

SUPERPROVA

HUNTER



PREGI

- **Piano velico** semplice ed efficiente
- **Dotazioni** di serie fornite dal cantiere molto complete
- **Motorizzazione** potente e ottimo isolamento acustico

DIFETTI

- **Trasto randa** collocato in posizione troppo avanzata
- **Gavone** dell'ancora poco profondo
- **Serbatoio acqua** a prua che penalizza il passo sull'onda

ER

336



Massima semplicità di manovra e alta stabilità di forma sono i punti di forza del nuovo dieci metri del cantiere americano che vi presentiamo in anteprima

di Leonardo Zuccaro



HUNTER 336

Organizzato come un'industria di grande serie (gli scafi scorrono su carrelli elettrocomandati attraverso i vari reparti di assemblaggio), Hunter Marine è il più importante cantiere americano di barche a vela di piccola e media taglia. A capo di questo colosso, che nel 1995 ha prodotto più di mille e cinquecento esemplari, c'è il famoso navigatore oceanico Warren Luhrs, che è anche il progettista dell'intera gamma. Grazie alla ripresa del mercato interno, la Hunter Marine è tornata a investire nel rinnovamento della gamma, con ben cinque nuovi modelli in meno di due anni, incluso questo dieci metri esente da immatricolazione di particolare interesse per il mercato italiano.

PROGETTO



Il 336 riprende i concetti progettuali espressi nel 29.5, il primo modello della nuova generazione che il GdV ha provato nel giugno dello scorso anno: uscite avviate e pochi slanci alla ricerca della massima lunghezza dinamica, sezioni molto larghe fino a estrema poppa, piano velico allungato e dislocamento medio. Il risultato è una barca da crociera "all round", potente con vento medio grazie all'alta stabilità di forma e al raddrizzamento fornito dal 37% di zavorra, ma a suo agio con vento leggero, quando mette a frutto i vantaggi dello sviluppo verticale della superficie velica. Il bulbo ad alette riduce il pescaggio a soli m 1,37 garantendo al contempo una discreta portanza in bolina, mentre la pala del timone, anch'essa larga e poco immersa, è tanto distante dal centro di deriva da offrire una pronta risposta sotto vela e una facile manovrabilità a motore. I canoni estetici sono quelli ormai in voga sui cruiser moderni, che privilegiano la funzionalità e l'abitabilità degli spazi a spese dell'eleganza delle linee, soprattutto nelle proporzioni della poppa, sempre più ampie e massicce.

COPERTA



La larghezza del pozzetto, che si estende fino alle fiancate, ha permesso di adottare la timoneria a ruota installata su una colonnina che supporta il tavolo ad ante abbattibili dotato di portabottiglie e che ospita la strumentazione del motore; l'elettronica è invece montata sul tambuccio, in posizione visibile da ogni angolazione. Mancando i passavanti nella zona di poppa, l'accesso allo spoiler avviene però solo dall'interno del pozzetto. In compenso, le lan-de in falchetta e le rotaie del genoa sulla tuga garantiscono un'ampia agibilità verso prua. Ottima l'ergonomia delle sedute, che fruiscono di schienali alti e di panche molto profonde, anche se la visuale al timone non è delle più ampie. L'organizzazione delle manovre segue lo schema del "tutto avanti": scotte, drizze e terzaroli (di serie il sistema a circuito chiuso, con la borosa che regola anche la mura della randa) sono rinviate a fine tuga e servite da tre winch Lewmar 36 a doppia velocità e due batterie di stopper. Il trasto randa molto avanzato non permette però una corretta regolazione della balumina. Inusuale il volume di stivaggio ricavato da cinque gavoni, uno dei quali dedicato a vano tecnico per gli impianti. A prua, la cala dotata di apposita sede per la Danforth, che limita la scelta del tipo di ancora preferito.



Il punto di forza dell'Hunter 336 è la stabilità di forma, ottenuta da sezioni molto larghe fino a estrema poppa. Al contempo, i volumi pieni di prua mantengono un assetto equilibrato sotto sbandamento.



Il tavolo che scorre sul puntone con un contrappeso interno, forma una cuccetta matrimoniale che va ad aggiungersi alla singola posta sull'altro lato. L'altezza in dinette è di ben 193 cm.



La cuccetta di poppa disposta per baglio è molto confortevole all'ancora, ma meno in navigazione.



Tutta in controstanto la toilette, che è dotata di numerosi stipetti e armadi.



Livio Fioroni

L'assenza di slanci a prua e le uscite di poppa molto avviate offrono a questa carena, disegnata da Warren Luhrs, notevoli potenzialità sia a vela con vento medio che a motore. Da notare la posizione molto avanzata dell'albero, con la randa steccata di notevoli dimensioni e il genoa al 110% della J.



Il carteggio dispone di un armadio cerate e un vano per gli attrezzi.



Molto ampia e ricca di dotazioni, la cucina è il pezzo forte degli interni.



La paratia che divide la cabina di prua dal quadrato dispone di un'apertura persiana, a lato della porta d'ingresso, che rende più arioso l'insieme.



I passavanti, liberi da intralci, dispongono di bitte per spring.

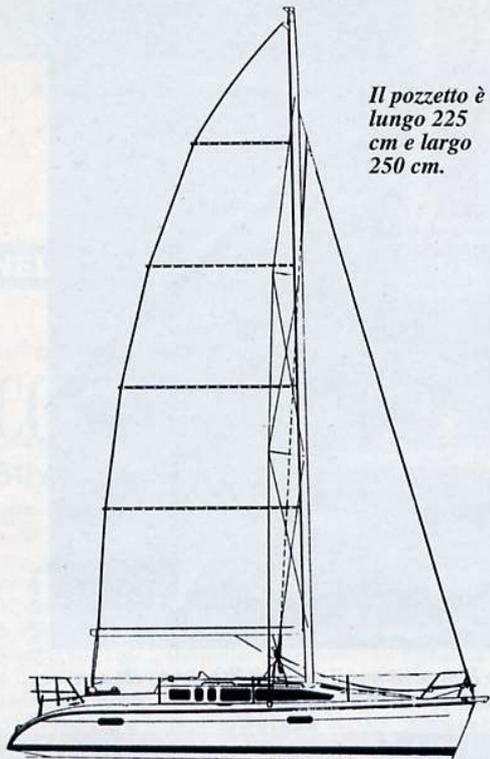


Di forma circolare, il pozzetto occupa per larghezza tutta la zona di poppa, consentendo il tavolo centrale fisso. Molto comodi i seggiolini sul pulpito.



Il gavone dell'ancora, dotato di sede per la Danforth di serie.

Il pozzetto è
lungo 225
cm e largo
250 cm.



DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m	10,20
Lunghezza scafo	m	9,99
Lunghezza al gall.	m	8,70
Larghezza	m	3,54
Pescaggio	m	1,37
Dislocamento	kg	5000
Zavorra	kg	1860
Superficie velica 110%	m ²	55,5
Numero cuccette		4+2
Motore e cavalli	Yanmar 27 cv	
Capacità serb.acqua	lt	300
Capacità serb.gasolio	lt	110
Disegnata da:	Warren Luhrs	
Costruita da:	Hunter	
Importata da:	Navyitalia	
Punta Ala Porto (GR)	58040, tel. 0564/923194, fax 0564/923195.	

ATTREZZATURE

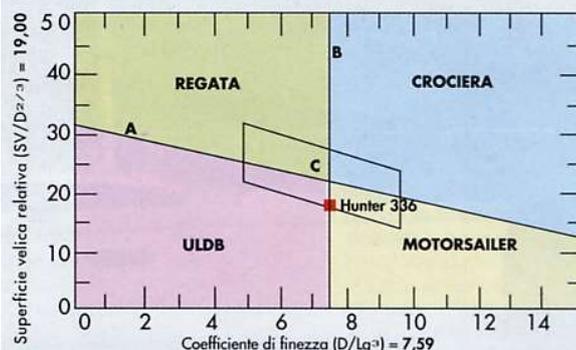
Verricelli	Lewmar
Rotaie e trasto	Shaeffer
Stopper	Spinlock
Bussola	Ritchie
Albero	Z-Spars
Avvolgifiocco	Furlex
Boccaporti e oblò	Lewmar

OPTIONAL

- Frigo elettrico	L	1.500.000
- Salpancora elettrico	L	3.500.000
- Doppia batteria	L	400.000
- Antivegetativa	L	1.100.000
- Immatricolazione	L	2.300.000

FATTORI TECNICI a cura di Reno Mandolesi

Velocità critica	nodi 7,16	Zavorra/Dislocamento	37%
Lft/Baglio max	2,82	(valori medi compresi tra 24 e 47%)	
(meno di 2,70= barca larga, più di 3,40 barca stretta)		Slanci di carena = Lft/Lwl	1,14
		(valori medi compresi tra 1,00 e 1,30)	



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche presenti sul mercato italiano.

Superficie velica relativa: indica la capacità di superare la velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: valori elevati sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

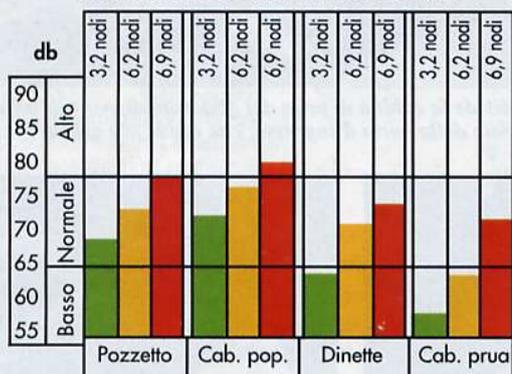
RISULTATI DEL TEST

PRESTAZIONI A MOTORE

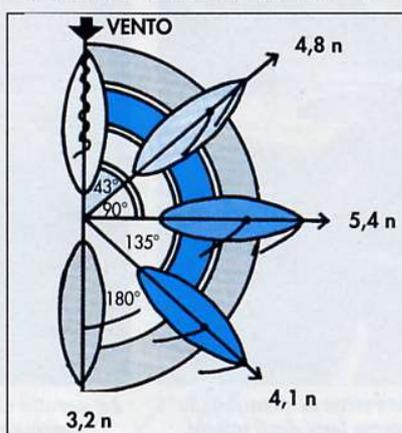
Motore Yanmar mod. 3GMF 27 cv (20,1 kW) con trasmissione a linea d'asse ed elica a due pale fisse

Giri al minuto	Nodi
1500	3,2
2700 Crociera	6,2
3600 Max	6,9

RUMOROSITÀ MOTORE



PRESTAZIONI A VELA



CONDIZIONI METEO

Velocità del vento reale: 10 nodi
Stato del mare: quasi calmo

VELE USATE

Randa full batten - genoa avvolg. 110%

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - fonometro Delta - stazione del vento Autohelm

I DETTAGLI AZZECCATI



1: il piano velico del 336 è opera del famoso Lars Bergstrom, uno dei migliori specialisti di alberi e rigging, che fa parte con Warren Luhrs dell'Hunter Design Team. La direzione seguita è quella della semplificazione delle manovre nel rispetto dell'efficienza con vento leggero, come testimoniano l'assenza di volanti e stralzo e dello strallo di poppa che ha

consentito di adottare una randa a forte allunamento. 2: parte del gavone di poppa è dedicato a vano tecnico, che ospita le due batterie, la pompa di svuotamento delle acque nere, il quadro con ponte di del pannello solare e il caricabatterie elettronico. Facile da ispezionare, questo locale è dotato di ulteriore spazio per eventuali impianti supplementari. 3: oltre alle maniche a vento Doraide, sempre più rare specie su barche di questa taglia, il 336 dispone di zanzariere amovibili sia sui boccaporti che sugli oblò.



PAGELLA

PROGETTO	☆☆☆	Finalizzato alla crociera pura, privilegia la stabilità e la semplicità di manovra all'estetica.	COSTRUZIONE	☆☆☆	Garantito cinque anni contro l'osmosi, il 336 è costruito con cura e con materiali di qualità.
COPERTA	☆☆☆☆	Pozzetto molto ampio, spoiler pratico e spazioso, ma passaggio verso poppa limitato.	A MOTORE	☆☆☆☆	Ben dimensionata la potenza, ottimo l'isolamento acustico e ampio l'accesso al vano.
PIANO VELICO	☆☆☆☆	Semplice ma efficiente grazie al forte sviluppo verticale. Il trasto randa è troppo a prua.	A VELA	☆☆☆	Se la cava bene anche con vento leggero, ma le sue condizioni ideali sono i venti medi.
INTERNI	☆☆☆☆	La larghezza delle sezioni offre volumi inusuali per questa taglia. Eccellenti le altezze interne.	IMPIANTISTICA	☆☆☆☆	Molto ricche le dotazioni di serie, ampie le autonomie, discreta la componentistica.

☆☆= scarso ☆☆☆= sufficiente ☆☆☆= discreto ☆☆☆= buono ☆☆☆= ottimo

HUNTER 336

PIANO VELICO

☆☆☆☆

Tecnicamente innovativo e con componenti di buona qualità, l'armo tende a conciliare la semplicità di regolazione con l'efficienza. In rapporto al dislocamento, la superficie è infatti abbastanza contenuta, ma è ripartita in modo da garantire quell'agilità ideale per le brezze estive. L'eliminazione del paterazzo ha permesso di aumentare l'allungamento della randa full

batten che, per scorrere meglio, andrebbe però dotata della rotaia e dei carrelli. La geometria a rombo delle sartie diagonali, che collegano i due ordini di crocette larghe e molto angolate, riduce la compressione e assicura il controllo longitudinale del profilo. A prua, il genoa al 110% consente di navigare a tutta tela fino a 20 nodi di reale, limitando l'uso dell'avvolgi-fiocco. Di serie le due vele e il vang rigido.

INTERNI

☆☆☆☆

La larghezza delle sezioni di poppa e la soluzione per baglio della cuccetta armatoriale conferiscono una particolare ampiezza degli

interni, resi ancor più ariosi dall'altezza sotto i bagli che, salvo nella cabina di prua, supera costantemente 190 cm. Il quadrato è la zona meglio sfruttata, con una cucina paragonabile a quella di un dodici metri, dotata di frigo a pozzetto, doppio lavello e forno a microonde, oltre a quello tradizionale a gas.

Opposto il carteggio, che sfrutta come seduta la panca della dinette e che dispone di un vano per le cerate e, subito dietro, la spaziosa toilette con sei stipetti e un armadio. Il divano a C sulla sinistra e quello lineare sulla dritta offrono otto comode sedute in dinette, oltre a due posti letto aggiuntivi. Alle estremità le due cabine matrimoniali, entrambe ben ventilate e ricche di spazi di stivaggio.

COSTRUZIONE

☆☆☆☆

Per ottimizzare la rigidità e l'isolamento termoacustico, le fiancate sono in sandwich di balsa, così come la coperta; dal galleggiamento in giù, il laminato diventa a pelle singola. I tessuti impiegati sono del tipo biassiale, mentre le zone più soggette a sollecitazione sono rinforzate con fibre unidirezionali disposte secondo la mappa computerizzata degli stress. La resina è poliestere, fatta eccezione per lo strato a contatto con il gel-coat che è del tipo vinilestere, così da formare una barriera antiosmosi che consente al cantiere di rilasciare una garanzia di cinque anni. Il controstampo strutturale serve anche da base per il mobilio, che è realizzato in teak Burma trattato a olio. Per scongiurare le corrosioni galvaniche, l'asse del timone è in fibra di vetro, mentre il bulbo in piombo è rivestito con un ciclo epossidico.

A MOTORE

☆☆☆☆

Di serie viene fornito uno Yanmar da 27 cv con trasmissione a linea d'asse ed elica a due pale fisse, che si è dimostrato di potenza ben dimensionata: quasi sette nodi la velocità di punta e un po' sopra i sei quella di crociera economica. Completa sui quattro lati l'accessibilità al vano motore, che è insonorizzato con molta cura, come dimostrano i bassi valori di rumore registrati al fonometro. Facile anche la manovrabilità a marcia indietro, ma è da rivedere la posizione del comando monoleva, montato troppo in basso sulla colonnina.

A VELA

☆☆☆☆

La caratteristica che più si apprezza del 336, specie considerando la sua destinazione crocieristica, è la stabilità: anche sotto raffica l'angolo di sbandamento resta molto contenuto e grazie ai volumi pieni della prua, l'assetto longitudinale si mantiene equilibrato. Grazie al genoa interno alle sartie, si riesce a stringere 45° al vento reale con un buon passo, anche se la ruota un po' troppo neutra richiede una certa attenzione da parte del timoniere. Le virate sono facili e veloci, merito del genoa corto di base e delle manovre concentrate sulla tuga. Da rivedere la posizione del trasto randa che, in mancanza del paterazzo, deve essere a maggior ragione arretrato, in modo da limitare la cerniera dello strallo di prua che si viene a creare con vento più sostenuto.

IMPIANTISTICA

☆☆☆☆

Le dotazioni di serie includono impianti di norma opzionali, come quello delle acque nere, dell'acqua calda con il boiler azionato elettricamente e con lo scambiatore di calore del motore, o come l'impianto 220 V dalla banchina e il caricabatteria. Ampie le capacità dei serbatoi (300 lt d'acqua e 110 di gasolio), consigliabile però una seconda batteria. (L.Z.)

INTERNI AL MICROSCOPIO

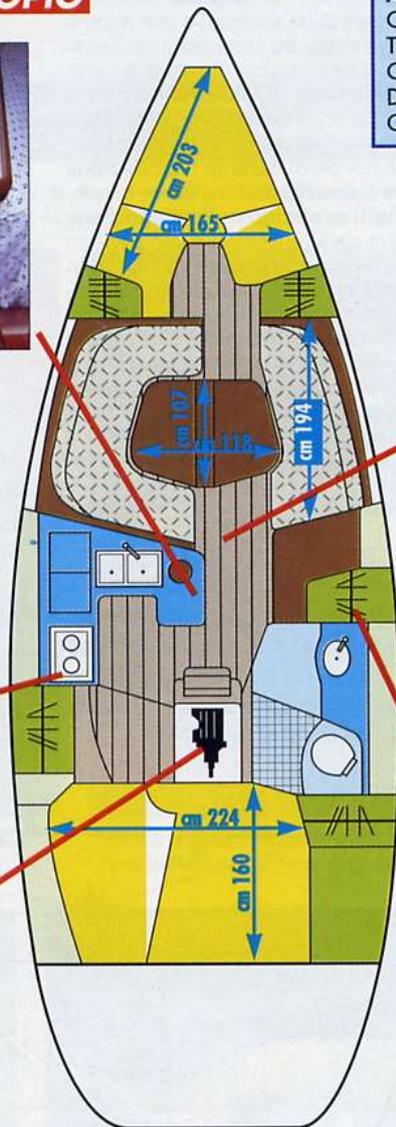
Molto bene organizzata la cucina, che dispone di doppio lavello, botola orizzontale della pattumiera e un ampio piano di lavoro.



Oltre alla macchina a due fuochi con forno, viene fornito di serie anche un microonde. Da notare il paraflamma inox.



Lo Yanmar da 27 cv, che fornisce acqua calda, è accessibile su tutti i lati.



ALTEZZE IN CABINA

Cabina di poppa	cm 192
Toilette di poppa	cm 194
Cucina	cm 192
Dinette	cm 193
Cabina di prua	cm 181



Lo zoccolo a cui si attacca il bulbo forma una ghiotta di raccolta, dove si trovano i pescanti delle pompe di sentina.



Nella zona carteggio è stato ricavato un utile armadio per le cerate, la cui parte superiore funge da ripiano per i libri.

I CONCORRENTI

Nome	Progettista	Lft (m)	Larg. (m)	Disl. (kg)	Cucc.	S.v. (m ²)	Cantiere	Prezzo
Hunter 336	Luhrs	10,20	3,54	5000	4+2	55,5	Hunter	151.000.000
Sun Odys. 33.1	Andrieu	10,30	3,50	4700	6/8	53	Jeanneau	503.064 FF
Gib Sea 334	J&N	10,00	3,44	4500	6	58,9	Gibert M.	479.975 FF
Gr. Soleil 343	Jezequel	10,90	3,42	4650	6/7	67,7	Pardo	191.000.000
Oceanis 321	Finot	9,95	3,42	4400	6	58	Beneteau	410.447 FF
Dehler 33	J&V	9,99	2,99	3300	4	57,1	Dehler	149.324 DM
Fax	Jezequel	9,90	3,23	4350	5	59	Zuanelli	130.000.000
Bavaria 33	J&J	10,28	3,45	4800	4/6	59,5	Bavaria	138.260 DM
Ovni 32	Briand	10,00	3,30	4000	4/6	55	Alubat	170.130.000
Feeling 346	Vaton	10,40	3,47	4000	6/8	67	Kirié	588.010 FF

Per maggiori dati consultate la rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere