

Hunter 356

A caccia di comodità



Un 35 piedi studiato pensando a chi pretende da una barca spazi comodi e facilità di conduzione



di Giuseppe Mancini

La foce del fiume Magra separa la Toscana dalla Liguria: da un lato Carrara, dall'altro La Spezia. Luoghi di mare e di marinai. Sulla riva toscana oggi si aspetta il vento, per poter uscire in mare ed effettuare la prova del Hunter 356.

STRUTTURA E COSTRUZIONE

La mattina scorre così e ne approfittiamo per analizzare attentamente la barca, in ogni suo particolare. Appena a bordo si ha la sensazione di essere sopra un'imbarcazione decisamente più grande di un 35 piedi. Questa è data dalle dimensioni generose del baglio massimo e del bordo libero: l'abbondante larghezza consente un sovradimensionamento di tutte le aree salienti della coperta (pozzetto, tuga, passavanti, ecc.) dando l'impressione di grandi spazi a disposizione; mentre la distanza dall'acqua è quella di imbarcazioni ben più grandi.

Si passa a verificare le caratteristiche strutturali e appare subito evidente che il cantiere inglese - proiezione nel nostro continente della casa madre americana - non ha risparmiato nell'uso della vetroresina e nelle sezioni delle paratie. Sotto i paglioli la sentina è a vista e facilmente ispezionabile, non essendo presente controstampo. I madieri sono decisamente sovradimensionati, così come i prigionieri che assicurano il bulbo allo scafo. La laminazione della lanavetro, la stratificazione della resina e del gelcoat sono di qualità soddisfacente.

Coperta e scafo hanno una linea di giunzione appena sotto la falchetta che crea un bottazzo protetto da una fettuccia d'acciaio a esso avvitata.

Il bulbo è in piombo e l'armatore ha la possibilità, al momento dell'ordine, di optare una versione tra le tre offerte dalla Hunter: doppio bulbo, pescaggio ridotto e normale.

LA COPERTA

Come detto prima, la coperta è decisamente ampia e così anche il pozzetto. I passavanti sono completamente sgombri da ogni tipo d'attrezzatura; a tal proposito, le rotaie del genoa sono montate sopra la tuga: questa soluzione è stata opportunamente adottata, soprattutto in considerazione dell'eccessiva larghezza complessiva dello scafo, così da ridurre l'angolo della vela cazzata di bolina e, conseguentemente, chiudere maggiormente il canale di sovrapposizione delle due vele. ►►



*Lo spazio del tavolo da carteggio (sopra).
La cabina di poppa armatoriale (a destra)*



In pozzetto prende molto spazio l'imponente colonnina della timoneria, dove trovano sede agevole tutti gli strumenti del vento, il log, l'ecoscandaglio, oltre alla classica bussola. Sono presenti cinque gavoni esterni: uno, molto ampio e profondo, è posizionato sotto la seduta sinistra del pozzetto; altri due (uno di questi è dedicato alle bombole del gas), perfettamente simmetrici, sono posti ai fianchi della panca di seduta del timoniere che, basculando, permette un agevole accesso alla plancetta ricavata nello specchio di poppa; da questa plancetta si accede agli ultimi due gavoni, anche questi gemelli.

A prua il gavone dell'ancora appare leggermente insufficiente nelle dimensioni, anche se al suo interno trova spazio il salpancore, con il barbotin ad asse verticale.

Tutti i pulpiti, i candelieri, le bitte, il musone dell'ancora, i tientibene, la struttura del tavolino in pozzetto e perfino i copri guida del tambuccio, sono in acciaio; in acciaio è anche la possente struttura che costituisce il roll-bar al quale sono fissati due tendalini e il punto di scotta della randa, così da liberare completamente il pozzetto dal possibile intralcio creato dalla scotta della randa.

Probabilmente si poteva ridurre decisamente l'utilizzo di tutto questo acciaio che, aumentando il peso in coperta, alza il baricentro generale; inoltre, va a sommarsi al sovradimensionamento generale della struttura e delle attrezzature, rendendo, di fatto, questo 35 piedi più pesante mediamente del 20% rispetto ad altre barche di uguale categoria. L'aspetto peso eccessivo non deve essere letto in chiave di prestazioni, ma di sollecitazioni eccessive in presenza di mare formato e vento: far avanzare una barca pesante in condizioni proibitive, aumenta le sollecitazioni generali su tutta la struttura; questo, ovviamente obbliga il costruttore a sovradimensionare la stessa e tutti i rinforzi, aumen-

tando, però, inevitabilmente ancora di più il peso. In pratica, un cane che si morde la coda.

ATTREZZATURA

Tutta l'attrezzatura è di ottima qualità. I quattro winch Lewmar (due per le scotte della vela di prua, due per tutte le cime che provengono dall'albero), con campana in acciaio e dotati di self tailing, sono posti sulla tuga appaiati su linea trasversale, ben accessibili dal pozzetto. A pruvia di questi, correttamente distanziati, sono montati sei stopper Spinlock (una batteria tripla per lato). Le rotaie

sopra...

Una delle due comode sedute ricavate nel pulpito di poppa

Gli evidenti puntoni in acciaio alla base dell'albero



del genoa e i passascotte sono della Barton. Tutto è adeguatamente dimensionato e ben posizionato.

ALBERO E PIANO VELICO

Il piano velico del Hunter 356 è studiato per una facile gestione da parte di un equipaggio ridotto. Infatti, sia la randa che il genoa sono avvolgibili: la prima si riduce con il classico sistema avvolgendo intorno all'albero e, di conseguenza, è priva di stecche; la vela di prua è assistita da un avvolgifiocco della Furlex. La sovrapposizione tra le due vele è minima (110%).



*La cabina di prua (a sinistra).
Il comodo bagno (sopra); accanto al wc
l'accesso all'ampio gavone dedicato alle cerate*

L'albero in alluminio, della Selden, è posato in coperta ed è privo di paterazzo. Per questo motivo

presenta due ordini di crocette molto acquartierate e decisamente larghe, visto la loro funzione di sostegno a tutto l'armamento. Tutto il sartame è spiroidale e discontinuo, non facilissimo da regolare ma decisamente più sicuro. Nell'engineering di questa parte dell'attrezzatura risiede una peculiarità del Hunter 356: le sartie diagonali sono doppiate da altre diagonali contrapposte; ovvero, oltre alle normali diagonali che vanno dall'estremità delle crocette verso l'attacco di quelle superiori, sono state posizionate delle sartie che, in maniera speculare ma opposta, vanno dall'attacco delle crocette all'estremità di quelle superiori. Questo sistema, voluto per ➤

I due frigoriferi accessibili separatamente



L'ampio porta cime ricavato ai lati del tambuccio



...e sotto
coperta

Il vano immondizia accessibile dall'alto dall'apposita apertura accanto ai lavelli



irrigidire maggiormente tutto l'estruso, è ulteriormente supportato da due puntoni, costituiti da due tubi in acciaio montati tra le lan-
de delle sartie diagonali basse e un punto dell'albero in prossimità della trozza del boma.

Le vele sono in dacron della Hyde Sail.

GLI INTERNI

Dinette con cucina, due cabine a doppia cuccetta matrimoniale e bagno, i locali di questo 35 piedi. Interni ampi - con ottima altezza (cm.196) - realizzati grazie al generoso baglio massimo e a un'altrettanto generosa altezza di bordo libero. Appena scesi in quadrato, utilizzando la comoda scaletta, si incontra la grande cucina a "U", con il gruppo di cottura (classico due fuochi e forno), i due lavelli, il doppio frigo con due vani separati e uno scomparto per i rifiuti accessibile direttamente dal piano di lavoro attraverso un comodo pozzetto. Probabilmente questa cucina è

leggermente eccessiva nelle dimensioni per un 35 piedi, sacrificando, oltretutto, spazio ad altre parti fondamentali del quadrato come il tavolo da carteggio. Questo, infatti, è stato relegato - non tanto per la grandezza, quanto nella posizione - in un angolo del divano di sinistra, costringendo il navigatore a sedersi dando le spalle al senso di marcia.

Comoda e ampia la dinette - con un tavolo e due divani, che possono accogliere comodamente 8 persone - condizionata, però, dall'inadente cucina che la costringe a una posizione leggermente avanzata. Inoltre, questo incide anche sulle dimensioni della cabina di prua, decisamente ridotte per un'imbarcazione a due cabine. Questa traslazione in avanti di tutto il quadrato, ha influito anche sulla paratia strutturale solitamente posta in prossimità dell'albero: qui è di circa un metro a pruvia dello stesso.

A poppa la comoda cabina armatoriale, con una grande cuccetta matrimoniale posta trasversalmente, corredata di ampi ar-

madi e gavoncini.

Il bagno è posizionato a sinistra, subito a poppavia del tavolo da carteggio. Il suo spazioso vano ricorda quelli di imbarcazioni ben più grandi, anche perché separato - da una paratia con porta - in due locali distinti: uno d'ingresso con il lavello e gli specchi; l'altro dedicato alla doccia e al wc. Da questo locale si accede a un gavone-armadio dedicato alle cerate e agli stivali bagnati.

Il livello della falegnameria è buono, così come la qualità del legno, anche se abbiamo notato qualche "disattenzione" da parte del cantiere nel registrare le cerniere degli sportelli degli armadi, che causa qualche fuori-filo.

IMPIANTI E MOTORE

Davvero buono il livello degli impianti, sia per i materiali utilizzati, che per l'assemblaggio. Si nota un'estrema cura nella distribuzione dei cavi elettrici, posti ordinatamente e facilmente di-

stinguibili in qualsiasi zona della barca. Anche il quadro elettrico - posizionato a pannello in prossimità del tavolo da carteggio - rispecchia questa filosofia, semplice, razionale ed efficace. Il 356 della Hunter è dotato di raddrizzatore di corrente 220 volts.

L'impianto idraulico vanta una scorta d'acqua di ben 284 litri, fruibile grazie ai due rubinetti dei lavelli del bagno e della cucina, oltre alla doccia interna e a quella esterna, in posizione molto pratica, vicina alla plancetta di poppa.

Il motore è uno Yanmar di 27 hp. Estremamente pratica la soluzione di coprirlo con un vero e proprio cofano che, una volta aperto, libera per più di un terzo lo spazio circostante, garantendo una grande comodità d'intervento. Il tipico quadro comando Yanmar (contagiri, accensione, spegnimento e spie) è in pozzetto, alla destra del timoniere. Infine, il serbatoio del gasolio ha una capacità di 140 litri, garanzia di lunga autonomia a motore. ➤



PRO

- Ampi spazi esterni e interni
- Buona qualità strutturale e dei materiali
- Volumi dedicati allo stivaggio

CONTRO

- Livello finiture
- Peso complessivo e prestazioni
- Scarsa areazione interna



essere leggermente sottoinvelata. A tal proposito, sarebbe migliore la soluzione con randa steccata al posto del sistema avvolgibile: si avrebbero più metri quadri e più efficienti, oltre a un inferiore peso dell'albero. Nonostante tutto, la barca scivola bene e, in virata, cambia di mure regolarmente e in modo fluido, senza perdere velocità. Riavvolte le vele, passiamo ad analizzare le caratteristiche della navigazione a motore. A regime di crociera, il livello di rumore in pozzetto è basso; la buona coibentazione acustica del vano motore è confermata anche sottocoperta: nella cabina di poppa il livello è nella norma, in quadrato è decisamente basso, mentre nella cabina di prua è praticamente nullo, ovviamente a porta chiusa. Aumentando i giri del motore, il livello acustico aumenta proporzionalmente, rimanendo sempre al di sotto della norma nella categoria dei 35 piedi. Anche le vibrazioni sono ridottissime, sia in coperta che sottocoperta, garantendo un buon confort nella navigazione a motore.

CONCLUSIONI

Ottima qualità di tutta l'attrezzatura, buoni materiali e buone doti strutturali sono le caratteristiche che continuano a succedersi nella nostra mente, rientrando all'ormeggio. Però c'è ancora qualcosa, un elemento che ci sfugge, per riuscire a completare la definizione del Hunter 356. Manca poco al tramonto, quando abbiamo dato volta all'ultima cima. Rilassandoci in pozzetto, godendo di quel momento che tutti i navigatori ben conoscono, apice di una bella giornata di mare, il pezzo mancante si materializza: comodità! Il puzzle è finito.

Hunter 356

VALUTAZIONI

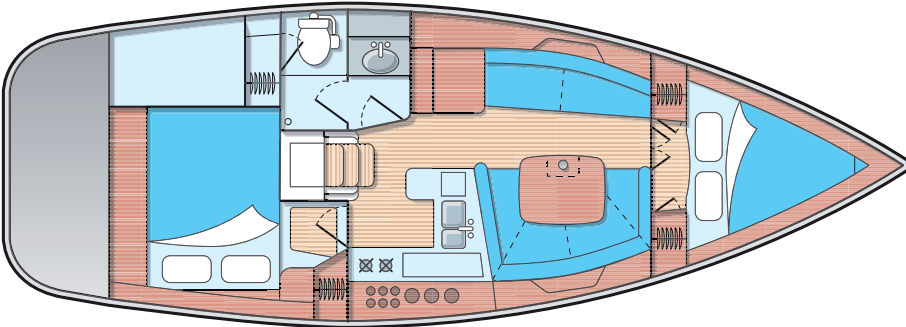
Struttura	★★★★★
Interni	★★★★★
Prestazioni a vela	★★★★★
Manovrabilità	★★★★★
Attrezzatura	★★★★★
Comodità	★★★★★

STIVAGGIO

Gavoni esterni	★★★★★
Gavone catena	★★★★★
Dinette	★★★★★
Cucina	★★★★★
Cabina poppa	★★★★★
Cabina prua	★★★★★
Bagno	★★★★★

IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	mt. 10,89
Lunghezza scafo	mt. 10,56
Lunghezza al gallegg.	mt. 9,61
Baglio massimo	mt. 3,76
Pescaggio	mt. 2,08/1,52*
Dislocamento	kg. 6.474
Zavorra	kg. 2.328/2.645*
Superficie velica	mq.68,50
Cabine	2
Bagni	1
Motore	Yanmar 27hp
Capacità serbatoi acqua	284 lt.
Capacità serbatoi gasolio	140 lt.
Categoria CE	A
Progettista	W. Luhrs
Cantiere	Hunter Yachts
Prezzo	105.500 (IVA esclusa)
(*) Versione con doppio bulbo appaiato	



ACCESSORI EXTRA

	prezzi in euro iva esclusa
Rullaranda e vang rigido	2.200,00
Verricello salpancore elettrico	2.170,00
Capottina paraspruzzi	1.500,00
Capottina "Bimini top"	2.200,00
Cuscineria pozzetto	1.250,00
Frigorifero elettrico	1.550,00

DOTAZIONI DI SERIE

Coperta	Rolla fiocco Furlax; lazy jack randa; ancora e catena; doccetta in pozzetto; scaletta bagno inox
Sotto coperta	Autoclave, boiler acqua calda; Impianto 220 volt con caricabatteria elettronico
Vele	Randa steccata (full batten) e genoa avvolgibile in Dacron.

PRESTAZIONI

Le velocità della prova sono state rilevate a Bocca di Mare, con 8/9 nodi di vento, mare calmo, due persone a bordo, carena pulita, serbatoi acqua e gasolio al 50%

a vela

andatura	vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina	8/9	3,80
traverso	8/9	3,90
lasco	8/9	2,60
poppa	8/9	n. r.

a motore

		rumorosità			
giri	velocità	pozzetto	dinette	cab. prua	cab. poppa
2200	4,0	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo
2700	4,8	ottimo	ottimo	ottimo	buono
3200	6,1	buono	buono	ottimo	normale

TABELLA COMPARATIVA

	Hunter 356	Sun Odyssey 35	Bavaria 36	Oceanis 36.1
L.f.t.	10,89 m	10,75 m	11,40 m	11,10 m
Baglio max.	3,76 m	3,49 m	3,60 m	3,80 m
Dislocamento	6.474 kg	5.200 kg	4.700 kg	5.500 kg
Cabine	2	2-3	2-3	2-3
Bagni	1	1	1	1
Prezzo (Iva esclusa)	105.500	79.924	80.000	97.073

CONTATTI

Navyitalia
di Roberto Vita & C.

58040
Punta Ala Porto (Gr)

Tel. 0564 923194
Fax 0564 923195

www.navyitalia.it
navyitalia@navyitalia.it