

Jeanneau Leader 36

di Luca Sordelli
Impressione di navigazione n. 1596



Prezzo base: versione open Euro 162.500 IVA esclusa con 2 MerCruiser 300 HP benzina

MOTORI: 2 x Volvo Penta D4 Diesel 300HP
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.

RELAZIONI TRA NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA				
MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	4,7	3,0	0,6	916
1000	6,2	7,0	1,0	550
1500	8,7	20,0	2,3	239
2000	11,6	42,0	3,6	152
2200	14,7	51,0	3,4	161
2400	17,8	60,0	3,3	166
2600	22,1	64,0	2,9	189
2800	24,3	73,0	3,0	183
3000	26,6	85,0	3,2	171
3200	30,0	94,0	3,1	177
3400	31,8	102,0	3,2	171
3550	33,5	116,0	3,4	161



Seconda nata, dopo il 40', nella dinastia dei nuovi Leader di Jeanneau, il 36' è un undici metri pensato per la crociera pura, ma con un'anima sportiva e cattivella, e una linea non troppo mortificata in nome dell'abitabilità. La casa di Les Herbiers anche in questo caso propone il Leader sia nella versione open sia con hard top rigido e, sempre come per la sorella maggiore, gran parte del buono di questo scafo è lì dove non si vede, in carena. Da pilotare il Leader 36 è estremamente piacevole, agile e reattivo, disegna traiettorie molto precise. Gli piace abbastanza fare pieghe spettacolari durante le accostate, ma sempre senza nervosismi. In una giornata segnata da un meteo decisamente fastidioso, con un metro d'onda e vento teso, abbiamo apprezzato parecchio la carena disegnata da Michael Peters, per la sua morbidezza e anche per come abbia lasciato la carena asciutta, almeno fino a quando non abbiamo provato a spingere un po' oltre al consentito (e sicuramente molto oltre quello che si può fare con la famiglia a bordo). La velocità massima, viste anche le condizioni che abbiamo incontrato, è più che buona, appena sopra i 33 nodi. Sul piatto sicuramente si possono guadagnare almeno altri 2/3 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 30 nodi di media. Nell'ottica del massimo rendimento

l'ideale lo si tocca a 2.600 giri e circa 23 nodi, dove i due Volvo chiedono solo 2,9 litri di gasolio per miglio percorso. Qui si fa sentire il buon rapporto peso potenza, nonostante la motorizzazione con i due 300 diesel di Volvo non sia certo estrema. Nota finale, infine, per gli interni disegnati dallo studio Garroni. Lo scafo è lungo meno di undici metri ma sono stati ricavati due veri locali a notte, il primo a poppa sotto al pozzetto, ma con misure ottime: il letto è da 200 x 148 cm (separabile in due singoli), l'altezza massima è di 189 mentre sopra i materassi è di 60, con in più la possibilità di far diventare il divano lungo la murata di sinistra un'ulteriore cuccetta (ed è buona anche la ventilazione con un doppio riscontro). La cabina di prua è invece separabile dalla

zona cucina con una grande porta a soffietto e a scomparsa. Soluzione che sa molto di barca a vela, che su questa taglia di barche troviamo estremamente funzionale. Ai piedi del letto c'è anche un divanetto che fronteggia il tavolo da pranzo, qui lo spazio non è molto. La prima soluzione per mangiare rimane comunque, visto anche il tipo di barca, il tavolo in pozzetto. E qui i centimetri utili non mancano.

Un undici metri che stupisce per l'abitabilità interna e per il bel disegno della carena. Molto divertente da portare, è disponibile sia in versione open sia con hard top.

Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: www.nautica.it/photo



Scheda tecnica

- ❑ Progetto: Mickaël Peters Yacht Design/Garroni Design/Prestige Engineering
- ❑ Costruttore: Jeanneau, Francia, www.jeanneau.com
- ❑ Importatore: it.jeanneau.com
- ❑ Categoria di progettazione CE: B
- ❑ Lunghezza massima f.t.: m 11,47
- ❑ Lunghezza scafo: m 10,86
- ❑ Larghezza massima: m 3,862
- ❑ Immersione alle eliche: m 0,75
- ❑ Dislocamento a vuoto: kg 6.616
- ❑ Dislocamento a pieno carico: kg 8.800
- ❑ Portata omologata persone: 10
- ❑ Totale posti letto: 5
- ❑ Motorizzazione della prova: 2 x Volvo Penta D4 Diesel 300HP
- ❑ 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: 11,0
- ❑ Capacità serbatoio carburante: 550 litri
- ❑ Capacità serbatoio acqua: 160 litri (più 100 optional)
- ❑ Altre motorizzazioni: 2 x Volvo Penta D4 diesel da 260 HP; 2 x Mercruiser Benzina da 300 HP.
- ❑ Optional: pozzetto e plancia di poppa in teak, trim tabs elettrici, bow-thruster, cucina completa, sistema audio, strumentazione Raymarine 2015 completa, frigo in pozzetto, letto trasformabile nella cabina di poppa, batteria supplementare, serbatoio acqua supplementare, tavolo in teak un pozzetto.
- ❑ Prezzo della barca provata con 2 x Volvo Penta D4 300 HP diesel, più optional: Euro 239.000 Iva esclusa.

La prova

CONDIZIONI - Vento: 20 nodi - Mare: poco mosso - Carichi liquidi: 3/4 - Persone: 8 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata (flap e/o trim a zero): 16,9 - Velocità minima di planata (flap e/o trim estesi): 16,1 - Velocità massima: 33,5 nodi - Velocità al 90% del numero di giri massimo: 29,9 nodi - Fattore di planata: 1,98 (E' 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 1,96 - Altezza cabina di prua: m 1,92 - Larghezza minima passavanti: m 0,23 - Area pozzetto: m 2,58 x 1,83 - Bagno: m 1,40 x 0,96.

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 - Plancetta poppiera: integrata da m 3,40 x 1,28.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: i passavanti sono un po' stretti, ma non mancano i punti di appoggio. Nel complesso tutto molto sicuro. Ben organizzati sia la plancia di poppa sia il triangolo di prua.

Allestimento del pozzetto: decisamente "pieno", ma molto vivibile. Come sul 40 ci piace molto la scelta della chaise longue alla sinistra della postazione di guida. Bene anche il piccolo cucinino e l'hard-top (con azionamento elettrico). Lo schienale di poppa di poppa si ribalta per diventare poggiatesta del prendisole.

Sistemazione zattera autogonfiabile: buona, in un apposito vano sotto al prendisole di poppa. Protetto ma facile da maneggiare.

Trattamento antisdrucchiolo: tradizionale a punta di diamante più teak (optional) in pozzetto, sui passavanti e sulla plancia di poppa.

Vani di carico: uno dei punti di forza della barca, sia sopra che sottocoperta. Molti e facilmente utilizzabili.

Ergonomia della plancia: classica disposizione con doppia fila di lettura degli

strumenti. Nel complesso molto funzionale. Bene la posizione delle manette.

Visuale dalla plancia: bene, dà solo un po' troppo fastidio il montante anteriore.

Articolazione degli interni: la soluzione della grande porta a soffietto che separa la zona di prua, letto e dinette, ci piace. E' molto francese, e un po' da velisti, ma su questa taglia di imbarcazioni è anche la più funzionale. Sorprendente la vivibilità della cabina di poppa.

Finitura: bene il rapporto qualità prezzo. Non siamo a livelli eccelsi, ma la qualità percepita è alta.

Cucina: lineare, non grande, con due fuochi e un lavabo, con un sufficiente spazio per lo stivaggio. Pensata per funzionare "in coppia" con quella esterna.

Toilette: lo spazio non è tanto, ma c'è tutto quello che serve. Notevole, anche qui l'altezza.

Sala macchine (ambiente): poco lo spazio verso l'altro, 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: molto bene, una delle più evidenti virtù di questo undici metri. E' estremamente divertente da pilotare.

Risposta trim/flaps: azionamento elettrico, rapido, molto efficace.

Stabilità direzionale: testata in un giorno con un po' di vento e onda abbastanza alta e fastidiosa, buona anche prendendola in poppa.

Raggio di accostata: veramente ridotto. Impercettibile (finché si rimane nell'ambito delle manovre "civili") la perdita di giri.

Stabilità in accostata: il 36 va abbastanza giù nelle accostate, ma senza scatti e nervosismi. Risultato, divertente da portare, ma senza stress.

Manovrabilità in acque ristrette: due Efb e bow-thruster per undici metri di barca: a prova di principiante.

La cabina armatoriale a prua a "V", separata dalla zona living da una porta a scomparsa. Quella ospiti a poppa con due cuccette singole trasformabili in matrimoniale, più un divano anche lui trasformabile in un'ulteriore letto. A centro barca cucina lineare e bagno.