

prova

Schiffa Technics



FOTO DE MARINACTIONIMAGE (CANONI)

La buona carena di Lombard ha fornito prestazioni interessanti anche di bolina

Sun Odyssey 39i

Jeanneau rinnova la gamma media con modelli dalle diverse vocazioni accomunati dalle performanti carene di Lombard

di VANNI GALGANI

Il nuovo 39 piedi che vi presentiamo rappresenta il modello di mezzo della gamma media proposta dal colosso francese, che comprende anche il 42 e il 36, tutte barche concepite recentemente di sicuro interesse per il nostro mercato. Nascono secondo uno schema simile basato sulle performanti carene di Marc Lombard, eclettico progettista transalpino noto per i suoi velocissimi e plananti open. Scafi veloci e voluminosi che il centro stile del Cantiere è riuscito a rendere anche piacevoli esteticamente. Sulla stessa piattaforma navale sono proposte le versioni "i" (iniziale di "injection", cioè la tecnologia usata per la laminazione della coperta) offerte in configurazione standard e "performance", con appendici, piano velico e attrezzatura di coperta più votate alle prestazioni; infine, per i modelli 39 e 42 sono disponibili anche i "ds", ovvero Deck Saloon, dotati di una diversa coperta caratterizzata dalla panoramica finestratura in corrispondenza del quadrato. Un impegno notevole, sviluppato in poco tempo, che ha lo scopo di ringiovanire i modelli centrali dotandoli di scafi più moderni e veloci, consentendo di sostituire con le versioni performance gli antichi modelli "fast" realizzati su scafi specifici. Barche estremamente versatili, pensate per soddisfare le diverse esigenze degli armatori di questo segmento, dal velista puro amante delle prestazioni al crocierista che cerca soprattutto relax e comodità.



prova Sun Odyssey 39i



Marc Lombard è entrato da qualche tempo nel novero dei progettisti che collaborano stabilmente con cantieri del gruppo Bénéteau di cui, ricordiamo, Jeanneau fa parte. Dopo il monotipo Figaro 2 è stata la volta del Sun Odyssey 35 (che nella versione Fast vinse nella sua categoria l'edizione 2005 del concorso European Yacht of the Year) fino ai recenti modelli. Tra questi, il 39 rappresenta un ottimo compromesso tra misure gestibili e ampi spazi interni, un cruiser ideale e poco impegnativo per famiglie numerose. L'impostazione degli scafi è molto simile: forma a cuneo con prue piuttosto fini e poppe imponenti la cui larghezza quasi coincide con il baglio massimo. Uno scafo del genere consente di ottenere

un pozzetto di notevoli dimensioni e una buona vivibilità interna senza la necessità di sovrastrutture eccessivamente larghe. Infatti la tuga di questo undici metri, seppur voluminosa lascia sempre passavanti discretamente agibili. Le linee d'acqua sono un giusto compromesso tra prestazioni e abitabilità. In particolare risultano notevolmente potenti a poppa senza che questo penalizzi eccessivamente le prestazioni di bolina. La versione in prova era la standard: quindi appendici non estreme, con immersione massima a 2 metri più che sufficiente, insieme ai volumi abbondanti dello scafo, a garantire un corretto raddrizzamento e una discreta opposizione allo scarroccio. Ottimo il bilanciamento del timone: in qualsiasi

condizione, anche a barca molto sbandata, si mantiene sempre una buona sensibilità senza mai perdere il controllo. La versione base è destinata a chi vuole navigare con tranquillità, magari anche con bambini, senza doversi preoccupare di reazioni improvvise che necessitano di manovre concitate. Per questo il piano velico è abbastanza ridotto e di facile gestione. La configurazione presenta soluzioni interessanti: le lande delle sartie alte sono fissate a murata, aumentando la stabilità dell'albero, mentre le basse sono attaccate ai bordi della tuga; questo, oltre ad agevolare la circolazione in coperta, consente di mantenere una discreta sovrapposizione del genoa, 122% della J, che rimane sempre leggero da gestire senza

1 La tuga, nonostante i volumi importanti, lascia discreto spazio per camminare agevolato dall'organizzazione delle lande. Di pregio la falchetta in legno; peccato solo che i candelieri siano interni; **2** Il pozzetto ha buone dimensioni specie in larghezza. Da notare il comodo appoggio per la schiena quando si sta sdraiati; **3** Il grande sprayhood (che però non ha un alloggio dedicato) è completo di tientibene in acciaio e ha la parte centrale apribile, soluzione indispensabile per i nostri mari; **4** Sotto il gradino centrale si apre un grande vano che contiene agevolmente un autogonfiabile. Dei due gavoni laterali, quello a dritta è dedicato alle bombole, mentre a sinistra si apre un profondo vano discretamente organizzato; **5** Il famigerato trasto davanti al tambuccio



6 La larghezza del pozzetto garantisce una buona circolazione anche intorno all'ingombrante tavolo fisso; **7** Il salpancore, seppur privo di campana per il tonneggio delle cime, è posizionato in modo da poter prevedere questo utile accessorio. Il pulpito è poggiato su quattro punti; **8** Uno dei pochi nei delle manovre, i winch sulla tuga, da cui si governa anche la randa, risultano particolarmente alti e non sempre agevoli da manovrare; **9** Nonostante l'impatto non indifferente, il sapiente disegno della poppa rende questa importante parte gradevole alla vista, oltre che comoda da usare. Tanto per dare un'idea sulle dimensioni, il gradino inferiore è largo ben 140 cm; **10** Il timoniere gestisce con facilità i winch del genoa. La ruota, però, risulta troppo attaccata alla colonnina

penalizzare eccessivamente le prestazioni. La coperta è organizzata in modo tradizionale; data la dimensione della poppa, offre misure del pozzetto degne di una barca più grande, specie in larghezza. Il timoniere dispone di due postazioni complete di ruota, bussola, console per gli strumenti e winch per la gestione del genoa. Lo spazio intorno è sufficiente, la conformazione del pavimento agevola la posizione a barca sbandata e il paraonde piatto ai lati consente una comoda seduta. Tra i difetti, i winch primari risultano sottodimensionati e faticosi, la posizione delle ruote è troppo attaccata alle parti in vetroresina, (c'è il rischio di urtare con le mani) e il diametro è un po' piccolo, anche se questo consente un



passaggio di ben 77 cm. La zona destinata agli ospiti offre due panche comode, anche se non lunghissime, e un tavolo fisso dotato di un vano ghiacciaia e di uno spazio per il Gps cartografico. Pratica la soluzione per il passaggio verso lo specchio di poppa attrezzato: anziché prevedere parti mobili, si è optato per un "gradone" facilmente superabile sotto il quale trova abbondante spazio l'autogonfiabile. Verso prua i passavanti, delimitati da una elegante falchetta in legno, risultano discretamente agibili anche se la posizione interna dei candelieri riduce un po' lo spazio utile. Davanti all'albero si trova una discreta area libera dove sdraiarsi e a prua il pozzo catena risulta ampio e profondo.

Priva Sun Odyssey 39i

Zoom



A Il grande tavolo del pozzetto ha un vano utilizzabile come ghiacciaia, un piano organizzato a tagliere e lo spazio adatto al plotter cartografico. A richiesta può avere il piano in teak; **B** La conformazione convessa del pavimento sotto le ruote consente un buon appoggio a barca sbandata. Da sopravento, però, non si riescono a vedere i filetti del genoa; **C** Il gradino da superare per accedere alla poppa è alto 20 cm verso il pozzetto e 30 verso lo specchio; **D** I due gavoni sotto le panche risultano di notevoli dimensioni, specie se si considera che per l'autogonfiabile vi è un vano apposito; **E** Tra i dettagli pratici, la scala per il bagno è dotata di questi comodi (anche se un po' inestetici) gradini in plastica

prova Sun Odyssey 39i



FOTO DE MANUFACTURE IMAGE (CANONI)



Una delle novità in casa Jeanneau sta proprio nel processo di costruzione che contraddistingue questi nuovi modelli. Come dicevamo, la "i" che identifica questa linea fa riferimento al metodo con cui viene realizzata la coperta, l'iniezione. Chi ci segue conosce bene questo procedimento: il presupposto sta nella realizzazione di due stampi da accoppiare, uno per la faccia esterna e uno per quella interna. Si parte stendendo i materiali a secco, compresa l'anima del sandwich che, in questo caso, è la balsa; quindi si accoppiano gli stampi che sono dotati di speciali canali per la distribuzione della resina; viene iniettata quest'ultima e contemporaneamente viene risucchiata l'aria. Il risultato è un manufatto finito sulle due

facce che ha il vantaggio di eliminare la necessità del pesante e spesso inestetico controstampo interno di finitura. Per lo scafo, invece, si utilizza il tradizionale metodo della laminazione piena con rinforzi strutturali affidati a un controstampo realizzato a piè d'opera. Diversamente a quanto avviene in altri cantieri, nelle zone di maggior sforzo, come ad esempio intorno al bulbo, il controstampo viene asolato e completamente flangiato allo scafo, includendo anche i passaggi stagni dell'acqua per mettere in comunicazione le sentine. La resina è poliestere, con uso della vinilestere sullo strato esterno dello scafo come barriera contro l'osmosi. Gli interni del Sun Odyssey 39i hanno un aspetto gradevole. Sono

offerti con due o tre cabine con relativa differenza nella dimensione del bagno, più grande e dotato di box doccia separato nel caso della singola cabina di poppa. Le finiture si mantengono sufficientemente curate, anche se l'esemplare in prova, uno dei primi usciti dalla linea, pagava la novità con alcuni dettagli un po' trascurati, come qualche foglio di compensato poco rifinito o lasciato a taglio di sega. Inoltre la necessità di uniformare il colore dei legni interni, unita alla crescente difficoltà nel reperire sul mercato teak di buona qualità, ha portato il cantiere a scegliere un tipo di finitura particolare chiamata "Fine Teak", una sorta di laminato speciale dall'aspetto decisamente uniforme ma forse un po' asettico per

1 In posizione normale il carteggio ha una seduta in legno dedicata; all'occorrenza, può scivolare verso poppa liberando in tutta la sua lunghezza il divano. L'appoggio del piano, però, risulta debole. Il vano laterale accoglie una buona quantità di elettronica, anche se l'orientamento è longitudinale; **2** L'organizzazione interna del 39 è praticamente identica a quella del 36, ma gli spazi sono più ariosi e diluiti; **3** In cucina vi sono discreti volumi di stivaggio, compresi due vani stagni in sentina. Le spondine degli stipetti a giorno, però, non trattengono abbastanza. Da notare le dimensioni del lavello singolo: finalmente troveranno spazio anche le pentole più grandi; **4** Il tavolo della dinette, sfruttabile su tre lati, può risultare piccolo; per questo è prevista una prolunga opzionale



5 La campata del quadrato supera i tre metri. Da notare che, nonostante sia in infusione, molta parte della coperta viene rivestita con ciellini tradizionali che danno un'aria più lussuosa e nascondono gli elementi di fissaggio dell'attrezzatura; **6** La cabina di prua ha due armadi e un notevole calpestio. Il materasso, privo di sponda, tende a scivolare indietro. Il vano sotto la cuccetta è parzialmente occupato da un serbatoio; **7** Il bagno nella versione in prova, anche se di misure ridotte, rimane accettabilmente vivibile. Diversa la situazione se si rinuncia a una cabina: l'ambiente occupa tutta la zona di poppa ed è completo di grande box doccia separato; **8** Pur soffrendo un po' l'ingombro del pozzetto, le cabine di poppa gemelle hanno un piano calpestabile ampio e di forma regolare

chi è abituato ai caldi e fiammati mobili del passato. Il quadrato, con 3,40 m dalla scala alla paratia, ha una campata abbondante. La forma a cuneo dello scafo favorisce una disposizione tradizionale, con gli elementi più ingombranti (bagno e cucina) organizzati in corrispondenza del baglio massimo, destinando alla dinette l'area a ridosso della paratia maestra. In questa zona si concentrano i divani, quasi completamente sfruttabili come volumi di stivaggio: quello di dritta con forma a "C" circonda il tavolo (un po' ridotto ma dotato di prolunga) mentre quello a sinistra, in linea, condivide parte dello spazio col carteggio; quest'ultimo scivola su un binario assumendo due diverse posizioni. Il piano ha dimensioni

ridotte e, soprattutto, risulta un po' debole, mentre abbonda lo spazio destinabile all'elettronica. La cucina ha soluzioni intelligenti: vi è una discreta superficie per lavorare, un grande livello singolo e un frigo ampio ben organizzato anche se questo ha comportato il posizionamento del fornello attaccato alla paratia. La cabina di prua ha una buona area calpestabile e un letto di corrette dimensioni. Il materasso, però, non ha sponda e tende a scivolare indietro. A poppa le cabine gemelle subiscono l'ingombro del pozzetto; il calpestio risulta abbondante ed è corretta la ventilazione, con un oblò grande e un osteriggio. Accettabili le dimensioni del bagno, molto più ampio nella versione a due sole cabine.

A Spostando il piano indietro si sfrutta completamente il divano che funge anche da seduta per il carteggio; **B** L'autoclave è organizzata in modo accessibile dietro lo schienale del divano. Il foglio di compensato che sostiene i cuscini è eccessivamente leggero e ha i tagli lasciati grezzi; **C** Tra gli elementi di stivaggio della cucina vi sono anche questi due cassetti, comodi ma un po' leggeri. Da notare la vaschetta portaspugne sullo sportello sotto il livello; **D** Il grande frigo ha il portello ben coibentato ed è organizzato con ripiani e cestelli; **E** In corrispondenza delle zone di stress il controstampo viene asolato e completamente fascettato allo scafo

prova Sun Odyssey 39i



FOTO DE MARIACCTIONIMAGE (CANONI)



FOTO DE MARIACCTIONIMAGE (CANONI)



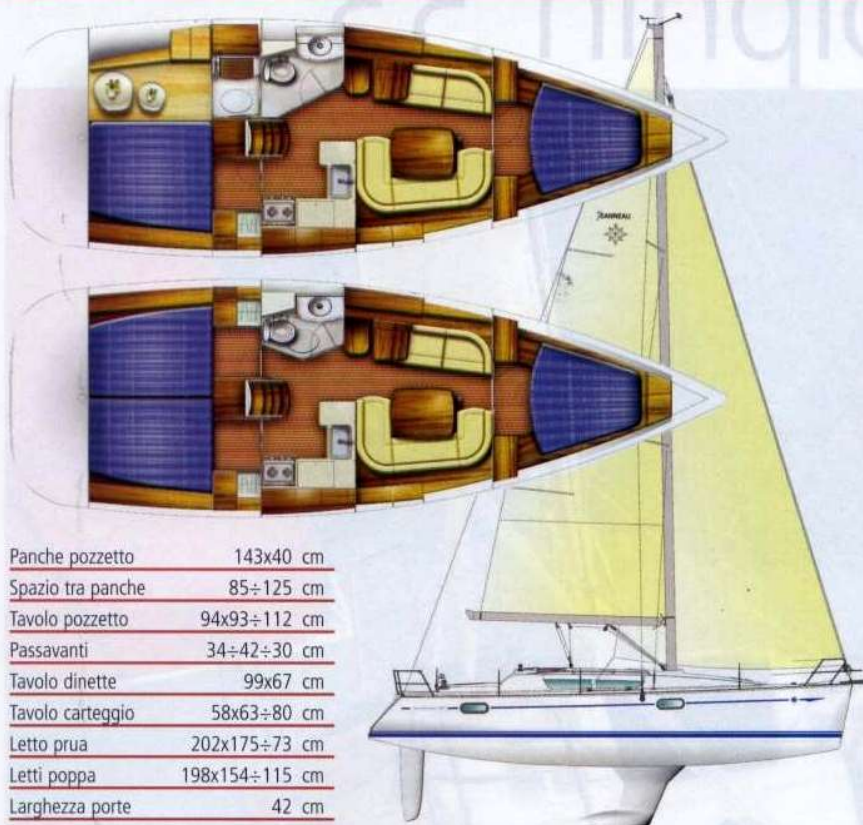
FOTO DE MARIACCTIONIMAGE (CANONI)

Benvenuti a bordo

Il mare di Toscana ci ha regalato una splendida giornata dove saggiare le potenzialità del Sun Odyssey 39i in condizioni ideali: vento oltre i 10 nodi reali - tra i 12 e i 16 - e mare mosso, con onda piuttosto corta. Dicevamo condizioni ideali perché si capisce subito che il nuovo undici metri della Jeanneau ha bisogno di vento: col piano velico standard, quando l'aria scende sotto i 10 la barca tende a sedersi, soffrendo un po' la potenza della carena insieme alla scarsità di superficie velica. Ma queste son condizioni da puristi della vela, e per loro c'è la versione performance (7 mq di tela in più, albero maggiorato di circa 1 m, pescaggio di 2,20 m, peso inferiore di 180 kg). Nelle condizioni incontrate il SO 39i si è comportato con onore dimostrando di essere un cruiser affidabile e performante. Le velocità sono nella norma, tra i 5,8 e i 6,2 nodi di bolina con angolo prossimo ai 45°, che sono aumentate oltre i 7 al lasco; in questa andatura, però, abbiamo capito che le potenzialità della carena sono ben superiori promettendo, con vele apposite o con vento più sostenuto, comportamenti persino divertenti. Di bolina si apprezza il comportamento sull'onda. Nonostante il serbatoio di prua e i notevoli volumi interni, il passaggio avviene senza perdita di velocità e con dolcezza: non abbiamo mai sbattuto, neanche quando abbiamo provato a forzarla nelle andature a motore, un comportamento prezioso quanto raro nei cruiser moderni. Il timoniere ha una posizione

privilegiata: il pavimento curvato del pozzetto aiuta a trovare sempre la corretta posizione qualunque sia l'angolo di sbandamento e non vi è necessità di puntapiedi. Se però volete navigare sui filetti, sarete obbligati a sedervi sottovento, posizione peraltro comoda e rilassante; inoltre, sempre da sottovento potrete gestire agevolmente la scotta del genoa (i winch risultano un po' faticosi quando bisogna recuperare per la bolina). Questa soluzione, ormai consolidata sui cruiser, si paga con la necessità di un altro membro dell'equipaggio per la gestione della randa, completamente rinviata sui winch in tuga. Un'altra piacevole sorpresa l'abbiamo avuta sul bilanciamento dell'insieme ruota-circuito-timone: dato lo scarso diametro delle ruote (c'è spazio per metterle anche più grandi) eravamo partiti prevenuti. Invece la pala è efficiente anche a barca molto sbandata e consente di condurre la barca con pochi gradi di correzione, lasciando una sensazione alla ruota presente ma mai pesante. Il risultato è una conduzione attiva e poco stressante, con una buona dose di sicurezza dovuta alla notevole stabilità di forma che lascia il tempo di reagire con calma e in sicurezza. Il forte effetto evolutivo dell'elica di serie, fissa a tre pale montata su un asse, comporta qualche ritardo nella manovrabilità in retromarcia, specie quando si vuole girare in senso antiorario; ottime invece le velocità, oltre gli 8 nodi a manetta con medie superiori ai 7,5 a regime di crociera.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	143x40 cm
Spazio tra panche	85÷125 cm
Tavolo pozzetto	94x93÷112 cm
Passavanti	34÷42÷30 cm
Tavolo dinette	99x67 cm
Tavolo carteggio	58x63÷80 cm
Letto prua	202x175÷73 cm
Letti poppa	198x154÷115 cm
Larghezza porte	42 cm

Dedicato a...

In casa Jeanneau non perdono mai di vista un aspetto fondamentale di questo pazzo mondo della nautica da diporto: prima di qualunque altra cosa, una barca deve far sognare. Questo si può ottenere solo curando con passione tutti quegli aspetti che concorrono a rendere un prodotto esclusivo. A partire dai progetti, che risultano sempre studiati nei particolari ed esplicitamente rivolti a una clientela "armatoriale". Il Sun Odyssey 39i è una buona barca per la famiglia. Comoda dentro e fuori con spazi fluidi e mai compressi, veloce quanto basta, sicura e gradevole da portare, ha in più quel carattere esclusivo che la rende anche attraente e desiderabile. In questo si traduce la grande cura nel dettaglio sia in fase progettuale che realizzativa: nonostante la spietata concorrenza obblighi a una continua ricerca nell'ottimizzare processi produttivi risparmiando sui costi dei materiali, gli Jeanneau rimangono oggetti accattivanti dotati di un forte carattere formale e sostanziale, qualità essenziali che coinvolgono emotivamente risultando determinanti nel momento della scelta.

FOTO DE MARIACANTONNAGE (CANONI)



i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Dufour 385	Dufour	11,72	3,93	6.980	74,40	115.870
Oceanis 393	Bénéteau	11,98	3,96	8.000	68,00	122.800
Hanse 400	Hanse	12,10	4,04	8.500	105,60	110.900
Bavaria 39 c	Bavaria	11,93	3,97	8.300	82,70	94.655

Progetto	Marc Lombard
Lunghezza scafo	11,62 m
Lunghezza gall.	10,71 m
Larghezza	3,88 m
Immersione	1,50/2,00 m
Dislocamento	7.330 kg
Zavorra (31%)	2.280 kg
Sup. vel. (randa + genoa 122%)	70,05 mq
Motore Yanmar 3JH4E linea d'asse	40 hp
Serbatoio nafta	130 l
Serbatoio acqua	355 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Selden 2 crocette acquaretate, sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Facnor LS 180
- vang rigido Selden
- winch Harken 2x44 ST + 2x40 ST
- stopper Spinlock (9) XTS + (3) XAS
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo: solid di vetro; resina poliesteri, vinilestere per lo strato esterno
- coperta: sandwich di vetro con anima in balsa, resina poliesteri, laminazione in iniezione
- struttura: controstampo strutturale in vtr resinato e fascettato allo scafo nelle zone di stress

Dotazioni

- osteriggi (4) Lewmar e oblò (4) Gebo
- timonerie Whitlock, ruote ø 80 cm
- salpancore Quick 1.000 w
- serbatoio acque nere 85 l
- batterie 12 v 3x110 Ah
- boiler acqua calda 40 l
- doccia in pozzetto calda e fredda
- frigo elettrico
- tavolo in pozzetto con vano e presa 12 v
- randa e genoa 122% in dacron
- lazy bag

Meteo della prova

- vento da 12 a 16 nodi reali
- mare da poco mosso a mosso

Prezzo

€ 108.500

Optional

Versione tre cabine	1.379
Versione Performance	8.680
Sprayhood	1.466
Bimini	1.616
Impianto 220 v + caricabatterie 40 Ah	1.572
Ponte e fondo pozzetto in teak	6.345
Prolunga tavolo in dinette	368
Riscaldamento	3.462

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Union Yachts

Piazza Milano, 9 - 16033 Lavagna (GE)
Tel. 0185 314021 - Fax 0185 313348

www.jeanneau.com - unionyachts@unionyachts.com