



HUNTER 380

di LEONARDO ZUCCARO



PREGI

- * Pozzetto spazioso e ben protetto
- * Facilita' di manovra
- * Aerazione e altezze interne ai vertici della categoria

DIFETTI

- * Estetica piuttosto massiccia
- * Posizione a prua del serbatoio dell'acqua
- * Insonorizzazione poco efficace



FUNZIONALITÀ E COMFORT SONO LE DUE CARTE VINCENTI DELLA NUOVA VERSIONE DELL'UNDICI METRI AMERICANO

Primo tra i cantieri americani di imbarcazioni a vela per unità prodotte annualmente (più di 1300 nel 1998), Hunter Marine deve gran parte del successo all'ingegno e alla competenza del suo proprietario (nonché progettista dell'intera gamma), il navigatore Warren Luhrs, che negli anni '80 fu uno degli esponenti di spicco del "circo blu" della vela oceanica. Nel trasferire alla produzione di serie le esperienze acquisite nelle tante miglia di navigazione in solitario, Luhrs ha voluto privilegiare la funzionalità, anche se questo ha talvolta significato penalizzare l'estetica, che non è certo il punto di forza degli Hunter. Resta il fatto che, tra tutte le barche di serie, i modelli del cantiere americano spiccano per la facilità di manovra e il comfort, sia all'interno che in coperta.

PROGETTO ★★★

L'Hunter 380 nasce dalla scocca del 376, a cui sono state apportate una serie di modifiche che interessano sostanzialmente il ponte. La più importante è l'installazione di un rollbar che serve a ospitare il trasto della randa: soluzione che, se da un lato appesantisce le linee, ha permesso di mantenere la completa agibilità del pozzetto, assicurando un profilo più efficiente della randa che, con i suoi 46 mq di superficie, rappresenta il "motore" del 380. Invariati, rispetto al modello precedente, i parametri progettuali e le linee d'acqua, che caratterizzano una barca a dislocamento medio con sezioni molto piene e di conseguenza una elevata stabilità di forma. Gli slanci sono poco accentuati, per una lunghezza al galleggiamento che sfiora i dieci metri e una velocità critica di ben 7,5 nodi. Due le versioni previste per le appendici, la prima con bulbo in ghisa ad alette per 1,52



Le fiancate poco svasate dell'Hunter 380, ben evidenziate da questa immagine, conferiscono una elevata stabilità di forma e interni molto voluminosi.

metri di immersione, la seconda più, performante, con bulbo trapezoidale che pesca m 1,98; differente anche la forma del timone, che nella seconda versione è più stretta e profonda. In sostanza, si tratta di una barca a suo agio con venti medi piuttosto che con le brezze mediterranee, anche se il piano velico allungato (l'albero è alto 18 metri dal galleggiamento) provvede a controbilanciare il notevole sviluppo di superficie bagnata.

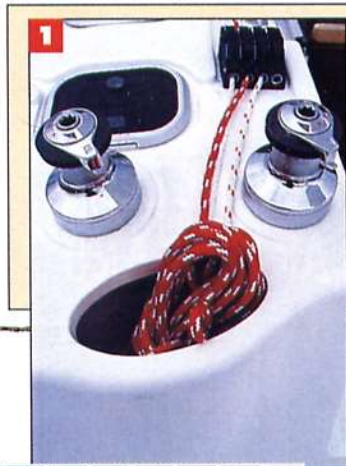
COSTRUZIONE ★★★★★

Macchinari a taglio numerico, ambienti a temperatura e umidità controllate, scocche su carrelli che passano da un reparto all'altro ottimizzando i tempi di produzione: più che un cantiere Hunter Marine è una vera e propria industria che, come d'abitudine in America, adotta standard costruttivi rigorosi e un costante controllo di qualità. Per contro manca quella cura delle finiture tipica dei prodotti più artigianali e, in coperta, un po' di teak che servirebbe a "vestire" le superfici, vice-

versa di aspetto plastico. Una scelta che rientra ancora una volta nella filosofia "funzionalista" della Hunter, più attenta a ridurre all'osso le manutenzioni che ad appagare l'occhio. Scafo e coperta sono in sandwich di balsa, con una vasta area in laminato pieno nella zona del bulbo, a sua volta provvisto di vasca di raccolta dove viene posto il pescante della pompa: in questo modo, a barca sbandata l'acqua non va a spasso per le sentine. Per una più alta protezione contro l'osmosi, il primo strato esterno di fibra è impregnato con resina vinilestere, con conseguente garanzia di cinque anni per l'opera viva.

PIANO VELICO ★★★★★

L'armo è frazionato a 7/8, con la solita configurazione Bergstrom che Hunter adotta da molti anni e che è costituita dalle crocette angolate di 30° con lande delle sartie alte in falchetta e intermedie a doppio rombo. Rispetto al passato, c'è in più una coppia di puntoni rigidi che partono dalle lan-
(segue a pag. 90)



DETTAGLI AZZECCATI

1 L'immagine evidenzia tre diversi dettagli utili: il boccaporto che dà aria alle cabine di poppa, i due winch per ciascun lato della tuga che servono, separatamente, per le scotte e le drizze, liberando il pozzetto da intralci; il portacime realizzato nella stampata in vetroresina, che sostituisce le solite tasche in tela per gli imbandi delle drizze. **2** Unico, tra i dodici metri di serie, a disporre di due ghiacciaie separate, il 380 vanta un volume di frigorifero di oltre 300 litri. Da notare lo spessore della coibentazione dei portelli, dotati di pistoncini a gas, che contribuiscono a una perfetta tenuta del freddo.

★ SCARSO ★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

A destra, la singolare forma ovale del pozzetto, lungo cm 220 e largo cm 255, offre fino a dieci comode sedute. La colonnina del timone ospita il tavolo ad ante abbattibili, un portabottiglie e la consolle verticale per la strumentazione elettronica.



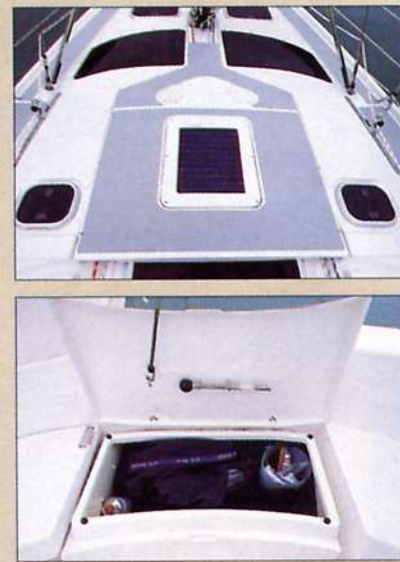
Sotto, la tuga dell'Hunter 380 con i numerosi boccaporti e di oblò, sia apribili che fissi.



Sopra, lo spoiler con due gavoni e la scaletta telescopica incassata sotto il calpestio. Il vano a lato dello specchio di poppa ospita la bombola del gas. A destra, il gavone dell'ancora.



Per non penalizzare i passavanti, le sartie basse sono poste all'interno, mentre le alte sono in falchetta.



Uno dei due gavoni laterali del pozzetto. Nella foto sopra, il pannello solare che è montato di serie.

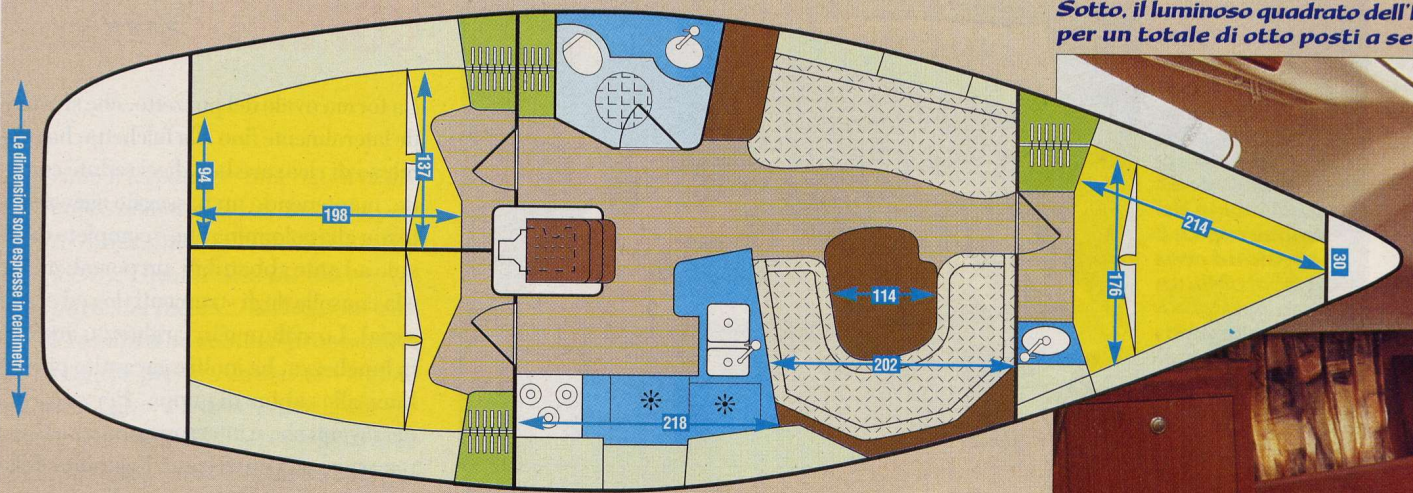
COPERTA ★★★

La forma ovale del pozzetto, che si estende lateralmente fino alla falchetta, ha permesso di ricavare ben dieci sedute comode, mantenendo un passaggio agevole attorno alla colonnina che è completa di tavolo ad ante abbattibili, un portabottiglie e la consolle degli strumenti (log ed eco di serie). Lo sviluppo in larghezza, anziché in lunghezza, ha inoltre garantito più volume alle cabine di poppa. Per contro, i passavanti che si interrompono a metà del paraspruzzi penalizzano l'agibilità della zona di poppa, che specie nelle manovre di ormeggio risulta scomoda anche a causa delle bitte, piazzate ai lati dello specchio. Asportando la schiena d'asino, si accede allo spoiler che è attrezzato con doccia e scaletta telescopica e due gavoni per pinne e maschere. Completano lo stivaggio altri due vani rotondi ricavati sullo specchio di poppa, uno dei quali per la bombola del gas, e un altro gavone molto spazioso sotto la panca di dritta del pozzetto. Altra peculiarità del 380 è la posizione concentrata sulla tuga delle manovre correnti, servite da una batteria di quattro stopper e due winch per lato (due per le drizze e per la scotta randa, due per le scotte del genoa): con il pilota automatico, si può controllare da soli le vele, virare e strambare, fare i terzaroli (con boorse a circuito chiuso) senza intralciare gli ospiti in pozzetto. Al posto delle tasche in tela per gli imbandi delle cime, due geniali botole ricavate sulla stampata e provviste di drenaggio. Il trasto randa è invece collocato sopra il rollbar, con i due rinvii a portata del timoniere. Questo arco strutturale funge anche da supporto per il tendalino o per un bimini top, la copertura con telaio tubolare previsto tra gli optional. A prua, un profondo pozzo della catena con la sede prestampata per una Danforth e per l'eventuale salpancora.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: .2 Lewmar 40 st 2 vel
Winch drizze e randa: .1x40 st + 1x44 st 2 v.
Rotaie genoaSchaefer
Trasto randa:Harken
Stopper:8 Spinlock XT
Albero e boma:Selden
Oblò e boccaporti:Lewmar
Vele: . . . randa + genoa av. Ulmer & Kolius
Bussola:Suunto
Timoneria:Edson

Sotto, il luminoso quadrato dell'Hunter per un totale di otto posti a sedere.



ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 195
Toilette	cm 192
Cucina	cm 193
Dinette	cm 198
Cabina di prua	cm 184

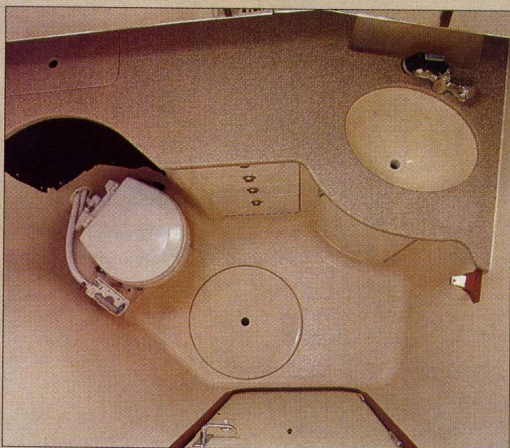
Sotto, una delle due cabine di poppa dell'esemplare in prova. Da rivedere la mensola sul fondo della cuccetta, posta troppo in basso. Del 380 esiste anche la versione armatoriale a una sola cabina di poppa con letto disposto per baglio.



Sotto, un particolare del divano contrapposto alla dinette, con lo schienale centrale abbassato che si trasforma in piano di appoggio.



Sopra, la spaziosa cucina dotata di serie di forno a microonde. L'aerazione è assicurata da due boccaporti e due oblò.



Sopra, un'immagine dall'alto della toilette da cui si apprezzano le dimensioni del calpestio. A sinistra, il piano del carteggio, orientato verso poppa, misura cm 80x53. La seduta è ricavata dal divano della dinette.

380. composto da un divano a ferro di cavallo e una panca trasformabile in cuccetta
Per ridurre la manutenzione, il teak degli interni è trattato ad olio anziché a flatting.

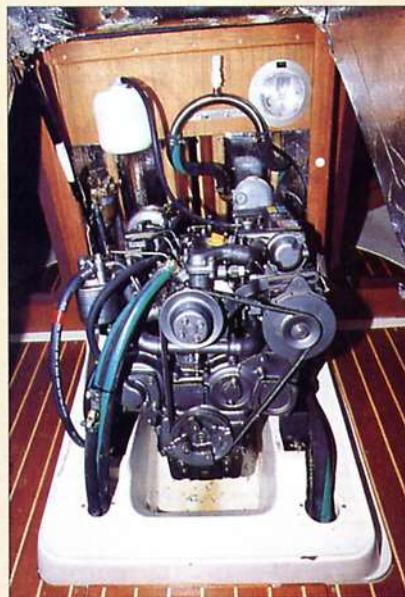
INTERNI

★★★★★

Proposte in due versioni di interni che differiscono solo nella ripartizione della zona di poppa (con una sola cabina armatoriale, oppure con due cabine gemelle), l'Hunter 380 colpisce per la luminosità del quadrato, frutto dei numerosi boccaporti, oblò e vetri fissi che tappezzano il ciellino controstampato. Una sensazione di aria a cui contribuisce l'altezza interna che in questa zona sfiora i due metri. La dinette è formata da un divano a ferro di cavallo trasformabile in letto matrimoniale e una panca - cuccetta contrapposta, per un totale di otto sedute. Per guadagnare spazio, il carteggio è orientato verso poppa, così da sfruttare come sedile il divano stesso della dinette: le dimensioni del piano sono sufficienti (cm 80x53), discreto lo spazio per eventuali strumenti ma un po' scomoda la seduta, a cui manca ovviamente lo schienale. Sfruttando la larghezza delle sezioni, il cantiere ha realizzato una cucina a L ricavata ai piedi della scala d'accesso, il cui sviluppo dei piani (oltre 3 metri complessivi) la colloca ampiamente ai vertici della categoria. È provvista di due lavelli molto profondi, due celle refrigerate per oltre 300 lt di volume, il basculante a tre fuochi con forno e il microonde. Sul lato opposto, l'unico bagno presente, di dimensioni tuttavia molto comode e ben aerato da un boccaporto e un oblò. A poppa le due cabine gemelle, dotate ciascuna di un armadio, uno stipetto e una mensola sul fondo della cuccetta, che intralcia i piedi. Infine, la cabina armatoriale di prua con la solita cuccetta a V molto larga in testa ma stretta sul fondo; al posto del secondo armadio, un lavello con stipetto e specchiera. Riassumendo, una ripartizione che offre più volume ai singoli locali, evitando quella compressione che, in questa taglia, viene generata dal secondo bagno.



Sopra, la paratia della cabina di prua è provvista di un'apertura con portello a persiana, che serve a creare una maggiore circolazione d'aria. A destra, il motore completamente accessibile sui quattro lati.



I CONCORRENTI

NOME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (MQ)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
Hunter 380	Luhrs	11,35	3,84	7264	75,3	1,52/1,98	6+3	Hunter	267.000.000 Lire*
Oceanis 381	Berret	11,70	3,93	7900	68	1,62	6+2	Beneteau	197.522.000 Lire**
Sun Odyssey 40	Andrieu	11,75	3,95	7300	83,1	1,95	6+2	Jeanneau	213.911.000 Lire**
Bavaria 38 Exl	J&J	11,90	3,85	7300	79,6	1,45/1,85	6+2	Bavaria	184.000.000 Lire
Etap 39	J&J	11,88	3,85	7000	76,6	1,95	6+1	Etap	254.000.000 Lire
Dufour 38 Cl	J&J	11,65	3,85	6500	80	1,90	6+2	Dufour	186.126.000 Lire
Feeling 39	Briand	11,70	4,03	7000	78	2,20	6+2	Kirié	207.918.000 Lire**

Note: prezzi IVA esclusa franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove". *Con \$ Usa = 1700 Lire - ** Con FF = 295 Lire

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 11,35
Lunghezza al gall.:	m 9,75
Larghezza:	m 3,84
Pescaggio:	m 1,52/1,98
Dislocamento a vuoto:	kg 7264/7080
Zavorra:	kg 2679/2495
Superficie velica (105%):	mq 75,3
Superficie spi:	mq 105
Numero cuccette:	6+3
Motore:	Yanmar 36 cv
Capacità serbatoio acqua:	lt 280
Capacità serbatoio gasolio:	lt 110
Omologazione CE:	Cat. A 10 persone
Disegnata da:	Warren Luhrs
Costruita da:	Hunter Marine
Importata da:	Navytalia, 58040 Punta Ala Porto (GR), tel 0564 923194, fax 0564 923195, cell. 0336 713882



PREZZI

Vers. 3 cabine, IVA esclusa: L. 267.000.000
f.co La Spezia o Trieste con \$ = 1700 lire
Optional
Seconda batteria: L. 400.000
Frigo elettrico: L. 4.500.000
Salpancora elettrico: L. 4.200.000
Dodger in tela: L. 3.500.000
Antivegetativa e primer: L. 2.300.000

PAGELLA

Progetto	★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★★
A vela	★★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★★
Impianti e dotazioni	★★★★

(segue da pag. 72)

de delle sartie basse e arrivano poco sopra all'attacco del boma e che servono a irrigidire la parte inferiore dell'albero. Assente il paterazzo, a vantaggio dell'allunamento della randa che somiglia a quella di un cat e che andrebbe dotata di carrelli a sfere. Di serie due vele della UK, entrambe ben tagliate, e l'avvolgifiocco.

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

Escludendo il serbatoio dell'acqua a prua che non giova certo al beccheggio, l'impiantistica è realizzata con cura e con componenti di qualità. Basta d'altronde dare un'occhiata al manuale, ricco di schemi e disegni tecnici, per accorgersi dello studio con cui sono concepiti. Nella media le autonomie di acqua e carburante, piuttosto completa la lista delle dotazioni standard che includono lo stereo con Cd, i serbatoi acque nere, l'impianto a 220 Volt con caricabatteria e pannello solare, il boiler, log ed eco e il parafulmine.

A VELA ★★★★★

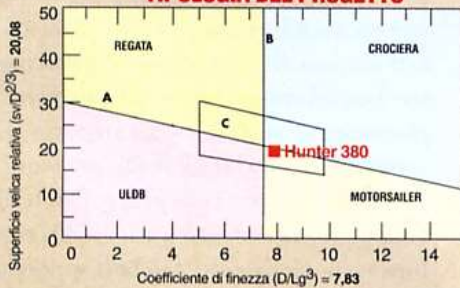
Abbiamo provato il 380 nelle condizioni meteo meno indicate, e cioè con appena 6 nodi di vento reale. L'apparenza però inganna: non che sia una lepre, ma in bolina se la cava più che dignitosamente prendendo lentamente il passo ma consentendo un angolo al vento del tutto analogo a quello delle barche con genoa al 150%. Non appena si poggia tende ovviamente a sedersi e ad essere meno reattivo: sicuramente da prevedere un Mps con la calza. Ma il suo punto di forza resta la facilità di manovra, con virate che anche un bambino è in grado di gestire, visto che il genoa misura appena 28 mq contro gli oltre 50 delle concorrenti.

A MOTORE ★★★

Per raggiungere la velocità di carena occorre dare manetta, mentre a regime di crociera si va poco sopra i 6,5 nodi: vero è che l'elica a due pale di serie non permette di sfruttare tutta la potenza, ma qualche cavallo in più, a nostro avviso, farebbe comodo se non altro per ridurre il rumore che ad alto numero di giri è piuttosto fastidioso. Eccellente, invece, l'accesso al motore il cui cassone ribaltabile consente interventi sui quattro lati. Buona la manovrabilità in retromarcia, con un leggero effetto evolutivo compensato dalla pala del timone molto arretrata.

(L.Z.)

TIPOLOGIA DEL PROGETTO

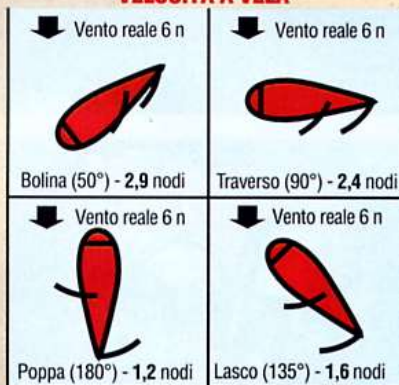


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezoido che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 7,58
Lf/baglio max:	2,95
(< 2,80 = barca molto larga)	
(> 3,30 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento:	35,2% (bulbo lungo)

VELOCITÀ A VELA



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	4/6 nodi
Stato del mare:	quasi calmo
Equipaggio imbarcato:	4 persone
Pulizia carena:	discreta

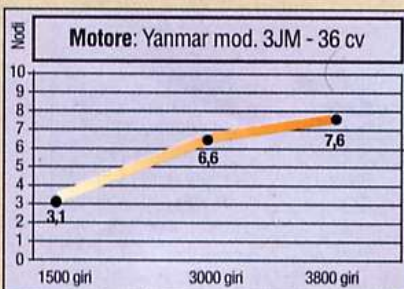
VELE USATE

Randa steccata - Genoa 110% avvolgibile

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - Fonometro Delta - Staz. del vento Autohelm

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE

