>>
prova

di M. F. Natoli

pregi

- Pozzetto e dinette molto vivibili
- Buona manovrabilità

difetti

- Difficile attaccare la ritenuta alla catena dell'ancora
- Winch di regolazione delle scotte troppo vicini tra loro

LEOPARD 40

In navigazione di bolina, con 10 nodi di vento reale, il Leopard 40 ha dimostrato un discreto passo e una buona manovrabilità.

Destinato alla crociera comoda e veloce, il catamarano importato dalla Repubblica Sudafricana, è il primo esemplare di una neonata gamma. Ben costruito, è dotato di spazi interni ampi e rifiniti anche nei particolari

Massimo Guarino

Massimo Guarino

Sopra, il pozzetto diviso in tre zone e caratterizzato dalle forme tondeggianti. A sinistra, l'attrezzata colonnina del timone.

A lato, i rinvii delle manovre correnti posizionati sulla tuga.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa:	2 Harken 46.2
Winch drizze:	2 Harken 40.2
Rotaie:	Harken
Stopper:	3 Spinlock Xas
Albero e boma:	Sparcraft
Oblò e boccaporti:	Lewmar
Timoneria:	Withlock

COPERTA

Pensato per i Tropici come per le crociere estive in Mediterraneo, il catamarano ha un largo pozzetto esterno, con tavolo per 8 persone. Il grande prendisole a prua, realizzato in rete di monospalmato, si rivela molto più comodo per sdraiarsi rispetto alle reti tradizionali ed è sicuramente uno delle postazioni più piacevoli in navigazione. Il passavanti, sufficientemente largo, porta sulle prue. Al centro a proravia dell'albero ci sono due ampi gavoni dove sono alloggiati anche i serbatoi dell'acqua. Tra i due è situato il verricello dell'ancora. Quest'ultima va in acqua da una posizione piuttosto arretrata, e per questo motivo non è semplice mettere lo stroppo che tiene la catena dalle due prue per non tenere in tensione il salpancora. Le finestrature della dinette possono essere schermate dal sole da una rete con automatici che si toglie e si mette facilmente dall'esterno. Comodo e facile l'accesso al mare con due gradini e scaletta inox ribaltabile: si scende dalla piattaforma a poppa dello scafo di sinistra.

Sotto, una delle quattro cabine presenti a bordo. Tutte sono fornite di un ampio letto matrimoniale e caratterizzate da una buona altezza generale. Le due di prua danno accesso anche al terzo letto singolo un po' angusto.

INTERNI

Dalla porta di plexiglas scorrevole si accede alla luminosa dinette, sulla destra la cucina con un piano a U che fa anche da cocktail bar. Le ampie finestrature laterali e quella verso prua rendono molto panoramico il quadrato. Entrando in dinette a sinistra, si trova il tavolo di carteggio, di forma irregolare, con sopra in verticale tutta la strumentazione di bordo e sotto i due grandi sportelli del frigo e della ghiacciaia. In cucina il forno e non è basculante. Il suo sportello si apre scomparendo a incasso nella parte bassa, ma resta fuori per alcuni centimetri con spigolo vivo. Sul ripiano dei lavelli a sinistra un geniale scolapiatti e scolaposate con "tappo" che trasforma quello spazio in piano di appoggio. Quattro le cabine matrimoniali a prua e a poppa di ogni scafo. Nelle due cabine di prua c'è un terzo letto singolo all'estrema prua, che resta di difficile accesso. In ogni scafo, al centro tra le cabine c'è un bagno con box doccia e lavabo.

ttto, il ripiano dei lavelli situato in cucina con a sinistra
n geniale scolapiatti e scolaposate: il tappo nero
asforma quello spazio in un pratico piano di appoggio.

ALTEZZE IN CABINA

Cabina di prua	cm 195
Cabina di poppa	cm 205
Cucina	cm 210
Carteggio	cm 205
Dinette	cm 210
Toilette	cm 208

Nel 2004 la Moorings, leader del noleggio nel mondo, ha deciso di commissionare allo studio Morelli & Melvin un catamarano veloce e comodo, con particolare attenzione agli vivibilità degli spazi esterni. Appena realizzato, nel corso del 2005, il Leopard 40 ha vinto il premio Cruising World Magazine come migliore barca costruita fuori dagli USA e Moorings ha deciso di adottarlo nelle sue flotte nel mondo, in sostituzione del 3800. Questi catamarani sono costruiti a Cape Town in Sudafrica, dal cantiere Robertson & Caine, vengono varati a Città del Capo e successivamente trasferiti ovunque nel mondo via mare. L'esemplare da noi provato è arrivato in Mediterraneo dopo più di 5000 miglia di mare senza scalo, con due persone di equipaggio, e nonostante la lunga navigazione la barca era veramente in ottime condizioni, a testimonianza della bontà costruttiva.

La gamma del cantiere sudafricano comprende altri due modelli, il Leopard 43 (nato nel 2005) e il Leopard 46, il cui primo esemplare è stato varato nella primavera 2006. La vista laterale evidenzia una linea piacevole e ben raccordata tra scafo, tuga curva e bimini rigido. In particolare la finestratura affusolata e i gradini che portano sulla tuga consentono al Leopard 40 di avere un profilo molto più "leggero" rispetto a tanti multiscafi di queste dimensioni, con un buon compromesso tra l'estetica e le grandi volumetrie interne che il mercato ormai richiede.

Più grande ma più leggero del suo predecessore, è maneggevole a motore: a 2500 giri fa 7 nodi abbondanti. I due motori da 29 cv sono posizionati in due gavoni a poppa, con apertura dall'alto. Sono ben ispezionabili e su un pannello verticale a murata sono montati i tre filtri, veramente facili da controllare anche in navigazione. Il piano velico prevede randa con carrelli e copriboma lazy bag e fiocco al 100%. L'albero è appoggiato in coperta, con un ordine di crocette aquartierate a poppavia dell'albero e armato con sartiame e rombi di tipo spiroidale. Su di esso sono presenti due stopper Spinlock a sinistra e uno a dritta, che serve i due winches per le drizze e una tasca porta maniglie.

Anche a vela il Leopard 40 conferma la manovrabilità notata a motore, tanto e vero che con una brezza di 10 nodi ha raggiunto facilmente la velocità di 5,8 nodi con un angolo al vento di 33° e al traverso ha toccato agevolmente i 7,8 nodi. La timoneria è in pozzetto a dritta e si porta comodamente sia in piedi che seduti. Il bimini rigido ha una parte scorrevole sopra la postazione di comando e permette così al timoniere di decidere se stare al sole o ripararsi all'ombra. A dritta del timone in tuga c'è una batteria di stopper su cui arrivano sia la scotta di randa sia le due cime del carrello randa e le due scotte del ge-

SEGUE A PAG. 118 >>

La vista a 3/4 di poppa evidenzia una linea piacevole, ben raccordata tra scafo e tuga.

Sopra, i gavoni situati a prua sono di ampie dimensioni e ospitano anche i serbatoi. Sotto la comoda rete realizzata in monospalmato.

Sopra, il quadrato che ha nella luminosità uno dei suoi punti di forza: merito della finestratura "abbondante" e ben studiata. A lato, uno dei due bagni presenti a bordo.

SEGUE DA PAG. 116

noa. Tutte sono manovrate dai due winch situati a destra del timone. Tutto ciò consente di manovrare in piena sicurezza, anche con equipaggio ridotto, restando vicino al timone in una zona ben protetta in caso di mare grosso. I due verricelli su cui arrivano scotte di genoa e randa sono un po' troppo vicini tra loro. In virata, ma soprattutto in strambata, si avverte la mancanza di un terzo winch perché su uno c'è la scotta di randa e ne rimane solo uno per tutte e due le scotte del fiocco.

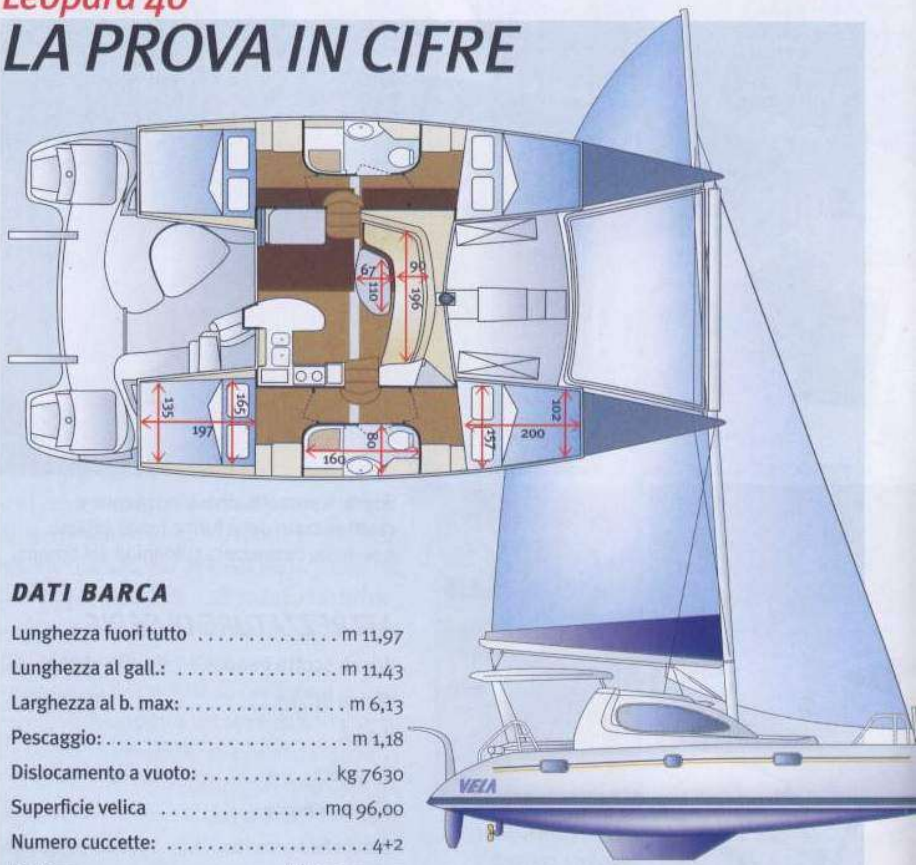
Le cime che regolano il carrello di randa corrono sul bimini rigido, con molti rinvii che creano attrito rendendo poco veloce la lascata, con vento leggero. In virata la barca rallenta notevolmente come è caratteristico di tutti i multiscafi, ma per essere un cruiser puro riparte molto velocemente, tanto che non c'è stato bisogno di

La parte prodiera della tuga è dotata di ampie zone prendisole, totalmente libere da ingombri.

far prendere il fiocco a collo per agevolarla. Il timone resta leggero sia in navigazione che in manovra.

In tutta la barca si nota una grande attenzione per l'ergonomia: quando si cerca un appiglio, sia dentro che fuori, la mano trova subito i tientibene e le maniglie di acciaio, messi nei posti giusti. Il pozzetto esterno con il bimini rigido può essere interamente chiuso, diventando una stupenda veranda sul mare. Il tendalino verticale poppiero è realizzato con una rete a maglie fitte, che permette al vento di passare, pur proteggendo dal sole: si aggancia al pulpito di poppa vicino alle gruette che tengono il gommone con il fuoribordo e per chiuderlo si arrotola, fissandolo al bimini rigido con automatici. I tendalini laterali sono in stoffa blu, il sistema per arrotolarli è lo stesso e consente di aprire solo un lato, quando il sole è radente. ■

Leopard 40
LA PROVA IN CIFRE



DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m 11,97
Lunghezza al gall.:	m 11,43
Larghezza al b. max:	m 6,13
Pescaggio:	m 1,18
Dislocamento a vuoto:	kg 7630
Superficie velica	mq 96,00
Numero cuccette:	4+2
Motore:	Volvo 19 cv x 2
Capacità serbatoio carburante:	lt 350
Capacità serbatoio acqua:	lt 780
Omologazione CE:	Cat. A
Disegnata da:	Morelli & Melvin
Costruita da:	Robertson & Caine
Importata da:	Equinoxe/Sailitalia

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x Vlwl):	nodi 8,21
Lunghezza scafo/baglio max:	1,95
	(< 2,90 = barca molto larga)
	(> 3,50 = barca molto stretta)
Rapporto zavorra/ dislocamento:	30 % vers. bulbo std.

TIPOLOGIA DI PROGETTO

LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. **SUPERFICIE VELICA RELATIVA:** valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. **COEFFICIENTE DI FINEZZA:** valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

PREZZI

Versione std con 2 mot. 19 cv: € 245.000

f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Bimini hard top, sedute sui pulpiti, atrezzatura di coperta per il gennaker, salpancora lofrans 1000 w, sistema di pressione acqua calda e fredda, doccia esterna, freezer, piani in corian.

Optional

Hard top rimovibile	€ 1.100
Winch elettrici (Harken 46.2)	€ 5.442
Aria condizionata	€ 8.640
Ray marine strum. pack	€ 9.048
Batteria adizzionale	€ 415
Ancora CQR 20 kg	€ 1.022

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

NOME	LUNG.	LARG.	DISL.	PESC.	SUP. VEL.	CANTIERE	PREZZO (€)
Leopard 40	11,97	6,13	7630	1,18	96,00	Robertson & Caine	245.000,00
Privilege 395	11,13	6,56	6500	1,20	83,00	Alliaura Marine	N.D.
Lavezzi 40	11,90	6,50	6200	1,10	90,00	Fountaine Pajot	235.500,00
Lagoon 410	12,37	7,09	7000	1,20	118,00	Lagoon	234.000,00
Outremer 40	12,10	6,80	6000	0,55/2,00	82,00	Outremer	272.000,00

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".