Hunter Legend 326

£ 32 000



Constructeur de bateaux:	Marlow-Hunter	Longueur:	9,63 m
Type de bateau:	voilier	Largeur:	3,30 m
Catégorie:	bateau d'occasion	Année de construction:	2002
Lieu:	Grande Bretagne, Ardrossan	Cabines:	2
		moteur:	Yanmar 2GM20F, 18 cv (13 kW), diesel

Vendeur:
Sunbird International Yacht Sales
Chris Dodgshon
Clyde Marina
KA22 8DB Ardrossan
Grande Bretagne

Téléphone: +44 1294 607074
Site web: https://www.sunbirdyachtsales.com
Langues: anglais, espagnol, français, italien, portuguais










Détails

Réf du bateau	**s309445**
Architecte	**Glenn Henderson**
couchettes	**4**

Données techniques

Tirant d’eau	**1,32 m**
Matériau de la coque	**polyester**
Réservoir de carburant	**106 l**

moteur

Modèle	**Yanmar 2GM20F**
Puissance	**18 cv (13 kW)**

Équipement

Navigation	**autopilote, compas, girouette, plotter, VHF**
Equipement technique	**chargeur de batteries, générateur, pompe de cale, prise de quai 220 V**
Equipement du pont	**amortisseur, douche de pont**
Intérieur	**barbecue, four, micro-ondes, robinet**
Equipement de divertissement	**DVD, TV**
Sécurité	**canot de sauvetage**
Couvertures	**bimini, capote (de descente)**

Description

Ce texte a été traduit automatiquement.

RésuméLe Hunter Legend 326 est un voilier de croisière de 32 pieds conçu par Glenn Henderson et construit par Hunter Marine à partir de 2001. Réputé pour son intérieur spacieux, sa manœuvre aisée et son cockpit confortable, il a été conçu principalement pour la croisière côtière et la navigation familiale. Doté d'un gréement fractionné B&R, d'un tableau arrière traversant et de couchages pour 4 à 6 personnes,
le Legend 326 offre un bon équilibre entre performances à la voile et confort à bord, ce qui en fait un choix prisé des couples et des petites familles à la recherche d'un croiseur abordable.
Meganza bénéficie de nouveaux instruments Raymarine et d'un traceur Garmin, d'un chauffage, et a été très bien entretenu par son propriétaire actuel.
Construction Le Hunter Legend 326 (également connu sous le nom de Hunter 326) possède une coque pleine en fibre de verre stratifiée à la main sous la ligne de flottaison, ainsi qu'un pont et une superstructure à âme en balsa. Les zones soumises à de forts impacts sont fortement renforcées de stratifiés hybrides verre-E et Kevlar, tandis que le gréement se distingue par son arche de cockpit caractéristique en acier inoxydable et son gréement fractionné B&R à barres de flèche en arrière.

Construction de la coque et du pont

Le bateau utilise un procédé de stratification en fibre de verre optimisé, adapté à la stabilité et à la durabilité en croisière :
stratifié de coque : fibre de verre pleine stratifiée à la main sous la ligne de flottaison, transitant vers un pont et des murailles de coque à âme en balsa pour réduire le poids et accroître la rigidité.
Renfort Kevlar : des couches stratégiques de verre-E et de Kevlar hybrides ont été intégrées au stratifié, renforçant spécifiquement les zones à fort impact, de l'étrave jusqu'au bord avant de la quille.
Une bride tournée vers l'extérieur est fixée et collée, souvent recouverte d'un bourrelet rigide qui protège le joint lors des accostages.

Quille et safran

Le bateau a été conçu par Glenn Henderson pour la stabilité et une manœuvre réactive.
Quille Shoal : double quille de 1,32 m / 4,4 ft).
Safran : de type spade (à mèche), monté à l'intérieur, commandé par une roue.
Mécanique **Moteur**
Moteur diesel marin Yanmar 2GM20F (18 ch)
Révisé par un professionnel en juillet 2024.
Le moteur est situé dans un compartiment bien insonorisé sous les marches de la descente, et l'accès au
moteur et au saildrive se fait par l'avant et bâbord, l'accès au saildrive s'effectuant en soulevant les planches situées sous les couchettes de la cabine arrière.
Saildrive équipé d'une nouvelle hélice fixe à 3 pales,

Électricité

Batterie service – 2 × 100AH, remplacées en 2023
Batterie moteur – 1 × 100AH, remplacée en 2023
Chargeur de batteries – via le moteur, panneau solaire et générateur éolien Rutland 914
Système de branchement à quai

Circuit d'eau

Circuit d'eau douce – système eau chaude et froide entièrement sous pression alimentant le coin cuisine, le WC et la douche de pont
Eau chaude fournie par un calorifère alimenté par le moteur, avec une résistance électrique 240V.

Réservoirs

Réservoir de carburant 106 litres en plastique
Réservoir d'eau 190 litres en plastique
Réservoir de rétention – capacité 90 L, en plastique
Gréement et voiles **Gréement et accastillage**
Gréement B&R : gréement de sloop fractionné, mât en aluminium monté sur pont, fourni par Selden. Ce dispositif utilise des barres de flèche en arrière
et des jambes de force rigides, supprimant le besoin d'un étai arrière traditionnel.
Arche de cockpit : l'arche emblématique en acier inoxydable soulève le rail de grand-voile hors du cockpit, dégageant l'espace
et servant de point d'ancrage structurel pour une bimini
Gréement dormant entièrement remplacé en 2019.
Mains courantes en acier inoxydable sur le balcon avant et les larges passavants. Toutes les drisses et commandes de

voilure sont renvoyées traditionnellement vers l'arrière, jusqu'au
cockpit, via des coinceurs Spinlock.
Grand-voile lattée classique et génois à enrouleur Furlex.

Voiles
Grand-voile entièrement lattée par Hyde Sails
Génois à enrouleur par Hyde Sails
Spi de croisière à enrouleur avec enrouleur Selden.
Aménagement Le Hunter Legend 326 offre un aménagement remarquablement spacieux pour sa longueur, pouvant accueillir jusqu'à 6 personnes dans deux
cabines privées et des banquettes convertibles du carré. L'intérieur se distingue par une généreuse hauteur sous barrots de 1,93 m (6'4"), une lumière naturelle abondante,
et des boiseries en teck chaleureuses.
Cabine arrière
La cabine arrière lumineuse et luxueuse est très appréciée, avec une grande couchette double transversale (généralement 7 ft × 5 ft), des penderies et une écoutille de secours donnant directement sur le cockpit.
Comprend une couchette en V confortable, des rangements sous celle-ci, une penderie et son propre hublot d'aération.
Dispose d'une table centrale avec abattant. La banquette en L à tribord peut se transformer en couchette double,
tandis qu'une banquette plus courte à bâbord sert de couchette simple.
Située à tribord, la cuisine rivalise avec celle de bateaux bien plus grands. Elle est équipée de plans de travail en Corian, d'une plaque de cuisson à deux feux, d'un four
et d'un gril, d'un évier en acier inoxydable, d'un micro-ondes et d'un réfrigérateur 12 V surdimensionné et profond.
Un grand local WC séparé situé à bâbord comprend un WC marin, un lavabo et une douche eau chaude/froide.
Ce modèle dispose d'un circuit d'eau sous pression chaude et froide, d'un chauffage diesel de cabine pour une navigation toute l'année et d'une
douche de cockpit.
Inventaire Navigation
Compas monté sur habitacle.
Raymarine i50 pour la vitesse.
Raymarine i50 pour la profondeur.
Raymarine i60 vitesse et direction du vent.
Autopilote Raymarine Evolution EV-100 installé en 2024.
Traceur Garmin série 750,
Émetteur-récepteur VHF ASN Icom IC-M323 DSC.
VHF portable DSC Horizon.
Transpondeur AIS Comar CSB200 classe B, partage l'antenne du mât avec la VHF via un répartiteur d'antenne AST-200.
Mouillage et ancrage
Rocna 15 kg (33 lb), chaîne de 50 m (164 ft).
Guindeau électrique manœuvrable depuis le cockpit ou le pont avant.
Bruce (ancre de corps mort) 8 kg (17,6 lb), chaîne d'environ 3 m (10 ft), puis environ 30 m (98 ft) d'aussière.
Ancre Danforth de rechange.
7 amortisseurs.
8 aussières.
3 gaffes.
Sécurité
Radeau de survie Ocean 4 places installé sur berceau, contrôlé jusqu'en avril 2026, acheté en 2021.
Bouée de sauvetage et danbuoy.
Jeu complet de feux de navigation, y compris LED tricolores.
Une pompe de cale électrique automatique, une pompe de cale manuelle à levier.
1 extincteur.
Couverture antifeu.
Général
Canot Aquafax 2,5 mètres, 2 + 1 personnes.
Moteur hors-bord électrique Torqeedo 1103, 3-4 ch, acheté en 2019 env. 1800 £, batterie lithium de rechange.
Échelle pliante vers la plateforme de bain.
Capote de descente.
2 pare-embruns (dodgers).
Tente de cockpit complète avec bimini pliable sur l'arche arrière.

Téléviseur avec lecteur DVD intégré, streaming Roku et antenne Freeview portable.

Commentaires des propriétaires et historique d’entretien« Meganza » fut notre délicieuse introduction à la voile en 2018. Il faisait alors partie de la flotte du « North West Venturers Yacht Club » à Anglesey, au pays de Galles, où Meganza figurait sur une plaque en reconnaissance de la réussite de son précédent propriétaire, qui avait remporté le trophée « St. Kilda ». En plus de la navigation jusqu’à St. Kilda, il l’avait aussi emmené aux Scilly et à Barcelone.
Nous avons emmené Meganza dans un nouveau port, la Preston Marina, dans le Lancashire. De là, nous avons navigué plusieurs fois jusqu’à Douglas, île de Man. En 2025, nous avons fait route de Preston à Largs pour explorer les belles îles écossaises. Après une superbe saison 2025 en Écosse, nous l’avons ramené à son emplacement actuel, la Clyde Marina Ardrossan, où elle attend désormais son nouveau propriétaire.
En 2023, une importante remise en état a été réalisée : décapage, retouche de la coque, des quilles et du saildrive, puis finition par un revêtement cuivré. Il y a eu un seul propriétaire avant nous, de la livraison en 2002 à 2018. Une expertise commandée par nous (disponible) recommandait de remplacer les prises d’eau, les passe-coque et de réparer le safran avant de reprendre
la navigation. Ces réparations ont été payées par le propriétaire de l’époque et les travaux achevés ont été contrôlés par nous avant notre achat en juillet 2018. Le gréement dormant a été remplacé en 2019. En juillet 2024, le moteur diesel a fait l’objet d’un entretien et d’une inspection comprenant le contrôle et le remplacement des injecteurs. Les vidanges d’huile, changements de filtres et de turbines ont été effectués chaque année
par nos soins.