


Superprova



- Pozzetto ampio e ben studiato
- Enormi volumetrie interne

- Qualche finitura da migliorare
- Scarsa aerazione

Nasce il nuovo 12 metri da crociera della Jeanneau destinato ancora una volta a fare tendenza. Classiche le linee, sorprendente l'abitabilità e funzionale l'organizzazione del pozzetto con la doppia timoneria.

di Luca Sordelli

Da sempre l'arrivo sul mercato di un nuovo 12 metri della Jeanneau rappresenta un evento. Il 1985 fu l'anno del Sun Legend 41 disegnato da Doug Peterson, nell'89 vide la luce il Voyage 12,50 di

Ribadeu Dumas e nel '93 arrivò il 42.1 con la firma di Daniel Andrieu. Tutte barche importanti, tutte barche che hanno rappresentato al meglio le tendenze progettuali delle loro epoche e che possono essere prese ad esempio come "imbarcazione tipo" nella fascia più impor-

ante del mercato, quella dei 12 metri. Lo stesso si può dire per questo nuovo Sun Odyssey (un 40 piedi nato per festeggiare i primi 40 anni del cantiere di Les Herberies) disegnato ancora da Andrieu. È uno scafo innovativo, non tanto per le linee d'acqua quanto per il suo pozzetto



Sun Odyssey 40

Superprova

Costruzione e impianti

La laminazione del Sun Odyssey 40 è del tipo tradizionale, a pelle unica. Per contenere i pesi e per aumentare la resistenza agli urti è stato previsto uno strato di tessuto ibrido vetro-kevlar, l' Aramat, nei punti a maggior rischio. La coperta è invece di sandwich di balsa. L'antisdrucchiolo è del tipo a piramide. Il timone presenta un'asse in acciaio con boccole autoallineanti, il bulbo è in ghisa ed è stato sottoposto a un trattamento epossidico anti osmosi. Come da tradizione del cantiere Jeanneau solo in alcune parti i controstampi sono strutturali, mentre la rigidità della barca è assicurata dall'ossatura principale resinata direttamente allo scafo. L'impiantistica, come ormai siamo abituati a vedere sulle barche di grande serie francesi, è semplificata all'osso, forse anche troppo.

Spiccano soprattutto la limitata capacità del serbatoio dell'acqua per una barca di queste dimensioni (320 litri) e la mancanza tra le dotazioni standard il verricello elettrico per l'ancora e l'impianto a 220 Volt. Infine da sottolineare l'ottima idea di ridurre al minimo il numero delle prese a mare e di renderle facilmente accessibili sotto al pagliolato. Raggiungibile senza problemi anche il vano motore per eseguire la manutenzione ordinaria.

1 - Ritorno alla classicità. Il Sun Odyssey 40 è un progetto di Daniel Andrieu dalle forme tradizionali ed eleganti. Contrariamente ad altre barche dell'ultima generazione non ci sono troppe concessioni a forme stondate e ovaleggianti. Unica vera concessione lo specchio di poppa.

2/3 - Per facilitare l'accesso al mare la parte centrale del coronamento si può eliminare facendolo scorrere a scomparsa sotto il sedile a schiena d'asino. Questa soluzione sostituisce i tradizionali sportellini incernierati, decisamente più fragili.



grande e funzionale, dominato dalla doppia timoneria, e per un layout degli interni moderno e contraddistinto dal tavolo da carteggio a centrobarca.

Il progetto

Le linee d'acqua del Sun Odyssey 40 sono le stesse utilizzate per il quaranta piedi con la deck house presentato a Genova l'anno scorso e saranno riprese anche dal Sun Fast in arrivo per l'anno prossimo. La firma del progetto, come era stato nel 1993 per il 42.1, è quella di Daniel Andrieu. Si nota la stessa mano e le somiglianze sono molte. Rimane il principio di base di una barca

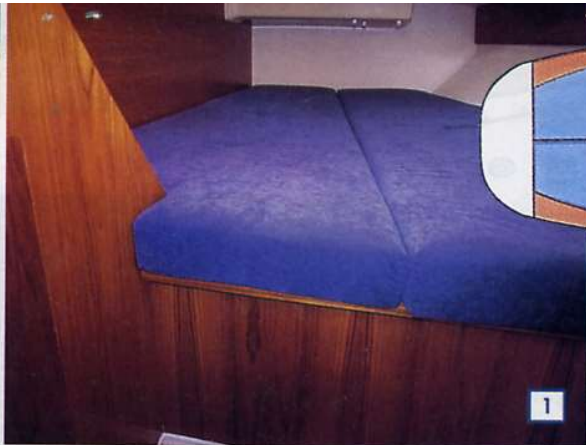
dalla grande stabilità di forma, dalla notevole larghezza al galleggiamento, dai discreti volumi alle estremità e dalla superficie velica contenuta. Cinque anni di evoluzione del progetto però si fanno sentire e molte sono anche le differenze. Diminuiscono gli slanci e il dritto di prua scende quasi verticale fino alla linea del galleggiamento. Anche il dislocamento cala di mille chili, le forme si fanno tutte più tondeggianti e ovunque scompaiono gli angoli vivi. Le linee d'acqua, lungo l'asse longitudinale sono più regolari e morbide. E da questo punto di vista è quindi interessante notare come anche in una barca per la crociera pura come questa pesino i nuovi criteri stilistici imposti dalla stazza IMS. A un primo sguardo la barca mostra delle linee piacevoli. La tuga bassa e filante, sottolineata dalla sottile finestratura, regala un bel look moderno e abbastanza aggressivo. Lo stesso vale per il disegno ovaleggiante dello specchio di poppa.

Numerosi sono i cambiamenti negli allestimenti, sia sopra che sotto coperta. Il piano del ponte si semplifica, molti winch inutili sono stati eliminati, alla ruota centrale vengono preferiti i due ruotini e compare anche un nuovo tavolino in pozzetto. Stravolto poi il layout degli interni, di cui si parlerà più avanti.

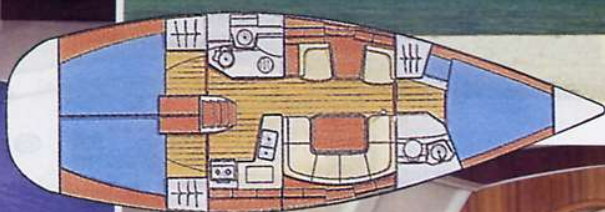
Qualità nautiche

La prova si è svolta nelle acque antistanti il porto di Lavagna, con un vento irregolare e rafficoso che passava rapidamente dai





1



3



2



4



5

Gli Interni

Nel lay out degli interni spicca subito la particolare collocazione del carteggio, a centrobarca e lungo la murata di sinistra. Il tavolino è posto per baglio, ha una doppia seduta e può essere utilizzato anche come un secondo punto di appoggio in quadrato. È questa una scelta progettuale che conferma una tendenza piuttosto forte dell'ultima generazione delle barche da crociera a sacrificare lo spazio dedicato quest'area (questo perché l'uso del GPS e dei plotter cartografici hanno radicalmente cambiato il modo di utilizzare la zona carteggio). Nel caso specifico è stato possibile guadagnare centimetri a favore del secondo bagno, di servizio alle cabine di poppa. Trionfa poi una enor-

me cucina a L collocata ai piedi della scaletta. Questa è ben accessoriata e può vantare, oltre ad una ampio piano di lavoro, un frigo elettrico da 140 litri. Ottime ovunque le altezze in cabina, e particolarmente nelle due cabine gemelle di poppa dove si sfiorano i 195 cm.

La cabina armatoriale è quella di prua che presenta un intelligente divanetto "di disimpegno" davanti alla porta del bagno. Anche qui ottime sia le dimensioni del letto che le altezze.

Da migliorare invece aerazione e luminosità. Qualche pecca infine sulle finiture (per esempio i ciellini e le cornici delle finestrate) che in alcuni punti risultano un po' approssimative.

1 - Una delle due cabine gemelle di poppa. Buona l'altezza di 193 cm.
2 - Una vista d'insieme del quadrato. Spicca l'insolita posizione del tavolo da carteggio.
3 - La cabina armatoriale di prua.
4 - Il locale toilette di poppa. Dispone anche di un armadio per le cerate.
5 - La grande cucina con forma a L.

Superprova

Coperta

Il pozzetto è certamente la zona più importante del Sun Odyssey che è l'unica barca da crociera di 40 piedi che può vantare la doppia timoneria. Questa scelta non è dettata solo da una moda del momento ma è voluta per ottimizzare la funzionalità della zona living. Le due ruote rendono infatti molto facile l'accesso al mare creando una sorta di corridoio che parte dal tambuccio e arriva al coronamento (il passaggio è agevolato anche dal paterazzo sdoppiato). Un po' troppo ingombrante invece il tavolino centrale. Ben posizionati i winch del genoa che, molto appoppati, permettono di lavorare alle scotte in tranquillità e senza disturbare chi è seduto in pozzetto. Due i verricelli per le drizze alle quali si lavora bene in piedi, protetti dal dodger di tela.

Buona la visibilità da parte del timoniere che anche comodamente seduto al fianco della ruota può ben osservare il genoa. L'albero è passante, con due ordini di crocette ben acuartierate per evitare l'utilizzo delle volanti. La barca viene venduta di serie con il lazy jack, optional l'avvolgiranda. Equilibrato l'armo in testa d'albero con una randa da 40 mq semisteccata, e il genoa dalla J contenuta per facilitarne il passaggio in virata.

1 - Il piccolo dodger di tela protegge bene la zona del tambuccio.
2 - La coperta è sgombra e funzionale. Da spostare il rinvio dell'avvolgifiocco che corre sulla tuga.
3 - Il gavone dell'ancora con il verricello esterno.
4 - Uno dei due ruotini gemelli. Sulla destra si nota anche la leva del motore, collocata in una posizione che risulta molto comoda per il timoniere.
5 - Con la doppia timoneria si apre un vero e proprio "corridoio" che corre dal coronamento fino al tambuccio.
6 - Il trasto di randa, forse un po' troppo corto per essere veramente efficace.



SUN ODYSSEY40 LA SUPERPROVA IN CIFRE

12/14 fino ai 20 nodi. Due le considerazioni immediate che sono derivate dal test: le linee d'acqua, equilibrate e pensate per offrire una grande stabilità di forma, offrono anche sotto raffica reazioni molto dolci, la barca, anche se soprainvelata sbanda gradualmente e lascia ampi margini di recupero; di contro il doppio sistema di rinvii per la timoneria rende la ruota leggermente dura e toglie parte del piacere di timonare. Non abbiamo potuto provare la barca con poco vento ma la buona lunghezza al galleggiamento e il dislocamento non eccessivi fanno sperare in bene. Come si diceva prima, molto ben studiata la postazione del timoniere che può "guidare" comodamente seduto ai lati delle ruote tenendo ben d'occhio il genoa. Lo studio ergonomico del piano di coperta è centrato e le manovre risultano sempre facili. Il motore installato era uno Yanmar da 56 cv, in linea d'asse ed elica tripale. Il rapporto peso/potenza, 7 a 1, è più che sufficiente. Buona la manovrabilità, anche in retromarcia dove l'effetto evolutivo è quasi nullo. In alternativa vengono offerti due Volvo



Penta da 40 e 50 cv.

Progetto

Daniel Andrieu

Prezzo

Lire **219.097.429** con il FF a 295 Lit, IVA esclusa, franco cantiere e con la motorizzazione Yanmar da 56 cv.

Dati

Lungh. ft m **12,20** • lungh. al gall. m **10,17** • largh. m **3,95** • pescaggio con chiglia standard m **1,95** • dislocamento kg **7300** • zavorra kg **2400** • serbatoio acqua lt **320** • serbatoio gasolio lt **136** • categoria CE: **A** • posti letto **6+1**.

Attrezzatura velica

Sup. velica massima mq **86,2** • sup. randa avvolgibile mq **37** • sup. randa semistecata mq **40** • sup. genoa avvolgibile mq **46,2** • albero a 2 ordini di crocette, armo in testa d'albero.

Principali misure

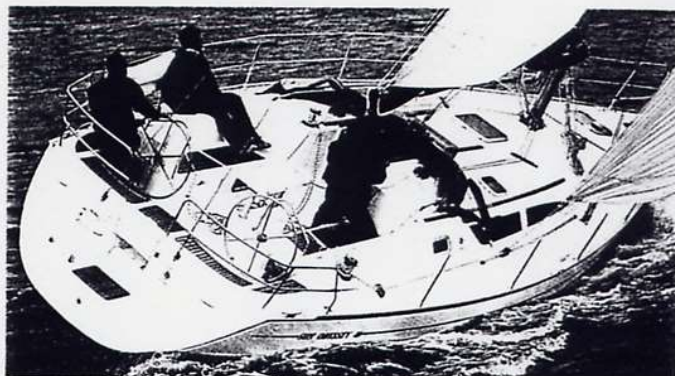
Cabina di prua: altezza cm **190**, cuccetta cm **210x190** • dinette: altezza cm **195** • cabine di poppa: altezza cm **191**, cuccette cm **210x155** • altezza toilette cm **191**.

Dotazioni optional

Supplemento terza cabina lit. **4.647.596** • Supplemento secondo bagno lit. **5.870.648** • salpaancora elettrico lit. **3.302.239** • ponte in teak lit. **13.453.560** • impianto elettrico a **220 Volt** + caricabatterie lit. **2.568.409** (i prezzi sono senza l'IVA).

Indirizzi

Costruito da Jeanneau (F). Importato da Union Yacht, Lavagna (Ge). Tel.0185/314021 fax 313348.



Le condizioni della prova

Le prestazioni

Il giudizio dell'esperto

Le avversarie

Gli indici di prestazione

Modello	Prezzo	Velocità	Consumo	Autonomia	Manovrabilità	Stabilità	Manutenzione
B...							
S...							
O...							
YAC...							
D...							
N...							
al...							