

# SUN FAST 43

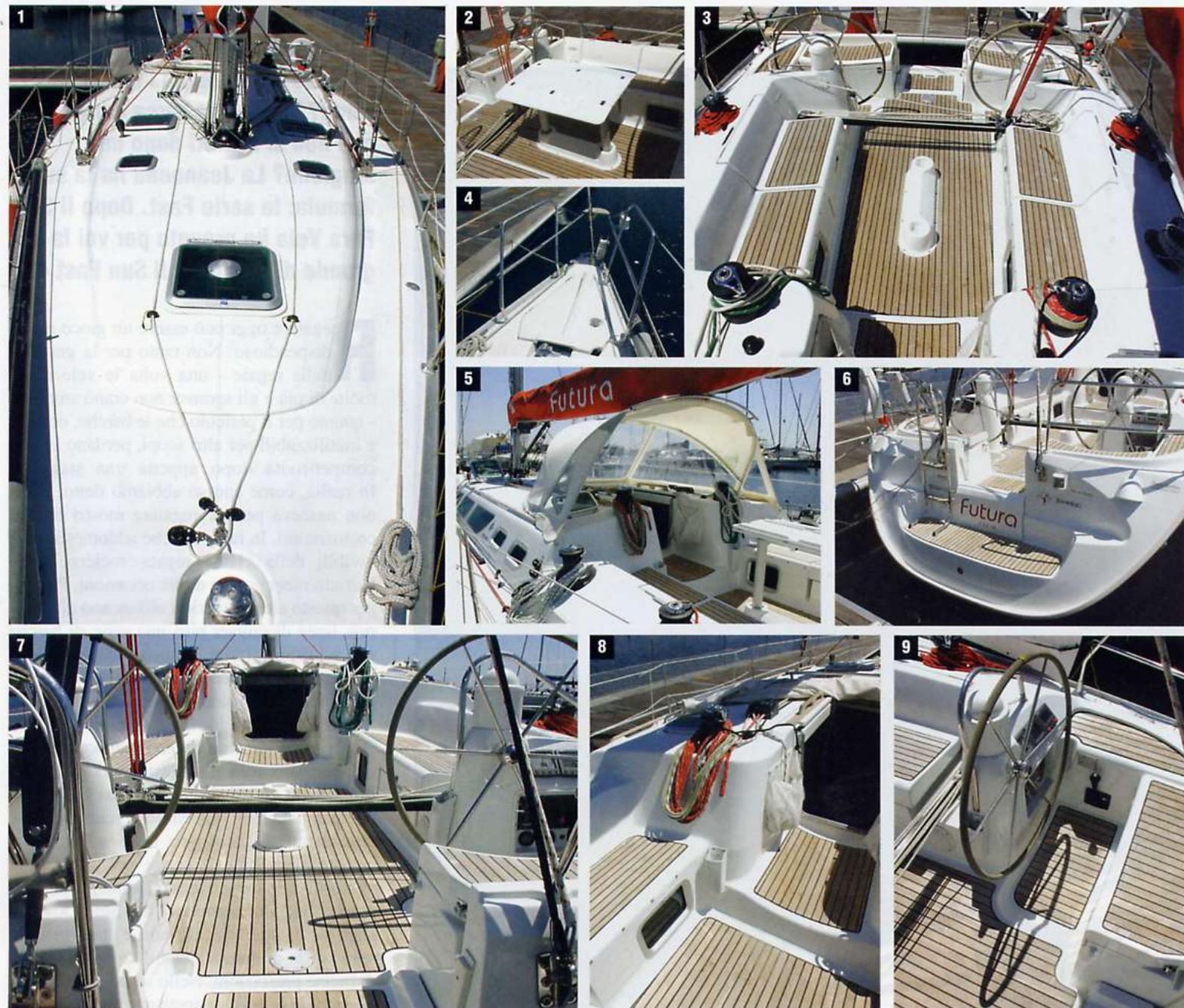




**Vi piace regatare ma l'ImS vi spaventa? Volete una barca competitiva che non si svaluti dopo una stagione? La Jeanneau ha la sua formula: la serie Fast. Dopo il 37, Fare Vela ha provato per voi la più grande di famiglia, il Sun Fast 43**

**R**egatare oggi può essere un gioco molto dispendioso. Non tanto per la gestione delle regate - una volta le vele erano molte di più e gli sponsor non erano ammessi - quanto per il pericolo che le barche, costose e inutilizzabili per altri scopi, perdano la loro competitività dopo appena una stagione. In realtà, come spesso abbiamo detto, l'ImS non nasceva per far regatare mostri tirati e costosissimi. In fatti, barche addomesticate e vivibili della classe regata-crociera hanno battuto racer puri in molte occasioni. Proprio per questo alcuni cantieri affiancano alla propria linea di cruiser puri una serie di barche con scafi più tirati e, sebbene abitabili, decisamente pensati per le regate. Alla Jeanneau, però, hanno pensato di fare diversamente. Anziché produrre due linee separate, con progetti completamente diversi, hanno preferito differenziare solo gli allestimenti. Cioè pur utilizzando gli stessi scafi, la linea Odyssey è equipaggiata con appendici, piani velici e attrezzature da passeggio; la linea Fast, invece, ottimizza tutte le scelte per un uso più agonistico. In questo modo i vantaggi si sommano: quando comprate un Sun Odyssey siete sicuri che lo scafo non è stato pensato solo per la massima abitabilità, con garanzia di buone prestazioni. Nello stesso tempo, scegliendo un Sun Fast sapete che, pur usufruendo di ottime attrezzature, avrete sempre una barca con interni eccellenti sia nella capienza che nelle finiture. Già perché dentro le barche sono perfettamente uguali. Ed è proprio questa la grande forza dei Sun Fast. Sono in tutto e per tutto degli ottimi cruiser, ma nello stesso tempo vi consentono di regatare con successo. E se anche le regate non vi interessano, ma amate la vela intesa come stretto legame tra regolazioni e prestazioni, i Sun Fast rappresentano una delle rare scelte che vi possono soddisfare. Il 43 che abbiamo testato è una prova lampante di tutto questo: bulbo e timone profondi, piano velico abbondante, albero a tre crocette, trasto davanti alle timonerie e splendida attrezzatura Harken, ne fanno una buona barca da regata; ma provate a guardare le foto dentro: mobili, divani, cuscini e tanto, tanto legno, né più né meno di quello che trovate sul rispettivo Odyssey. Certo non si può pretendere di regatare ai massimi livelli. Ma per regate di club, il Sun Fast 43 potrebbe rappresentare l'uovo di Colombo.

# SUN FAST 43

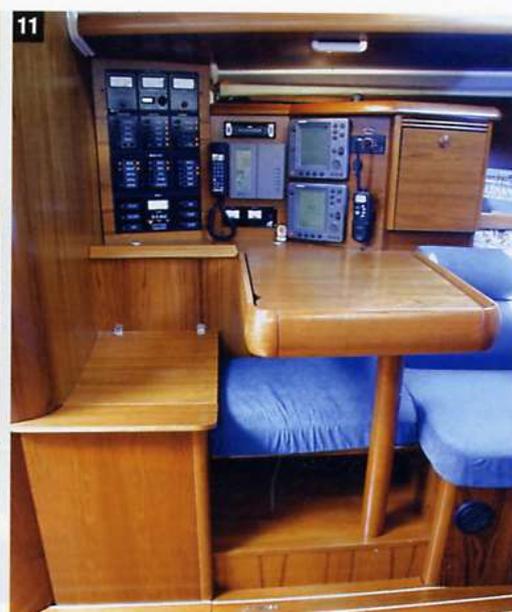


Il progetto del Sun Fast 43, che si deve alla matita di Daniel Andrieu, presenta caratteristiche polivalenti che perfettamente si adattano allo scopo prefisso. Intanto l'estetica: la forma dello scafo e della tuga sono gradevoli e ricche di personalità, nonostante garantiscano abbondanti volumi interni. Questo aspetto, che molti cantieri sottovalutano, a parità di condizioni può essere decisivo nella scelta di una barca. Poi **le linee d'acqua**. Il Sun Fast 43 ha sezioni molto svasate e "magre" sul galleggiamento, soluzione che avvantaggia l'abitabilità senza penalizzare le prestazioni o l'estetica. Le forme di prua sono abbastanza tirate mentre quelle di poppa denotano una notevole potenza. **Le appendici**, uno degli elementi che distinguono i Fast dagli Odyssey, sono allungate ed efficienti: il bulbo è formato da una pinna con scarpone finale, il timone è fine e profondo, ed è dotato di asse in carbonio. Proprio quest'ultimo, nei primi esemplari (di cui la barca in prova fa parte), ha dimostrato qualche fenomeno di indurimento dovuto a una errato accop-

piamento boccole-asse. **Il piano velico** è un 19/20 ben allungato con grande randa e genoa ad alta sovrapposizione (150% della J). L'albero è di serie a tre crocette acquaretate e il sartame in spiroidale Dyform. Il paterazzo è frazionato in un paranco 3:1 a cui è attaccato un pistone idraulico Navtec (che, però, ha poca corsa data la forte demoltiplica). **Il piano di coperta** è dominato dalla larga e voluminosa tuga che limita non poco l'angolo della scotta genoa (l'olimpico viene murato direttamente sul cielo della tuga interno alle sartie); ma è **il grande pozzetto** il vero cuore del Sun Fast 43. Le sue dimensioni sono davvero notevoli e l'organizzazione, in questa versione Fast, è senz'altro funzionale. Prima su tutti la scotta di randa: il trasto, lungo ben 170 cm, si trova davanti al timoniere; la scotta è alla "tedesca" ed è servita da due winch dedicati, anch'essi posti a prua delle timonerie. In questo modo il randista ha un controllo perfetto, gli mancano solo due puntapiedi quando è seduto sopravento. Il drizzista ha a disposizione una console com-

**Foto 1:** la tuga è molto voluminosa; **2, 3, 8:** il pozzetto con il tavolo asportabile e il comodo passaggio verso poppa; **4:** il robusto pulpito di prua; **5:** la capottina offre un buon riparo; **6:** risulta ampio e ben organizzato lo specchio di poppa; **8:** la corretta posizione del drizzista; **9:** una delle timonerie gemelle

pleta di stopper e organizer per gestire le manovre su entrambi i winch indifferentemente. I tailor potrebbero risentire della posizione esterna dei winch dovuta sia alla larghezza delle panche che alle dimensioni dei paraonde. Sul pavimento del pozzetto vi è un indispensabile, ma troppo ingombrante, puntapiedi che serve anche da alloggiamento al tavolo mobile. Infine, risulta comodo il passaggio diretto (si abbassa un pezzo della panca) allo specchio di poppa, ampio e ben organizzato. Uscendo dal pozzetto i passavanti soffrono della larghezza dei paraonde e di tutta la tuga. Verso prua vi è un ampio gavone dell'ancora e un pratico musone in acciaio smontabile. Su



tutta la coperta, le bitte sono dotate di passacavi e abbondano gli spazi liberi per sdraiarsi al sole. La scala per scendere **sottocoperta**, che racchiude il vano motore, risulta ingombrante e può diventare pericolosa a causa dei ferri taglienti delle cerniere poste sul pavimento. Appena scesi la sensazione di spazio è impressionante: subito sulla dritta **la grande cucina** ad "L", dotata di due abbondanti vani frigoriferi, doppio lavello e ampi spazi di stivaggio. Peccato che il fornello sia addossato alla paratia di poppa. Di fronte, **il carteggio** ha un piano accettabile specie se si considera che è libero da impedimenti sul davanti (è però scarso il vano per stivare le carte), un discreto spazio per l'elettronica e un seggiolino stranamente senza cuscino. Un discorso a parte merita il quadro elettrico, elemento troppo spesso trascurato: grande, ben organizzato per sezioni 12/220 v e per tipologia di servizi, completo di voltmetro, due amperometri e contatore dei litri d'acqua consumati (elemento di precisione utilissimo quando si va in crociera in molti), e realiz-

zato con interruttori magnetotermici tipo americano, Bravi! **La dinette** è ampia e ben organizzata: sulla dritta vi è il grande divano a "C" che offre comode sedute a più di 8 persone, il tavolo di dimensioni accettabili e, a centro barca, una pratica panchetta che, quando non usata, può scivolare sotto il tavolo in modo da non ostruire il passaggio verso prua. Sul lato di sinistra troviamo un altro divano lungo che, aggiungendo un pezzo sotto il tavolo di carteggio, diventa una comoda cuccetta di guardia. Verso prua c'è **la grande cabina armatoriale**, con doppio letto a "V", armadi, divanetto e una piccola scrivania con specchio e stipetti caoticamente disegnati. Inaccettabile il serbatoio sotto la cuccetta, da tenere rigorosamente vuoto se si vuole andare a vela seriamente. **Il bagno** annesso risulta piccolo e sacrificato nel calpestio a causa delle forme di carena. E' possibile anche aggiungere una cabina con letti a castello. A poppa si possono avere **due cabine gemelle**, ampie, ricche di armadi e molto ben ventilate

**Foto 10:** il quadrato con il doppio divano e la panca mobile; **11:** il carteggio con in evidenza il completo quadro elettrico; **12,15:** in cucina lo spazio è abbondante e i vani frigo sono decisamente grandi (l'apertura verticale è opzionale); **13, 14:** le due ampie cabine di prua e di poppa; **16:** lo strano vano al posto del quale consigliamo un'altra cabina; **17:** il bagno di poppa con il vano doccia separato

(due oblò e un osteriggio), o un grande cabina e un vano di lavoro, a nostro avviso inutile e poco sfruttabile, con accesso diretto, ma non stagno, al grande gavone di poppa (accessibile anche dal pozzetto, situazione che poco ci convince). Degno di nota, **il bagno di poppa** offre buoni volumi e un pratico vano doccia separato. Peccato che l'aerazione, affidata a un solo oblò, risulti decisamente scarsa. In generale risultano gradevoli e ricche di legno le finiture (anche se a volta sono un po' massicce), ed è apprezzabile il tentativo di rendere più piacevole il controstampo della tuga.

## SUN FAST 43



### REGATA: I DATI FONDAMENTALI

- **Organizzazione pozzetto:** ottime le dimensioni (l'unico che potrebbe soffrire un po' è il grinder per via delle panche e dei paraonde), un po' ingombrante il puntapiedi sul pavimento. Corretta la postazione del randista che però non ha dove poggiare i piedi.
- **Posizione timoniere:** ottima la seduta, risultano un po' piccole le ruote e scomodo il pavimento del pozzetto quando si timona da sopravvento.
- **Armo:** 19/20 con crocette acuartierate, paterazzo idraulico; assenza di volanti e di stralsetto.
- **Attrezzatura:** di buona qualità e nella giusta posizione.
- **Regolazioni:** complete e funzionali; la corsa del pate razzo è limitata dal paranco e risultano molto larghi i punti di scotta genoa a causa delle dimensioni della tuga.
- **Cuccette per navigazione:** si dorme su entrambi i divani in dinette, non ci sono i teli antirollio.



## Benvenuti a bordo

Stavate per comprarvi un Sun Odyssey 43. Vi piaceva la forma dello scafo, i suoi grandi spazi in coperta e gli abbondanti volumi interni. Ma poi l'avete provato ed eravate rimasti delusi dalle prestazioni. Troppa poca tela e quel trasto sulla tuga... Voi siete abituato a ben altre prestazioni e proprio non ve la sentivate di rinunciarci solo per l'abitabilità. Mentre vi stavate guardando intorno (ma il mercato offriva ben poco che vi soddisfacesse) ecco che dalla Jeanneau vi facevano vedere i piani di un 43 più tirato, venduto col nome di Sun Fast. Già dal disegno appariva interessante. Finalmente ne avevate provato uno che vi aveva pienamente soddisfatto: un bell'albero, attrezzatura fantastica e piazzata nei punti giusti, buone accelerazioni, ottimo passo. Ok, avete attinto dal listino attrezzandola di tutto punto, facendovi aiutare anche da un vostro amico regatante. Voi non avete mai fatto regate ma lui vi ha risposto: "Non si sa mai...". Per gli interni avete scelto una soluzione bislacca: volevate tre cabine ma, da sempre, voi e vostra moglie preferite le cabine di poppa. Così avete scelto la soluzione con due cabine a prua e una grande armatoriale a poppa, anche per avere il grande bagno tutto per voi (quello di prua è un po' scomodo). Avete voluto vele da crociera ma performanti e ora state uscendo col velaio per provarle. Manovrando a motore nel porto vi rendete subito conto che l'elica è piccola e a retromarcia fa fatica ad agguantare. Fuori vi mettete a regime di crociera, il vento scarseggia e volete uscire un po' per cercarlo nel canale. La velocità è buona, oltre gli 8 nodi, ma si sentono un po' di vibrazioni dall'asse. Il vento diventa accettabile, su le vele e stop al motore. Con poco vento soffre un po' a partire (bisognerà

evitare di virare troppo spesso) ma poi, quando prende il passo, cammina bene. Il timone, nonostante risulti piuttosto gommoso, dà una buona sensibilità e bastano minime correzioni per governare con successo. Di bolina si fa sentire l'angolo di scotta piuttosto largo ed è preferibile portare la barca a camminare piuttosto che cercare di impiccarla all'orza. Il vento aumenta e il vostro Sun Fast 43 comincia a dare prova delle sue possibilità, dimostra una discreta potenza e un passaggio deciso sull'onda (il famigerato serbatoio di prua è ovviamente vuoto). Il timone è molto diretto e si manovra bene anche se, da sopravvento, il pavimento del pozzetto si inclina sui bordi e diventa difficile stare in piedi esterni (unica posizione da cui si vedono i filetti del genoa). Lascate e provate lo spi, la barca accelera bene e scivola sull'acqua lasciando una scia piatta e pulita ("proprio una bella carena", pensate). Il velaio si dimostra molto interessato al Gph, i vostri amici spingono per le regate. Passate due mesi a mettere a punto la barca, vi hanno convinto a iscrivervi alla meravigliosa Coppa del Re, regata piena di barche simili alla vostra. Ora state navigando alla volta di Palma de Maiorca, Baleari, equipaggio (ideale) formato da due coppie, la notte è meravigliosa e il vostro Sun Fast 43 naviga al lasco a più di 9 nodi. Vostra moglie, al timone, si sta divertendo un mondo e voi vi godete la stellata comodamente sdraiato in pozzetto. La mattina siete nelle Bocche di Bonifacio, il tempo è buono e, con molta attenzione, date fondo a Cala Lazarina, Isola di Lavezzi. Abbassate la panca di poppa, montate il tavolo in pozzetto e armate il tendalino. Intorno, il Paradiso Terrestre, neanche nei posti più remoti del mondo c'è un'acqua così. Più tardi vostra moglie prepara uno spuntino e mangiate comodamente in pozzetto: se non fosse per le vele stivate dentro, chi ci crederebbe che state andando a fare una regata?

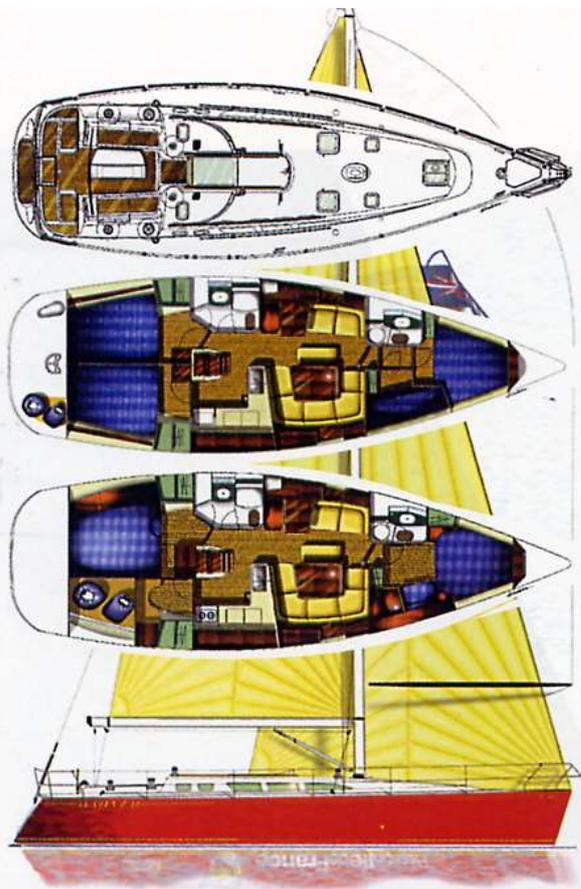


FOTO SILVANO



FOTO SILVANO

### UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 150x42 cm  
 Spazio tra le panche 120 cm  
 Trasto di randa 170 cm  
 Passaggio poppa 70 cm  
 Passavanti 50÷40 cm  
 Tavolo dinette 105x74 cm  
 Tavolo carteggio 80x55 cm  
 Letto prua 210x150÷60 cm  
 Letto poppa 210x160÷140 cm  
 Larghezza porte 40 cm

### DEDICATO A...

Stranamente, il mercato è per lo più diviso in due segmenti ben precisi: le barche da crociera pura, tranquille, lente e poco invelate, e le barche destinate alle regate nella classe cruiser-racer, inizialmente più vivibili ma, negli ultimi tempi, sempre più tirate e meno "turistiche". Così, chi semplicemente cerca una barca a vela che faccia onore a questo nome fa fatica a trovare qualcosa che lo possa soddisfare, specie nella fascia di prezzo medio-basso. La Jeanneau ha fatto, secondo noi, una scelta intelligente. Non avendo interesse, nella loro politica, ad affrontare il segmento della regata pura, hanno deciso di proporre, sugli stessi scafi, diversi allestimenti. E sono tra i pochissimi a farlo. Il Sun Fast 43 viene pubblicizzato come barca per le regate ma, ai nostri occhi, appare meglio come cruiser veloce con cui poter fare regate con soddisfazione (e con successo, dato anche il buon Gph di 589 sec/m). Intendiamo dire che non va visto come un racer con interni accettabili, ma come cruiser attrezzato per andare a vela sul serio. Il tutto a dei costi accettabili e con ampia possibilità di personalizzazione (da due a quattro cabine, con attrezzatura più o meno spinta, fino alla possibilità di montare un albero in carbonio). Quindi sta a voi scegliere che indirizzo dargli, perché in qualsiasi direzione decidiate di spingervi, il vostro Sun Fast 43 vi seguirà senza problemi, risultando sempre adatto alla situazione ma, soprattutto, garantendovi un alto livello di soddisfazione e di divertimento.

### SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Daniel Andrieu/Jeanneau

Lunghezza f.t.	13,21	m
Lunghezza gall.	11,43	m
Larghezza	4,19	m
Immersione	2,55	m
Dislocamento	9.200	kg
Zavorra	2.800	kg
Sup. vel. (randa + genoa 135%)	117,4	mq
Piano velico l=17,52; j=4,75; P=16,30; E=5,60		
Motore Volvo o Yanmar	55-80	hp
Serb. nafta	200	l
Serb. acqua	400	l
Ims Gph	589	s/m

### ATTREZZATURA

- Albero 19/20 Sparcraft blu label, 3 crocette acquaretate, sartie spirale Dyform
- Tangone in carbonio
- Vang rigido Sparcraft
- Winch Harken 2x53 ST + 4x46 ST
- Stopper (11) Spinlock XT
- Organizer (2) Harken
- Timonerie Whitlock, 2 ruote ø 90 cm
- Attrezzatura di coperta Harken
- Paterazzo idraulico integrale Navtec
- Strallo di prua con Tuff Luff

### COSTRUZIONE

- Scafo: solidi di vetro e resina poliesteri
- Coperta: sandwich di vetro e balsa
- Struttura: telaio di rinforzo con madieri in vtr resinati a scafo
- Timone: in vinilesteri, asse in carbonio

### DOTAZIONI

- Elica a due pale abbattibili
- Osteriggi (7) Gojot e oblò (6) Gebo
- Salpancore elettrico, musone prua asportabile
- Impianto acqua calda
- Fornello Eno 2 fuochi
- Frigo elettrico 12 v 200 l
- Batterie 3x110 Ah
- Stereo con Cd

### METEO DELLA PROVA

Vento: da 8 a 14 nodi reali.

Mare: da calmo a poco mosso

### PREZZO

Sun Fast 43 € 177.583

Optional

Capottina paraspruzzi	1.547
Doccia in pozzetto	426
Forno a microonde 220 v	719
Separazione frigo e porta verticale	677
Riscaldamento 6 uscite	3.821
Caricabatterie 50 Ah	1.396
Aria condizionata 10.000 btu 220 v	5.008
Tavolo in quadrato con alette ripiegabili	1.505

Prezzi fco cantiere in euro IVA esclusa

### PER INFORMAZIONI

Union Yachts

Piazza Milano, n° 9 - 16033 Lavagna (Ge)

Tel: 0185 314021 - Fax: 0185 313348

www.jeanneau.com

si ringrazia per la disponibilità Mauro Melandri della Futura Sailing



FOTO SILVANO

### I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SURVEL.	PREZZO
Grand Soleil 44	C. d. Pardo	13,25	3,95	8.000	124,60	269.000
Sweden 45	Sweden Y.	13,90	4,18	12.000	105,00	-
Genesi 43	Comar	13,10	4,02	9.100	110,00	192.803
First 47.7	Beneteau	14,50	4,50	12.000	117,00	207.860
X-442	X-Yachts	13,50	4,20	9.700	123,00	272.183