

SUPERPROVA

SUN FA



Pregi

- Interpretazione molto riuscita del compromesso regata-crociera
- Buon livello delle finiture
- Alta qualità dell'attrezzatura di coperta

Difetti

- Mancano i puntapiedi in pozzetto
- Lo scasso in pozzetto per la ruota penalizza l'apertura dei gavoni e le sedute
- Uno dei due serbatoi dell'acqua è troppo a prua

AST 36



*Veloce quanto un
racer, comodo forse
più di un crociera
puro: ecco la barca
che ha conquistato
i velisti d'oltralpe
vincendo la mitica
regata Spi-Ouest
di Leonardo Zuccaro*

SUN FAST³⁶

Tra le cinque gamme del colosso francese Jeanneau (oltre 1.000 barche all'anno), la Sun Fast è la più innovativa. Pensata per conciliare le esigenze del regatante e del crocierista, negli anni ha dimostrato che il compromesso tra abitabilità e velocità, se sapientemente affrontato, può dare ottimi risultati. Già con il Sun Fast 52 (prova sul GdV ottobre '92) avevamo avuto modo di apprezzare le soluzioni tecniche e architettoniche che Philippe Briand aveva "inventato" per risolvere il delicato equilibrio tra comfort e prestazioni. Ma è con il Sun Fast 36 che quelle stesse scelte progettuali hanno dato i risultati più evidenti: questo undici metri compete, per comodità degli interni e della coperta, con i più spaziosi modelli da crociera pura; e in regata ha espresso le stesse potenzialità dei più agguerriti prototipi. Tanto che Coyote, un esemplare rigorosamente di serie, ha vinto la Spi-Ouest e la Settimana di Marsiglia del '93.

ESTETICA E PROGETTO

In un momento in cui i progettisti tendono a ridurre i pesi, Briand ha puntato su un dislocamento medio-pesante. Viste le finalità sportive della barca, sembrerebbe un controsenso; ma un'analisi più approfondita del disegno e dei parametri relativi rivela che la superficie bagnata è tra le più contenute della categoria. Il trucco è nelle sezioni di prua scartate, che partono ad U molto stretto per allargarsi ben oltre la mezzera, definendo un baglio massimo non esasperato. I volumi di carena sono quindi spostati verso poppa, così da abbassare il coefficiente prismatico a 0,410 potenziando di conseguenza il passo con venti leggeri, viceversa penalizzato dal peso. Con vento medio, la condizione preferita dal "36", entrano in gioco i 9,60 m di lunghezza al galleggiamento, frutto di una prua quasi verticale e di linee di poppa molto tese che contribuiscono anch'esse ad elevare la già alta velocità critica (7,52 nodi). Il bulbo di serie è in ghisa con siluro terminale, optional in piombo con profilo più sottile e forma appena svasata sul fondo, che sebbene più leggero, dispone di un baricentro più basso, a tutto vantaggio del raddrizzamento e della tenuta di tela. Il timone ellittico, stretto e profondo, consente un buon controllo anche ad elevati angoli di sbandamento.

COPERTA E ATTREZZATURA

Semplice ma completa delle attrezzature indispensabili per regatare (barber per lo spi, rinvii di scotta con stopper incorporati, regolazione del carrello genoa dal pozzetto), la coperta del Sun Fast 36 è caratterizzata dalla tuga arrotondata, che rientra nei nuovi canoni estetici dello yacht-design. La calandra copri-drizze crea una vasta area prendisole, mentre i paraspruzzi di forma ergonomica e i winch di scotta concentrati ai lati del tambuccio ottimizzano l'abitabilità del pozzetto, anche se lo scasso posteriore per l'eventuale ruota (opt), limita la lunghezza delle panche. Per ampliare i passavanti, anche le rotaie del genoa sono poste sulla tuga, ma per regatare è consigliabile installarne due supplementari sul ponte. Tipicamente da racer il trasto randa Harken che divide in due il pozzetto, dotato di demoltiplica per le regolazioni di "fino". Due i gavoni sul retro, oltre ad una grande cala dell'ancora dentro cui è incassato il salpancore manuale (l'elettrico è opt). Comodissimo infine lo spoiler con doccia esterna.



La firma di Philippe Briand è una garanzia del buon comportamento in regata del Sun Fast 36. L'architetto francese è senza dubbio uno dei più affermati progettisti di racer, ma con questo undici metri ha dimostrato che anche nel segmento dei crociera-regata si può dire qualcosa di nuovo.



La dinette del Sun Fast 36 mostra un tavolo centrale ad ante abbattibili che, aperto, misura cm 120x110. Due robuste rotaie permettono al piano di sinistra di scorrere verso il basso, così da creare una cuccetta doppia. Nella versione a tre cabine, la panca di dritta è lunga solo cm 174 (una cuccetta di riserva per un bambino. Il Makorè, un legno simile al mogano, è lavorato con molta cura.



Anche nella versione a tre cabine, la toilette è spaziosa. Mobili e pareti sono in vetroresina.



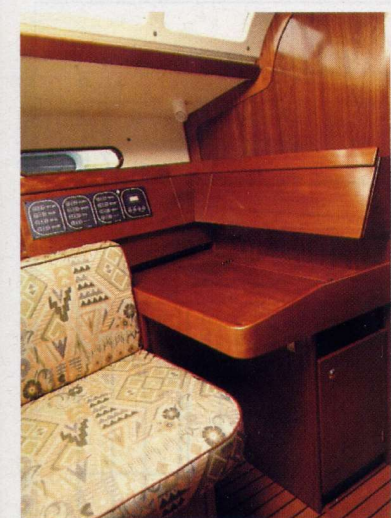
Il controstampo poggia su madieri resinati a scafo e serve solo a sostenere il pagliolato; le pompe di sentina pescano in un vano apposito.



L'accesso frontale al 28 cv Yanmar è buono, sui lati è invece limitato. Da notare l'utile grigliato ai piedi della scaletta.



Questa immagine mostra una delle caratteristiche del Sun Fast 36: per potenziare il passo con venti leggeri, viceversa penalizzato dal dislocamento, Briand ha spostato i volumi di carena indietro e ha assottigliato le sezioni di prua, così da abbassare il coefficiente prismatico e limitare la superficie bagnata. Con venti medi, entrano in gioco la notevole lunghezza al galleggiamento e l'alto momento raddrizzante prodotto dal particolare bulbo a basso baricentro.



Il carteggio di cm 84x56 utilizza come seduta il divano della dinette; quadro elettrico e pannello strumenti si aprono a compasso.



In cucina, oltre al frigo a pozzetto da 120 litri e a due lavelli inox, c'è una grande dispensa scorrevole. Numerosi i vani per le stoviglie.



Le cabine di poppa dispongono non solo di cuccette di cm 204x150, ma anche di un piano di calpestio di cm 60x65. Due gli oblò apribili.



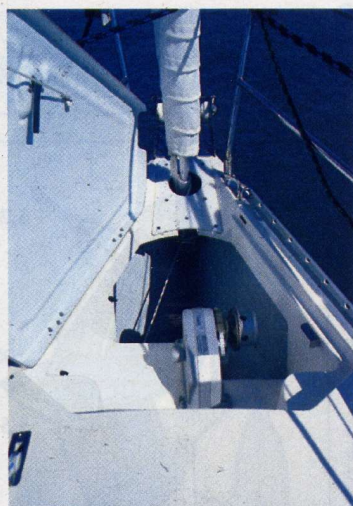
A prua, la cuccetta misura m 2x1,70: anche qui lo spazio per muoversi è abbondante. Due gli armadi, uno a tutta altezza e l'altro a ripiani.



Lo scasso posteriore del pozzetto è concepito per la ruota (opt). Con la barra, sicuramente più giusta per regata, la seduta interna viene un po' penalizzata. Perfetto il trasto Harken con regolazione fine.



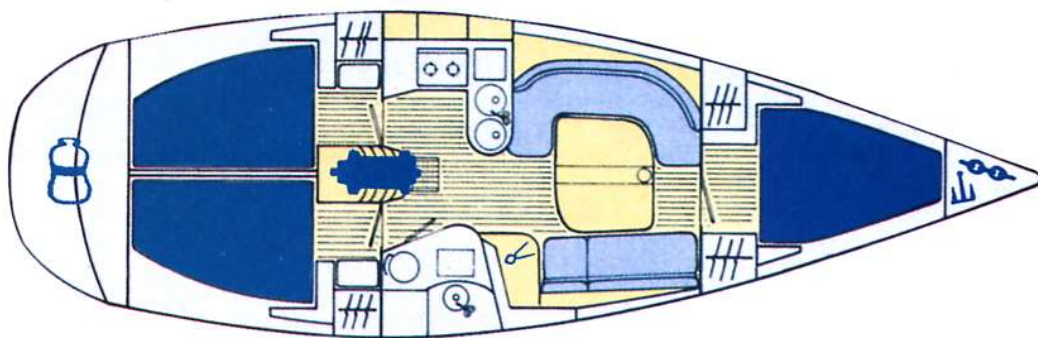
Di serie il barber per lo spi e la regolazione del carrello genoa dal pozzetto, ma in regata servirebbe anche una rotaia sui passavanti.



Il tamburo dell'avvolgifiocco incassato abbassa il punto di mura, ma indurisce un po' il circuito. Il salpancore di serie è manuale.



Discreto lo stivaggio nei due gavoni gemelli, ma l'apertura è alquanto scomoda. Due i vani per le bombole del gas.



CUCCETTE

MOTORE

CATENA

STIVAGGIO VELE

CARTEGGIO

STIVAGGIO ANCORA

ARMADI



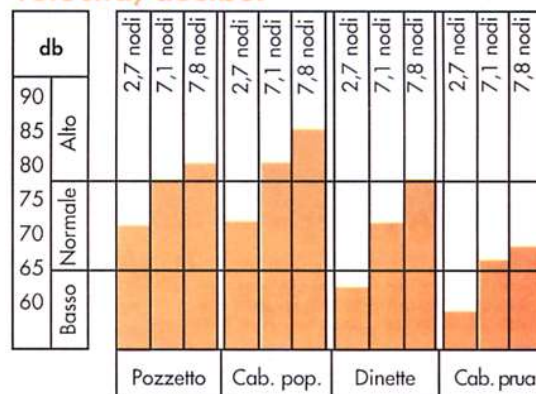
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Ottimo compromesso da regata-crociera. I parametri del progetto indicano una netta propensione ai venti medi. Esteticamente spicca per la modernità delle linee.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Il pozzetto è tagliato per la ruota, con la barra è meno comodo; l'assenza di winch ne esalta comunque l'abitabilità. Ampi i prendisole sulla tuga, ottimo l'antisdrucchiolo.
- ALBERO E VELE** ●●●● Piano velico corsaiolo, ma facilitato dall'assenza di volanti. Eccellente la qualità dell'attrezzatura di serie, peraltro completa di tutto quanto serve in regata.
- INTERNI** ●●●●● È una delle barche meglio disposte della categoria ed anche la versione a tre cabine è decisamente spaziosa. Lo stivaggio è abbondante, le misure delle cuccette sopra la media.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●● I materiali impiegati sono di ottima qualità, la lavorazione è di buon livello, nettamente migliorate rispetto al passato le finiture. Discutibile solo il rivestimento della cucina.
- A MOTORE** ●●●● Motore compatto e leggero, di potenza sovradimensionata. Velocità elevate. Un po' alti i valori di rumore.
- A VELA** ●●●●● Molto potente in bolina con vento medio, facile al lasco sotto spi. Una barca che può dare molte soddisfazioni in regata.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●● Le dotazioni di serie sono complete, l'impiantistica è ben curata, ma il serbatoio a prua non ci convince.

Vel. a motore/giri min.

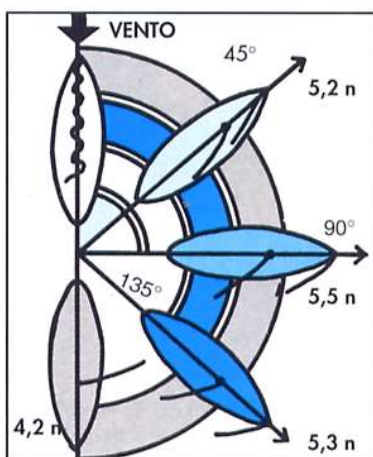
Giri al minuto	Nodi
1500	2,7
2600CROCIERA	7,1
3700MAX	7,8

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: angolo reale 45°
 Angolo sbandamento max 15°
Velocità
 bolina: 5,2 n
 traverso: 5,5 n
 lasco: 5,3 n
 poppa: 4,2 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: 7/8 n
 Stato del mare: quasi calmo
 Vele usate: randa - genoa avvolgibile 150% - spi 0,75



Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.

Attrezzature

Verricelli Harken
 Rotaie Harken
 Stopper Spinlock
 Boccaporti ed oblò Goiot
 Albero Francespar
 Avvolgifiocco Goiot
 Salpancore Goiot manuale

Dimensioni

Altezze in cabina
 Cabina di poppa m 1,87
 Dinette m 1,88
 Toilette m 1,82
 Cabina di prua m 1,81
Lung. del poz. m 2,30

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●●
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●

Legenda

● Scarso
 ●● Sufficiente
 ●●● Discreto
 ●●●● Buono
 ●●●●● Ottimo

SUN FAST 36

ALBERO E VELE

Il piano velico e la scelta dei componenti tende a privilegiare l'uso sportivo: armo frazionato a 7/8, con genoa e randa di dimensioni simili e superficie globale che sfiora i 75 mq. Tutti i componenti sono di ottima qualità, a cominciare dall'albero che è un Francespar a sezione trapezoidale del peso di 5,6 kg/m, rastremato in testa e passante; il sartame è in tondino, le drizze e le scotte spi sono in Spectra. L'assenza delle volanti, giustificata dal doppio ordine di crocette angolate di 20° verso poppa, semplifica comunque le manovre. Di serie l'avvolgifiocco Giotot incassato nel gavone dell'ancora o, in alternativa, lo strallo cavo; standard anche il tendipaterazzo e il vang rigido.

INTERNI

Solitamente, su barche di queste dimensioni, le versioni a tre cabine subiscono una vistosa compressione degli spazi: il Sun Fast 36 è l'eccezione che conferma la regola. Ogni locale dispone di "veri" piani di calpestio, che consentono di muoversi senza contorsionismi; le misure delle cuccette, nonché le altezze interne, sono fuori dal comune (m 1,88 a poppa e in dinette!). Quanto a stivaggio, il volume è sorprendente: ciascuna cabina ha almeno un armadio grande (quella di prua, addirittura due), nella toilette c'è un appendicere chiuso, le panche della dinette sono completamente adibite a gavoni. Alcune soluzioni sono persino "esagerate", come quella dei due lavelli tondi (diametro cm 30) in cucina, che penalizza la superficie di lavoro; ma nel complesso anche questa zona è spaziosa e funzionale. La dinette può accogliere comoda-

mente otto persone, l'anta di sinistra del tavolo scorre in basso per formare una cuccetta doppia, portando a nove i posti letto totali. L'unico elemento un po' sacrificato è il carteggio, non tanto nelle misure del piano (cm 56x84), quanto nella seduta priva di spalliera. Per quanto riguarda l'aerazione, andrebbe migliorata quella delle cabine di poppa; sono previsti come optional gli oblò apribili sulle fiancate, al posto di quelli fissi, ma è una soluzione che va a scapito della sicurezza.

COSTRUZIONE E FINITURE

Con il Sun Fast 36 abbiamo notato da parte del cantiere francese un netto miglioramento delle finiture: ottima la lavorazione del legno degli interni (Makorè), di buona qualità tutta la componentistica. Anche a livello di costruzione, vengono ora impiegati non solo i tessuti ibridi di Kevlar (Aramat), che già da anni Jeanneau impiega su tutti i suoi modelli e che, rispetto alla comune fibra di vetro, permettono di raddoppiare la resistenza agli urti; madieri e longheroni sono ora rinforzati con unidirezionali e Diagonap (un tessuto a fibre diagonali) che aumentano notevolmente la rigidità dell'ossatura. L'asse del timone è un pieno di acciaio inox che ruota su boccole autoallineanti, conservando così morbidezza anche sotto carico laterale della pala. I perni del bulbo sono resinati, il controstampo non è strutturale.

A MOTORE

L'esemplare della prova era equipaggiato con uno Yanmar da 28 cv, che per compattezza e peso è il motore ideale di un cruiser-racer. Eccellenti i dati sulle velocità rilevati al GPS: 6,8 nodi ad appena 2500 giri, quasi 8 nodi al massimo (3750 giri). Non altrettanto soddisfacenti i valori di rumorosità, ma la causa principale è un aspiratore elettrico davvero "rintronante". L'accessibilità al vano è buona sul fronte, ma scarsa ai lati, mentre la linea d'asse è perfettamente ispezionabile fino all'astuccio che è del tipo Volvo privo di baderna. Anche con l'elica a due pale fisse, la retromarcia si è dimostrata precisa.

A VELA

La prova, svolta con vento variabile tra 6 e 10 nodi reali, ha confermato le ottime potenzialità in regata del 36. Predilige senz'altro le arie più sostenute, anche se il giudizio è inficiato dall'elica a due pale fisse, che incide soprattutto alle basse velocità. Per ottimizzare il rapporto superficie velica/dislocamento, consigliamo comunque un genoa al 160%.

Appena il vento si atesta sui 10 nodi reali, il timone diventa molto reattivo e sensibile, lo scafo si allunga sulle linee e prende il suo passo. I pochi volumi di prua facilitano la tendenza ad abbassare "il muso", ma basta spostare l'equipaggio a poppa per riequilibrare l'assetto.

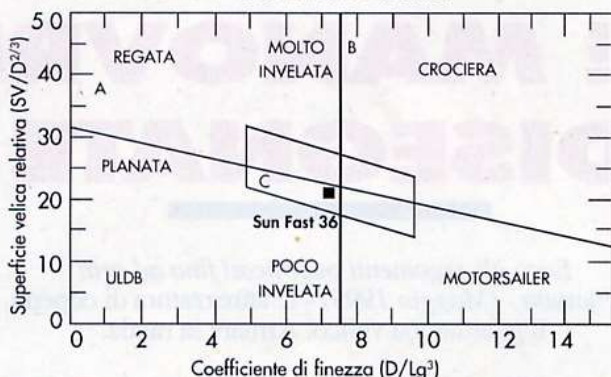
DOTAZIONI E IMPIANTI

Gli impianti sono studiati e realizzati con cura, tranne la posizione di uno dei due serbatoi dell'acqua, posto sotto la cuccetta di prua. Due le batterie da 100 Ah di serie, è comunque previsto l'alloggio per la terza opt. Un vano tecnico concentra autoclave, pompa di sentina e motore del frigo, così da facilitare gli eventuali interventi. Il quadro elettrico, diviso per sezioni, è di facile lettura. Le dotazioni di serie sono piuttosto complete ed includono il boiler e il frigo.

(L.Z.)

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata. Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	4,4	6,2	7,2	7,5
γ 90°	Traverso	3,8	6,8	7,4	8,4
γ 135°	Lasco	3,3	6,3	7,7	9,1
γ 180°	Poppa	2,6	4,4	6,5	7,6

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	11,31
Lunghezza scafo	m	11,11
Lunghezza al gall.	m	9,60
Larghezza	m	3,49
Pescaggio	m	1,96
Dislocamento	kg	6200
Zavorra	kg	2520
Superficie velica (140%)	mq	74,80
Numero cuccette		8
Motori e cavalli	Yanmar	28
Capacità serb.acqua	lt	280
Capacità serb.gasolio	lt	90
Disegnata da:	Philippe Briand	
Costruita da:	Jeanneau	
Importata da:	Union Yacht S.r.l. - P.zza Milano 9, 16033 Lavagna (GE), Tel. 0185/314021, fax 0185/313348	

Optional

Ponte in teak	L. 14.520.000
Entrata/generatore/coperchio	L. 1.780.000
Timone a ruota	L. 7.200.000
Tangone	L. 600.000
Salpancore elettrico	L. 3.800.000
Elica 2 pale abbatt.	L. 860.000

Fattori tecnici

Velocità critica	n. 7,53
Lf/Baglio max	3,24
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)	
Zavorra/Dislocamento	40,7%
(valori medi compresi tra 34% e 47%)	
Coefficiente di finezza	7,01
Superficie velica relativa	22,16

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	Sup.velica	Cantiere	Prezzo
Sun Fast 36	Briand	11,31	6200	8	74,8	Jeanneau	162.300.000
X-362	Jeppesen	11,00	5200	4/6	72,7	X Yachts	161.289.000
Baltic 35	J&V	10,64	4480	6	70,0	Baltic	-
Swan 36	Frers	11,16	5700	4/6	75	Nautor	-
Este 35	Valllicelli	10,60	3500	6	69,3	D'Este	130.000.000
Azurée 35	Ceccarelli	10,80	4400	4	73	I.T.R.	119.500.000
G.S. 343	Jezequel	10,90	4650	6/7	67,7	C.Del Pardo	151.500.000
J 35	Johnstone	10,79	4530	6	59	J Boat	104.000.000
Tripp 36	Tripp Jr.	11,13	4536	6/7	75,5	Carroll M.	130.000 \$
First 35s7	Berret-Starck	10,55	5300	8	73	Beneteau	569.983 FF
Sigma 35	Thomas	10,74	5800	7	68	Sigma Y.	-
Dehler 36cws	Van de Stadt	11,00	5600	4/5	62	Dehler	189.787 DM
Nova 37	Guidi	11,17	4600	6	72	CNNT	-
Aura 107	Ceccarelli	10,70	3880	6	72,9	Cinquegi	-
Sprint 108	J&N	10,80	3500	8	72,9	B.Archembault	400.000 FF

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa.