anterior modelo. Todas las líneas, winches e instrumentos están al alcance de la mano para mantener una de las claves del éxito de los Leopard: la posibilidad de navegar en solitario.

Gran habitabilidad interior

El interior ofrece una distribución sorprendente en un barco de este tamaño ya que integra el interior del casco de estribor completamente en el pique de proa, lo que permite un camarote central adicional a estribor con literas superiores e inferiores, ideal

6. La mesa de cartas interior permite controlar la navegación y los sistemas con total comodidad.

7. Cocina y mesa de cartas quedan separadas por la puerta de acceso a la bañera de proa. La visión hacia el exterior es absoluta.

8. Integración perfecta de la bañera de popa y el salón, con posibilidad de cerrar o abrir completamente las puertas de vidrio y crear un único ambiente.

9. El L46 presenta un interior mejorado con nuevos materiales, tapicería a elección, paneles de techo e iluminación indirecta en toda la cabina.

FOCO EN



Como una patena

La motorización eléctrica con PODS Joool evita los inconvenientes de la suciedad de los motores tradicionales.

Más facilidad de izado y botadura

La opción de la plataforma eléctrica elevable para un auxiliar es un plus en navegaciones largas.



Roda vertical

El diseño de los cascos con roda vertical y arista aprovecha totalmente la eslora dinámica de flotación y permite distribuir mejor el volumen interior.

También en solitario

El piloto dispone de todos los winches de maniobra centralizados y al alcance de la mano, así como las pantallas de navegación.



Cuarto de servicio

En las versiones de cuatro o cinco cabinas, una de ellas puede destinarse a pañol de servicio, especialmente útil en largas estancias a bordo.

Más prestaciones a vela

El botolón de proa permite instalar un almacenador para velas de altas prestaciones.



Leopard 46

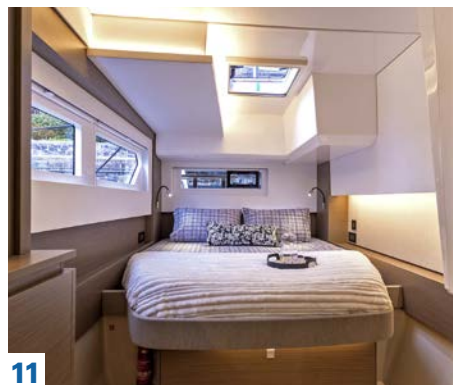
para un patrón o para dos niños. El resultado es un amplio camarote para el armador, dos dobles de invitados y la mencionada cabina central. Cinco en total, pero con la posibilidad de convertir el de proa de babor en una cabina de servicio utilizable como lavandería, taller u oficina para quienes trabajan desde su barco. Cada cabina dispone de su propio baño privado.

En la versión tres cabinas, cada una de ellas dispone de escalera de acceso propio.

También puede optarse por situar un lavadero opcional en lugar del camarote de babor de proa, equipado con armarios, lavadora/secadora y encimera.



10



11



12

Propulsión alternativa

De serie el Leopard 46 se entrega con motores Yanmar de 45 Hp y opcionalmente con Yanmar de 75Hp. Sin embargo, el astillero ofrece la opción de propulsión eléctrica híbrida con dos motores eléctricos de 25 kW y dos baterías de 27 kW (con sistema de extinción de incendios integrado) para un total de 12 kW y 220 V e inversor de CA para todas las cargas domésticas. Este sistema híbrido se basa en dos POD eléctricos con hidrogenación pasiva Jooool, de Alternative Energies, combinados con baterías LFP (litio-hierro-fosfato) y paneles solares convencionales.

Los paneles no están adheridos a la estructura del tejadillo de la bañera que hemos mencionado más arriba, sino situados en un receso, de forma que por la parte inferior circula aire, lo cual mejora

10. La cabina doble VIP, como el resto de cabinas, dispone de baño privado.

11. La cabina del propietario ocupa todo el casco de babor y dispone de mesa tocador o pequeño escritorio.

12. Las ventanas del casco y de popa, con escotillas abribles, proporcionan una gran luminosidad y ventilación a la cabina de invitados.

considerablemente la producción de energía, al estar por decirlo de alguna manera “refrigerados”.

En un día soleado y de mar plana, el sistema de placas fotovoltaicas es capaz de producir energía para navegar entre tres y cinco nudos sin consumir energía de las baterías. El barco que hemos probado contaba con cuatro placas de 400W, pero es posible instalar más placas en la superficie del techo de la cabina. El corazón del sistema es la denominada OneBox: una unidad centralizada de gestión de la energía que controla todas las fuentes disponibles: solar, hidráulica, eólica, grupo electrógeno y muelle, así como el inversor doméstico, al tiempo que garantiza una distribución estable que se supervisa en tiempo real.

El sistema cuenta con una interfaz de usuario fácil de usar que

muestra claramente la cantidad de energía utilizada y generada. El sistema también permite la generación de energía hidroeléctrica desde tan solo cuatro nudos de velocidad, lo que proporciona una autonomía aún mayor: navegando a vela, a una velocidad de entre siete y ocho nudos, la hidrogenación pasiva produce más de 1 kW por motor.

Cada sistema es autónomo, es decir que cada motor tiene su OneBox para gestionar la corriente alterna y la corriente continua. De esta forma los elementos no se comparten, por lo que, si hubiera un problema en un motor, se podría seguir navegando con el otro.

Un aparejo para disfrutar

El concepto del Leopard 46 es el de un catamarán de crucero, robusto y pensado para alta mar. Sin embargo, el diseño ha buscado un compromiso para que sea al mismo tiempo divertido y capaz de satisfacer las exigencias de los propieta-

Existe la opción de propulsión eléctrica híbrida con dos PODS Jooool con hidrogenación.



13

rios a quienes les gusta sacarle el máximo rendimiento a su barco. Por eso, el mástil es más alto que el de su predecesor, el Leopard 45, lo que añade un 12% más de superficie vélica a las velas tradicionales, pero un 15% más si el armador elige el paquete de rendimiento que ofrece el astillero, con velas de gama alta de aramida de corte radial, que mantienen una forma más refinada con mucha menos elasticidad. De serie, también las escotas y drizas se han mejorado para reducir la elasticidad y son mucho menos propensas a las rozaduras.

Así, las opciones de aparejo de mayores prestaciones incluyen, además del bauprés con almacenador y maniobra de gennaker, la mayor trapezoidal en lugar de la estándar, lo que redundará en mayor superficie vélica y más potencia, el Código 0 y el Código D para rumbos abiertos y ventolinas.

Durante nuestra prueba, y navegando con 12 nudos a 60° hacíamos siete nudos de velocidad. Con un poco menos de viento real, 10 nudos, navegando con asimétrico a 120°, alcanzamos una velocidad de 8,2 nudos. Son marcas notables para un catamarán de este desplazamiento, especialmente en rumbos cerrados, por lo que podemos decir que nos encontramos ante una embarcación que no solo proporcionará seguridad y confort a sus propietarios en navegaciones largas, sino que también les permitirá disfrutar de la vela y divertirse apurando al máximo las prestaciones que ofrece el paquete de velas Performance.

13. El L46 ofrece tres grandes espacios de estar al aire libre: arriba en el flybridge junto al puesto de gobierno, en proa y en popa.

CARACTERÍSTICAS

Eslora total:	14,48 m
Eslora de flotación:	13,42 m
Manga máxima:	7,35 m
Calado:	1,59 m (1,76 m a plena carga)
Desplazamiento en rosca:	17.600 Kg
Capacidad de agua:	700 l
Capacidad de combustible:	690 l
Capacidad aguas grises/negras:	181 l
Motores:	Yanmar 45 Hp (opcional 75 Hp)
Superficie vélica:	
· Mayor:	86,5 m ²
· Mayor trapezoidal:	94,2 m ²
· Génova:	57,9 m ²
· Spi:	198,1 m ²
· Código 0:	79 m ²
· Código D:	128,7 m ²
Diseño:	Simonis Voogd Design.
Constructor:	Robertson & Caine, Sudáfrica. robertsonandcaine.com
Importador:	Esla Yachts, eslayachts.com
Precio base:	699.000 euros sin impuestos (versión 4 cabinas)

LA OPINIÓN DE N&Y

Diseño

- + Bañera de proa accesible desde el salón.
- + Comunicación entre bañera de popa e interior.
- + Ergonomía y acceso al puesto de gobierno exterior.
- + Distribución de cabinas.



Habitabilidad

- + Elección desde tres a cinco cabinas.
- + Cabina adicional en el casco de estribor.
- + Capacidad de estiba.
- + Posibilidad de pañol de servicios.



Maniobra

- + Centralización de la maniobra de velas.
- + Posibilidad de elección de aparejo vélico.
- + Facilidad de circulación y comunicación entre bañera y puesto de gobierno.

SEGURO METROMAR-FIATC

Prima total anual:
216,91 euros.

Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y gastos de remolcage.