

# SUPERPROVA



# SUN ODYSSEY

*È la novità del cantiere francese Jeanneau nel segmento "crociera veloce": progettato da Daniel Andrieu colpisce per la bella proporzione delle linee e per il razionale sfruttamento degli spazi, sia sul ponte che sottocoperta*

## Pregi

- Interni molto abitabili e ariosi
- Buone prestazioni sia a vela che a motore
- Ampi spazi prendisole e pozzetto di grandi dimensioni

## Difetti

- Trasto randa di scarsa efficacia
- Tendenza orziera un po' marcata
- Piano di lavoro della cucina occupato dal portello frigo



Livio Fiorani

di Leonardo Zuccaro

# SUN ODYSSEY 42.1

**C**on una produzione annua di oltre mille cabinati a vela, senza contare le imbarcazioni a motore, Jeanneau rappresenta una delle realtà più importanti della nautica internazionale. Presente sul mercato del diporto da oltre trent'anni (ma costruiva scafi da pesca già all'inizio del secolo), questo cantiere ha punti di assistenza in tutto il mondo. Vero fiore all'occhiello di Jeanneau è il reparto "Alta tecnologia", da cui sono uscite barche famose come i Fleury Michon di Philou Poupon e il Pierre 1° di Florence Arthaud e dove verranno realizzati gli scafi del consorzio di Marc Pajot per la prossima edizione della Coppa America. Queste esperienze, che permettono un costante aggiornamento sui materiali e sulle tecniche di costruzione, vengono poi trasferite alla grande serie.

## ESTETICA E PROGETTO

Il progetto del Sun Odyssey 42.1 porta la firma del francese Daniel Andrieu, che per il cantiere Jeanneau ha disegnato sette modelli tra cui l'One Design 35, il monotipo scelto per correre l'edizione '93 del "Giro d'Italia in Vela". Le caratteristiche salienti, che sono comuni all'intera gamma dei Sun Odyssey concepita per la crociera veloce, sono il dislocamento medio, le linee di carena prive di forzature ma al contempo piuttosto voluminose, la larghezza al galleggiamento importante per privilegiare la stabilità di forma e il ridotto pescaggio, che anche nella versione a bulbo lungo, non supera m 1,90 (la chiglia con alette limita il pescaggio a m 1,50). Il dritto di prua poco inclinato rientra nei nuovi orientamenti dello yacht design, che tende ad accentuare la lunghezza al galleggiamento per ottenere un'alta velocità critica; la poppa è invece per taglio e dimensioni più tradizionale e contribuisce a mantenere l'estetica entro i canoni di classicità.

## COPERTA E ATTREZZATURA

La coperta presenta un ampio sviluppo della tuga che ospita numerosi boccaporti e le due rotaie del genoa con i relativi rinvii di scotta. In tal modo i passavanti, che sono di dimensioni ridotte (cm 45 sulla sezione centrale), restano praticamente liberi da intralci. Requisito fondamentale per una barca da crociera sono gli spazi prendisole e infatti oltre l'albero è stato realizzato un piano rivestito in teak di cm 100 x 185. Le manovre sono concentrate attorno al tambuccio, inclusi i due winch Harken 53 per il genoa e ciò permette a una sola persona di regolare entrambe le vele. Ne trae vantaggio anche l'abitabilità del pozzetto, lungo ben due metri e mezzo, i cui paraspruzzi di forma ergonomica offrono comode sedute a barca sbandata; la schiena d'asino basculante, un sistema ingegnoso brevettato da Jeanneau, va a formare un piano di calpestio che prosegue con lo spoiler di poppa, sotto cui si nasconde la scaletta da bagno. Tutta la strumentazione elettronica trova alloggio nella consolle della ruota, che ingloba a prua una ghiacciaia esterna, forse più utile come vano stagno. La forma larga e poco profonda dei due gavoni è ideale per lo stivaggio di oggetti ingombranti, come l'autogonfiabile.

## ALBERO E VELE

Il piano velico armato in testa evidenzia lo sviluppo verticale della superficie che pur di dimensioni complessive contenute (il S.O.42.1 è la barca meno involata della categoria) permette di ottene-



*Il Sun Odyssey 42.1 è uno scafo a dislocamento medio con sezioni piuttosto piene e una larghezza al galleggiamento di poco inferiore al baglio massimo. Privilegiata dunque la stabilità di forma, con un rapporto zavorra-dislocamento che supera di poco il 30%.*



*La cucina a sviluppo lineare misura cm 210. Il portello del frigo ad apertura orizzontale occupa purtroppo il piano di lavoro. Ottima l'aerazione, con l'oblò proprio sopra i fornelli.*



*Questa è l'armatoriale di prua con un'ampia anticabina dotata di un divano a due posti.*



*La singolarità del vano motore è illustrata da questa foto: è un sistema usato per insonorizzare i gruppi elettrogeni.*



*Il salpancore è incassato all'interno del gavone, così come il tamburo dell'avvolgifiocco. Il musone di prua è basculante.*



*La prova che si è svolta con vento variabile tra i quattro e gli otto nodi reali ha evidenziato le potenzialità del progetto di Andrieu: agile nelle raffiche e sensibile alla ruota, questo dodici metri e mezzo possiede i numeri per soddisfare anche il crocierista più sportivo.*



*La dinette accoglie comodamente otto persone e si può trasformare in una grande cuccetta doppia. Il tavolo è infatti abbattibile e misura cm 120x83.*



*Una delle due cabine gemelle di poppa. La cuccetta misura cm 136 x 200, l'aerazione è ottenuta da due oblò apribili e un boccaporto sulla tuga. Due i vani per il vestiario.*



*Il piano del carteggio misura cm 65x80. Il mobile verticale contiene una spaziosa cambusa a cassetti.*



*In ambedue le toilettes, realizzate in controstampo integrale, è ricavato un armadio portacerate.*



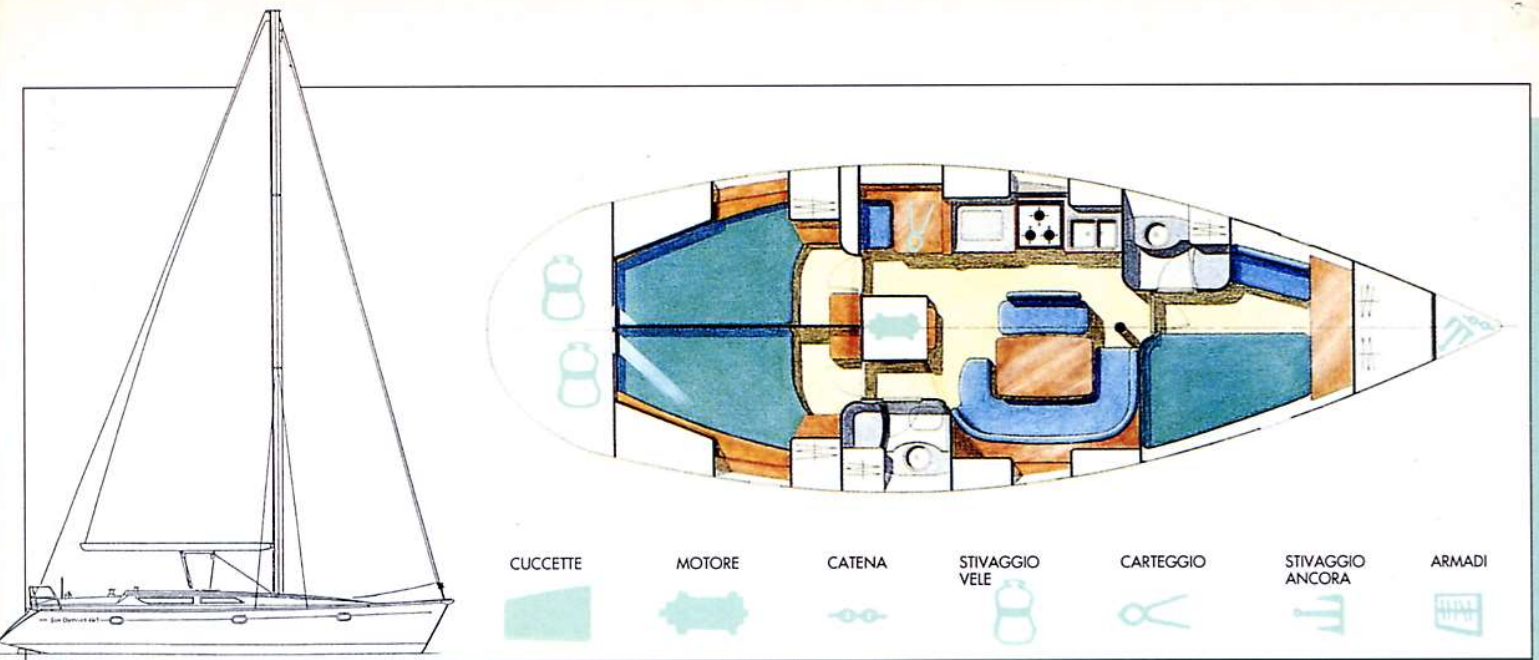
*Questo ampio prendisole, completamente sgombro, misura cm 100x180. Il rivestimento in teak è opzionale.*



*La rotaia del genoa e il relativo rinio sono posti sulla tuga, dove si possono anche notare i numerosi boccaporti.*



*Il pozzetto del Sun Odyssey 42.1 misura cm 255x193 ed è uno dei più grandi della categoria. La consolle della ruota ingloba la strumentazione elettronica e una ghiacciaia utilizzabile anche come vano stagno.*



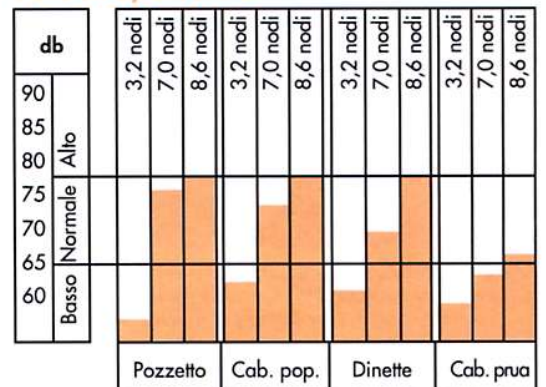
## Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Lo scafo presenta linee pulite e performanti, capaci di buone prestazioni di bolina e con venti leggeri. Il dislocamento medio determina ampi volumi. Ideale per la crociera veloce.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● Grande sviluppo della tuga che crea un prendisole a prua e una buona abitabilità interna. Geniale la soluzione della seduta basculante del timoniere, per facilitare la discesa.
- ALBERO E VELE** ●●● La superficie velica è contenuta, a vantaggio della facilità di manovra, già ottenuta dai sistemi avvolgibili di serie. Tuttavia lo sviluppo verticale migliora le prestazioni con poco vento.
- INTERNI** ●●●●● Interni particolarmente spaziosi e ventilati. Le altezze interne sono sopra la media e le cuccette sono di lunghezza abbondante. Consigliata la versione provata a tre cabine.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●● Largo uso di materiali avanzati, come i tessuti unidirezionali e l'ibrido di vetro-kevlar. La carena adotta un gelcoat ad alta impermeabilizzazione, il timone è su boccole autoallineanti.
- A MOTORE** ●●●●● Ottime le velocità rilevate, esemplare l'insonorizzazione ottenuta dal copercchio in vetroresina di nuova concezione.
- A VELA** ●●●●● Veloce e sensibile anche con venti leggeri, denota una certa tendenza orziera. Da preferire la versione a bulbo lungo.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●● Capacità dei serbatoi acqua e gasolio ai limiti inferiori, la dotazione di serie è completa, l'attrezzatura è di marca.

## Vel. a motore/giri min.

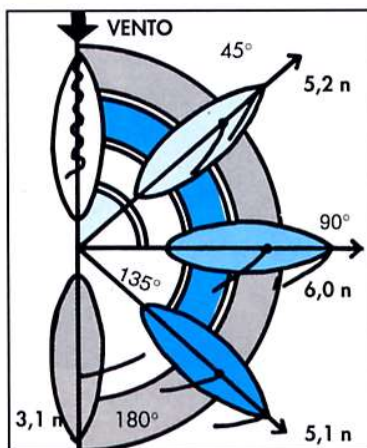
| Giri al minuto | Nodi |
|----------------|------|
| 1500           | 3,2  |
| 2800CROCIERA   | 7,0  |
| 3900MAX        | 8,6  |

## Rumorosità motore: velocità/decibel



## Risultati del test

Bolina: Angolo reale 45°  
 Angolo sbandamento max 20°  
**Velocità**  
 bolina: 5,2 n  
 traverso: 6,0 n  
 lasco: 5,1 n  
 poppa: 3,1 n  
**CONDIZIONI DEL TEST**  
 Velocità del vento reale: 8 n  
 Stato del mare: quasi calmo  
 Vele usate: randa avvolgibile genoa avvolgibile al 150%



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

## Attrezzature

Verricelli Harken  
 Rotaie Harken-Astral  
 Stopper Spinlock  
 Boccaporti ed oblò Goiot  
 Albero Francespar  
 Timoneria Goiot  
 Vele BM

## Dimensioni

**Altezze in cabina**  
 Cabina di poppa m 1,90  
 Dinette m 1,94  
 Toilette m 1,81  
 Cabina di prua m 1,88  
 Lung. del poz. m 2,45

## "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 cassette ●●●●

## Legenda

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

# SUN ODYSSEY 42.1

re buone prestazioni con vento leggero. L'albero Francespar di sezione robusta, anche se non molto raffinato, poggia in coperta ed è insartito alla "vecchia" maniera, con due sartie basse anteriori e due posteriori, per evitare le volanti e lo stralotto. La ripartizione della superficie prevede una randa avvolgibile di mq 31,5 e un genoa al 150% della J di mq 49,3 anch'esso rollabile, con tamburo incassato nel gavone dell'ancora. Le vele di serie sono BM France di taglio mediocre.

## INTERNI

Per volume e distribuzione, gli interni del 42.1 sono paragonabili a quelli di un 45 piedi. Anche nella versione a quattro cabine, destinata al char-

ter, si è mantenuta la seconda toilette. Ogni locale è arioso, perfettamente ventilato dagli oblò sullo scafo e dai boccaporti in tuga, le altezze interne sono ovunque sopra la media dei 185 cm. Unico neo riscontrato è la scarsa superficie di lavoro della cucina, in quanto il piano è occupato dal portello del frigo verticale da 170 lt.

La versione a cui si riferiscono le foto presenta due cabine matrimoniali gemelle a poppa dotate di un grande armadio ciascuna; avanti, il carteggio sulla sinistra e una toilette sulla dritta, quindi la dinette a ferro di cavallo con una panca per altri due posti e il tavolo abbattibile che forma una cuccetta doppia; opposta la cucina a sviluppo lineare di m 2,10, con una spaziosa cambusa a cassetti scorrevoli e numerosi gavoni.

Infine, oltre l'albero che è ovviamente passante, la zona armatoriale che comprende il bagno riservato, l'anticabina con un divanetto a due posti e la cuccetta a V lunga più di 2 metri.

## COSTRUZIONE E FINITURE

È una costruzione industriale, in laminato pieno con uso di materiali tecnologicamente avanzati come i tessuti uni e bi-direzionali di fibra di vetro e l'ibrido di vetro e kevlar messo a punto dalla Dupont denominato Aramat 9035 K. Questo materiale permette un considerevole aumento della resistenza agli urti e viene impiegato specialmente nella zona di prua. Per proteggere la carena dall'osmosi, il gelcoat è di tipo vinilestere che possiede un modulo elastico più elevato e quindi è meno soggetto ai microtraumi, una delle principali cause del "cancro" della vetroresina.

Al controstampo strutturale che funge da sede per il mobilio e da rivestimento delle superfici a vista si aggiungono quattro longheroni e due madieri costituiti da travi di legno lamellare resinati a scafo. L'asse del timone è montato su boccole autoallineanti che mantengono scorrevole la ruota anche quando la pala è sottoposta a forti pressioni laterali in condizioni di vento forte.

## A MOTORE

Una delle innovazioni presenti a bordo del Sun Odyssey 42.1 riguarda l'impianto motore: il vano che ospita lo Yanmar da 62 cv turbo è infatti chiuso da una scocca in vetroresina del tutto simile alle coperture dei gruppi elettrogeni.

I valori di rumore registrati con il fonometro sono i più bassi della categoria e anche nella cabina di poppa, notoriamente la più disturbata, si mantengono entro livelli normali grazie all'effetto del giunto omocinetico Aquadrive. Più che soddisfacente la velocità di crociera economica (7 nodi a 2800 giri) mentre al regime massimo (3900 giri) abbiamo superato gli 8 nodi e mezzo.

Buona anche la manovrabilità in retromarcia e l'accessibilità al vano motore.

## A VELA

La prova, che si è svolta in condizioni di vento variabile tra 5 e 8 nodi di intensità reale e mare piatto, ci ha permesso di valutare l'agilità del Sun Odyssey con vento leggero: i risultati del test riportati sulla tabella a lato indicano chiaramente le potenzialità di questa imbarcazione, che bolina con un angolo e con velocità che si avvicinano a quelle di uno scafo da crociera-regata.

Alla ruota è fin troppo "ardente" e occorre equilibrare il ridotto sviluppo dei volumi di prua, che rappresentano il motivo principale della tendenza orziera, mantenendo il più possibile i pesi a poppa. Sulla posizione così avanzata del trasto randa nutriamo come sempre molti dubbi, pur apprezzando la pulizia del pozzetto.

Da rivedere comunque gli strozzatori del carrello, decisamente poco efficaci.

Da prevedere infine un tendipaterazzo per ridurre la catenaria dello strallo di prua e compensare l'assenza dello stralotto.

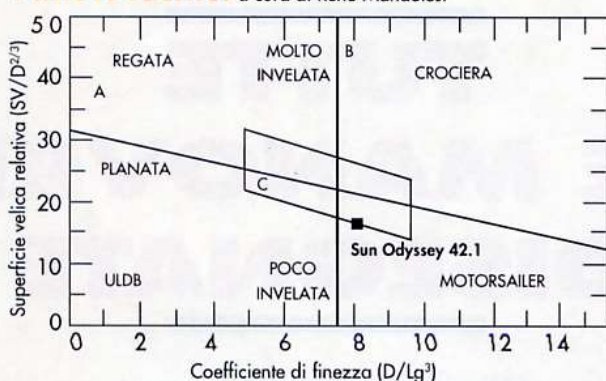
## DOTAZIONI E IMPIANTI

La riserva d'acqua di 400 litri se può essere adeguata per la versione a due cabine, ci sembra un po' scarsa in quella a quattro. Anche per quanto riguarda il carburante (150 lt), riteniamo necessaria l'adozione di un serbatoio supplementare, facilmente installabile visto il numero di gavoni a disposizione. Ottima invece la capacità delle batterie, due per i servizi da 100 Ah cad. e una per il motore; l'alternatore da 70 Ah ci sembra finalmente ben dimensionato (sono sempre di capacità insufficiente). Piuttosto complete le dotazioni standard che escludono il ponte in teak e il caricabatterie con impianto a 220 V da terra.

(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  |
|---------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|
| $\gamma$ 45°  | <b>Bolina</b>   | 3,5 | 5,7 | 6,7 | 7,2 |
| $\gamma$ 90°  | <b>Traverso</b> | 4,5 | 6,6 | 7,8 | 8,1 |
| $\gamma$ 135° | <b>Lasco</b>    | 3,4 | 5,7 | 7,0 | 7,5 |
| $\gamma$ 180° | <b>Poppa</b>    | 2,0 | 4,0 | 5,5 | 6,3 |

## Dati barca

|                          |  |           |
|--------------------------|--|-----------|
| Lunghezza fuori tutto    | m  | 12,80     |
| Lunghezza al gall.       | m  | 10,10     |
| Larghezza                | m  | 3,98      |
| Pescaggio                | m  | 1,50/1,90 |
| Dislocamento             | kg   | 8.850     |
| Zavorra                  | kg   | 2.940     |
| Superficie velica (100%) | mq   | 80,93     |
| Numero cuccette          |  | 6/10      |
| Motori e cavalli         | Yanmar   | 62 cv     |
| Capacità serb.acqua      | lt   | 500       |
| Capacità serb.gasolio    | lt   | 150       |
| Disegnata da:            | Daniel Andrieu   |           |
| Costruita da:            | Jeanneau   |           |
| Importata da:            | Union Yacht s.r.l. Piazza Milano 9, 16033 Lavagna (GE), tel. 0185/314021, Fax 0185/313348. |           |

## Optional

|                  |              |
|------------------|--------------|
| Attrezzatura Spi | L. 3.300.000 |
| Capottina        | L. 2.200.000 |
| Caricabatteria   | L. 1.800.000 |

I prezzi sono IVA esclusa

## Fattori tecnici

|   |               |       |
|---|---------------|-------|
| Velocità critica                                      | n.            | 7,72  |
| Lft/Baglio max  |               | 3,21  |
| (meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta) |               |       |
| Zavorra/Dislocamento                                  | 33,7% - 36,1% |       |
| (valori medi compresi tra 34% e 47%)                  |               |       |
| Coefficiente di finezza                               |               | 8,06  |
| Superficie velica relativa                            |               | 19,74 |

### LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.  
 $\gamma$ : 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 Odyssey 42.1 | Andrieu     | 12,80 | 8.850   | 6/10  | 81         | Jeanneau  | 968.070 FF |
| Dehler 43        | Stadt       | 13,30 | 8.700   | 6     | 92         | Dehler    | 373.650 DM |
| First 41s5       | Berret      | 12,60 | 7.400   | 8     | 90         | Beneteau  | 926.655 FF |
| Grand Soleil 42  | Frers       | 12,65 | 9.000   | 6/8   | 91         | Pardo     | 245.117    |
| Baltic 43        | J/Vrol      | 13,21 | 8.960   | 6/8   | 85         | Baltic Y. | -          |
| Elan 43          | Jakopin     | 13,43 | 7.600   | 5/10  | 95         | Elan      | 216.000    |
| SW 41            | Norlin      | 12,50 | 8.500   | 6     | 102        | Sweden Y. | -          |
| X 412            | Jeppesen    | 12,50 | 7.400   | 8     | 100        | X-Yacht   | 215.844    |
| Ovni 43          | Briand      | 13,00 | 8.500   | 8     | 86         | Alu Y.    | 263.000    |
| Bavaria 430      | J/Vrol      | 13,38 | 9.500   | 6/8   | 98         | Bavaria   | 289.450    |
| Dufour 42        | Frers       | 12,52 | 8.500   | 6/11  | 94         | Dufour    | 283.162    |
| GibSea 422       | J&N         | 12,60 | 8.500   | 6/8   | 94         | Gibert    | 961.214 FF |
| Legend 43        | Luhrs       | 12,95 | 10.700  | 7     | 77         | Hunter    | 183.000 \$ |
| Feeling 416      | Harlé       | 12,60 | 8.000   | 10    | 84         | Kirié     | 200.200    |
| Fenicia 45       | Vallicelli  | 13,21 | 8.500   | 6     | 115        | Altura    | -          |

I prezzi sono espressi in migliaia di lire IVA esclusa. Per maggiori dati consultare la rubrica "I prezzi del nuovo".