



Leader 40

Prezzo base: Euro 229.700 IVA esclusa

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
700	4,7	2,6	0,5	1.440
1000	5,9	4,8	0,8	900
1500	8,4	18,0	2,1	152
2000	10,6	40,0	3,7	194
2500	17,7	68,0	3,8	189
3000	26,3	82,0	3,1	232
3500	33,1	117,0	3,5	205



MOTORI: 2 x Volvo Penta D4 Diesel 300 HP
I consumi sono stati rilevati da centraline/plotter di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.

*Testo e foto di Luca Sordelli
Impressione di navigazione n. 1591*

Il Leader 40 è l'apripista nel rinnovamento della gamma dei Coupé di Jeanneau, per l'estate verrà lanciata sul mercato anche la sorellina minore, il 36'. Disponibile sia nella versione open sia con hard top rigido, è un dodici metri di concezione classica e dallo spirito molto mediterraneo, su cui è stato fatto un interessante lavoro sia i termini di design sia di ricerca della massima funzionalità da parte della Studio Garroni.

Disponibile sia in versione open sia con hard top rigido è una perfetta macchina per le vacanze in famiglia. Buone le prestazioni e soprattutto la piacevolezza alla guida, anche con la motorizzazione base con due Volvo Penta da 300 cavalli.

rigido e non in tela, che forse ruba qualche centimetro di sole in pozzetto, ma che è certamente più durevole nel tempo. Bene soprattutto le prestazioni, anche con la motorizzazione base con due 300 HP diesel Volvo

Penta EFB. Primo punto di forza è certamente "l'handling", cioè la maneggevolezza. Il Leader 40 è estremamente piacevole da pilotare, agile e reattivo disegna traiettorie molto precise. Questo senza nessun nervosismo o piega eccessiva. La velocità massima, vista anche la scelta della motorizzazione, è nella norma, appena sopra i 33 nodi. Ma il meglio di sé questa barca lo dà appena si toglie un po' di gas, a regime di crociera veloce si viaggia a 27 di media, con un consumo veramente parco: 85 litri ora, il che significa 3,1 litri per miglio.

Ci è piaciuta molto l'estetica sportiva, che però non sacrifica una sorprendente abitabilità interna, anche nella cabina di poppa, tradizionale tallone d'Achille per questo genere di imbarcazione. Condividibile anche la scelta dell'hard top



Scheda tecnica

- Progetto: Mickaël Peters Yacht Design/Garroni Design/Prestige Engineering
- Costruttore: Jeanneau, Francia, www.jeanneau.com
- Distributore in Italia: it.jeanneau.com
- Categoria di progettazione CE: B
- Lunghezza massima f.t.: m 12,33
- Lunghezza scafo: m 10,98
- Larghezza massima: m 3,80
- Immersione alle eliche: m 1,20
- Dislocamento a vuoto: kg 7.531
- Dislocamento a pieno carico: nd
- Portata omologata persone: 10
- Totale posti letto: 5 + 2
- Motorizzazione della prova: 2 x Volvo Penta D4 Diesel 300 HP
- Potenza complessiva: 600 HP
- Tipo di trasmissione: EFB
- Peso totale motori con invertitori: kg 1.328
- Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 5,7
- Capacità serbatoio carburante: 720 litri
- Capacità serbatoio acqua: 250 litri
- Altre motorizzazioni: 2 x Volvo Penta D6 370 HP; 2 x Mercruiser Benzina da 380 HP
- Optional: la barca della prova era full optional.

Accessori principali installati: hard top elettrico, pozzetto e plancia di poppa in teak, trim tabs, passerella idraulica a scomparsa, cuscineria completa, sistema audio video interno, strumentazione completa, joystick, frigo in pozzetto, aria condizionata, letto trasformabile nella cabina di poppa, batteria supplementare.
 Prezzo della barca provata: Euro 323.644 IVA esclusa.



Disposizione tradizionale con la cabina armatoriale a prua a "V", quella ospiti a poppa con due cuccette singole trasformabili in matrimoniale. A centro barca cucina a "L" e bagno con box doccia separato a destra, divano e tavolo da pranzo a sinistra.



Costruzione e allestimento

Materiali: scafo in VTR, laminato pieno; coperta e sovrastrutture sandwich di VTR - Tipo di stratificazione: infusione - Geometria della carena: "V" variabile - Elementi di ventilazione (pattini, redan): due pattini di sostentamento, spigolo statico e dinamico - Stabilizzatori: no - Attrezzature di prua: verricello elettrico Lewmar ad asse verticale, due bitte, ancora con musone inox - Attrezzature di poppa: quattro bitte, passerella telescopica, scaletta bagno - Plancetta poppiera: integrata da 3,50 x 1,32 metri.



La prova

CONDIZIONI - Vento: 10 nodi - Mare: mosso - Carichi liquidi: 2/4 - Persone: 5 - Stato dell'opera viva: ottimo.
 RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 15,7 nodi - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 15,1 nodi - Velocità massima: 33,1 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 27,5 nodi - Fattore di planata: 2,1 (è il rapporto tra velocità max e minima di planata con flap retratti. In termini pratici, indica il range di velocità "in assetto" a disposizione del pilota. Valori fino a 1,95 bassi; da 1,96 a 2,30 normali; da 2,31 a 3,90 elevati; oltre 3,90 molto elevati).
 MISURAZIONI - Altezza in dinette: m 2,00 - Altezza cabina di prua: m 1,92 - Letto cabina di prua: m 196 x 1,50 (h cm 108) - Due letti cabina di poppa: 2 x m 2,0 x 1,76 (h cm 81) - Larghezza minima passavanti: m 0,25 - Area pozzetto: m 3,48 x 2,53 - Prendisole di prua: m 2,05 x 2,16.

Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: ben organizzate le due "zone lavoro", sia la plancia di poppa sia il triangolo di prua. Ma bene anche l'area living, tutto molto sicuro.
Allestimento del pozzetto: piuttosto denso, ma molto vivibile. Ci piace molto la scelta della chaise longue alla sinistra della postazione di guida. Bene anche il piccolo cucinino, i due grandi prendisole e l'hard-top (con azionamento elettrico).
Sistemazione zattera autogonfiabile: buona, in un apposito vano sotto al prendisole di poppa. Protetto ma facile da maneggiare.
Trattamento antisdrucolo: tradizionale a punta di diamante più teak (optional) in pozzetto e sulla plancia di poppa.
Vani di carico: soprattutto sottocoperta sono molti e tutti facilmente utilizzabili.
Ergonomia della plancia: tutto al posto giusto. Abbastanza sobria e, neanche a dirlo, molto funzionale.
Visuale dalla plancia: dà un po' troppo fastidio il montante anteriore. Ma nel complesso sufficiente.
Articolazione degli interni: senza molte invenzioni, la funzionalità al potere. Buone le altezze interne, anche sopra le cuccette.
Finitura: secondo gli standard Jeanneau. Buona qualità percepita. Bene il rapporto qualità prezzo.
Cucina: a "L", non grandissima, con due fuochi e un lavabo ma stracolma di stipi e cassetti. Molto funzionale.
Toilette: uno dei punti forti del Leader 40, decisamente grande e luminoso. Con il box per doccia e wc separati. Anche qui vince la funzionalità.
Sala macchine (ambiente): poco lo spazio verso l'alto, tra i motori e il piano del pozzetto. Accesso piuttosto angusto.
Sala macchine (allestimento tecnico): qui molto meglio, come da tradizione del cantiere. Ben sfruttato ogni centimetro utile.
Risposta timone: piacevole, la barca è decisamente agile. Al volante ce la si gode parecchio. Non una sportiva, ma non si ha mai la sensazione di una barca seduta, anche con questa motorizzazione base.
Risposta trim tabs: abbastanza rapida, molto efficace.
Stabilità direzionale: testata in una giornata di mare piatto e poco vento, difficile da valutare. Ottima sul piatto.
Raggio di accostata: ottima, i due efb fanno egregiamente il loro dovere e si accosta in un fazzoletto di mare.
Stabilità in accostata: l'angolo di "piega" è abbastanza sensibile, ma senza né gradini né reazioni nervose.
Manovrabilità in acque ristrette: due efb, bow-thruster, joystick: è veramente molto difficile sbagliare, anche col vento al traverso.