



SUN

PREGI

- * Esteticamente ben proporzionato
- * Cabine e toilette di poppa molto confortevoli
- * Impianti e motore di facile accesso

DIFETTI

- * Poca potenza con vento leggero
- * Cuccette a castello corte (versione 4 cabine)
- * Schienali bassi del pozzetto



IN ANTEPRIMA IL NUOVO TREDICIMETRI PER LA CROCIERA DI JEANNEAU.

SUPERPROVA

ODYSSEY 43

SVILUPPATO DA UNA CARENA POTENTE FIRMATA DANIEL ANDRIEU

Al Salone di Genova è stata la novità più interessante presentata dai cantieri francesi. Innanzitutto per il prezzo, che nella taglia dei tredici metri è sicuramente uno dei più competitivi. Ma anche per l'estetica più elegante rispetto ai modelli da crociera pura della precedente generazione, nei quali la funzionalità ha spesso prevalso sulla proporzione delle forme. Il nuovo Sun Odyssey 43 ha insomma i numeri giusti per ripetere il successo della sorella più piccola, il Sun Odyssey 40, di cui ricalca per sommi capi le soluzioni tecniche e stilistiche. Con quel metro in più di lunghezza che, oltre a snellire la vista laterale, ha permesso di ricavare interni più ariosi, in particolare modo nel quartiere di poppa, senza per questo rinunciare a un pozzetto molto spazioso nel quale viene riproposta la soluzione della doppia ruota.

PROGETTO ★★★★★

Come accennato, le analogie con il Sun Odyssey 40 sono tante, a iniziare dalla carena progettata da Daniel Andrieu. Una carena di impostazione altrettanto sportiva, già utilizzata per il modello Deck Saloon ma concepita fin dall'inizio per dare vita alla versione più corsaiola, il Sun Fast 43, atteso per il prossimo anno. Un unico stampo dello scafo, per tre modelli diversi sia nello sviluppo del piano velico (più involato il Sun Fast, meno il Deck Saloon, con il Sun Odyssey che si colloca nel mezzo) e, naturalmente, nelle appendici: formula tutt'altro che nuova (risale addirittura ai tempi dell'Alpa 12,70



Il nuovo Sun Odyssey 43 in bolina con 14 nodi di vento reale. Da notare la prua sottile e poco inclinata e la posizione arretrata del baglio massimo.

che divideva con il 42 la stessa scocca), ma ancora valida per contenere i costi. Come il Sun Odyssey 40, anche il 43 è un dislocamento medio caratterizzato da linee d'acqua pulite, distribuzione equilibrata dei volumi immersi (sezioni di prua a U, e quindi piuttosto piene, che si fanno circolari verso poppa, mantenendo una leggera svasatura delle fiancate per limitare la superficie bagnata), baglio massimo arretrato ed elevata lunghezza al galleggiamento. Come in tutte le barche moderne, oramai a prevalente stabilità di forma, la percentuale di zavorra supera di poco il 30%; buona parte della ghisa è però concentrata nello scarpone del bulbo, che nella versione standard porta il pescaggio a 2 metri, garantendo quindi un'adeguata coppia raddrizzante. Il timone, di tipo sospeso, è provvisto di boccole autoallineanti per conservare la scorrevolezza sotto sbandamento e, non ultimo, per controbilanciare l'indurimento causato dal maggiore attrito del circuito dei frenelli, difetto tipico delle barche dotate di doppia ruota.

COSTRUZIONE ★★★★★

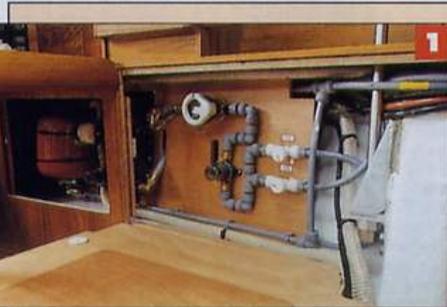
La tecnica di costruzione di Jeanneau è rimasta negli anni la stessa e questo, in tempi in cui si tende a economizzare al massimo sui costi di produzione, è già un merito. Vero è che la tecnologia non è delle più alte, i tessuti sono le classiche stuoie di grammatura pesante (pochi strati per fare forti spessori), la resina è del tipo poliestere, che è la più bassa nella scala qualitativa. Però l'ossatura viene ancora resinata direttamente alla scocca, e di controstampi strutturali non ce ne sono, fatta eccezione per la sede del motore. Anche per quanto riguarda le finiture, la lavorazione a controllo numerico dei legni offre quella precisione negli accoppiamenti che appaga l'occhio, così come i lavelli inox su pianali in Corian delle toilette. E l'impiego del sempre più raro teak, anche se piuttosto fiammato, non fa che rendere più accoglienti gli interni. Qualche perplessità sulle lande delle sartie basse anteriori, non rinviate a scafo, ma con crocette così angolate il carico è in effetti limitato, e comunque ripartito su due cavi, anziché sul solo stralotto.

PIANO VELICO ★★★

Il ridotto sviluppo verticale delle superfici (la I misura m 15,75) e la posizione avanzata dell'albero, armato in testa e poggiato in coperta, sottolineano la concezione crocieristica del Sun Odyssey 43,

a cui non servono dieci persone in falchetta per tenere tutta tela con 15 nodi di vento reale, o braccia robuste per cazzare il genoa. Per contro, con le ariette la potenza è scarsa: ma, altrimenti, a cosa servirebbe la versione Sun Fast? Vale

(segue a pag. 116)



DETTAGLI AZZECCATI

■ Tra i principali pregi del Sun Odyssey 43, la facilità di accesso a tutti gli impianti: nella foto la centralina dell'idrico, con valvole di intercettazione, autoclave, vaso di espansione e il pratico



"debitometro", uno strumento che indica il consumo dell'acqua dolce. **2** Il tavolo del pozzetto, oltre a essere di dimensioni adeguate al numero degli ospiti, è provvisto di solidi tintibene in acciaio inox che servono anche da contenimento per gli oggetti lasciati sul piano centrale. **3** La larghezza del mobile dei lavelli ha permesso di ricavare una comoda cambusa con quattro casetti e un grande vano per la pattumiera.



COPERTA ★★★★★

La soluzione della doppia ruota adottata sul Sun Odyssey 40 ha riscosso molti consensi, ed era ovvio che Jeanneau la riproponesse anche su questo nuovo modello. Con la differenza di poter fruire di spazi più ampi, che ne esaltano i vantaggi: dal passaggio allo spoiler di poppa, ancora più agevole, alla posizione del timoniere sui bordi esterni, comodissima, fino al lungo tavolo fisso in vetroresina capace di dare sostegno, con i suoi tientibene in acciaio, a barca sbandata. Anche le panche del pozzetto, più lunghe di 30 cm, offrono quattro posti per lato anziché tre. Qualche difetto come sempre non manca, il principale sta nella forma del paraspruzzi: che nella sua funzione di schienale è troppo basso, a scapito della comodità delle panche, mentre la sua larghezza e l'angolo di inclinazione rendono difficoltosa l'uscita (o l'entrata) dal pozzetto. Per il resto, è una coperta su cui ci si muove bene, grazie ai passavanti sufficientemente larghi e alla poca convessità della tuga, che offre ampie superfici prendisole sia a lato del tambuccio che a pruvavia dell'albero. Di serie sono forniti due winch in pozzetto per le scotte del genoa, posizionati a ridosso dei due sulla tuga per le drizze e per la scotta randa: scelta tutto sommato corretta, se bisogna spostarsi dal timone per manovrare una delle due vele, tanto vale avere anche l'altra a portata di mano. Previste le basette per i due winch dello spi opzionali. Per lo stivaggio, oltre ai due gavoni sotto le panche ce n'è un terzo profondo sotto la schiena d'asino, a cui andrebbe rivisto il sistema di apertura, decisamente scomodo. Ben congeniato, invece, il sistema di ancoraggio, con il musone a doppia gola di cui una basculante e verricello esterno al pozzo catena con barbotin e tamburo verticale per il tonneggio.



Livio Fioroni



Sopra, il pozzetto lungo 290 cm e largo 216, dispone di due ruote da un metro di diametro e di un robusto tavolo fisso in vetroresina. A sinistra, il trasto randa davanti al tambuccio.



La sagoma poco convessa della tuga permette di sfruttare le aree libere come prendisole.



La parte centrale della schiena d'asino scende a filo del calpestio, facilitando l'accesso allo spoiler. Scomoda l'apertura dei gavoni di poppa.



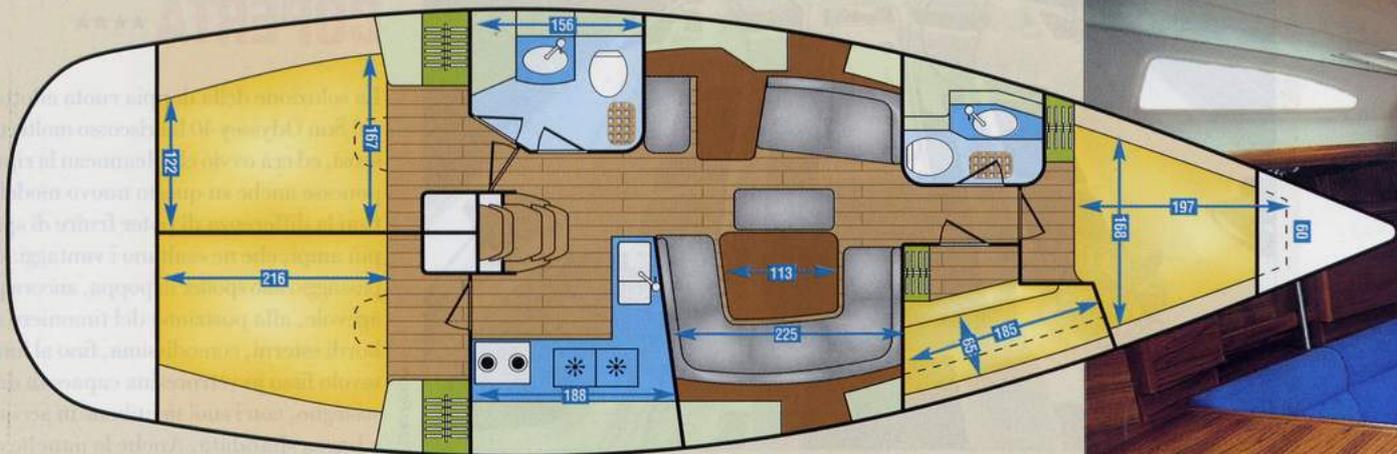
Sopra, uno dei due gavoni sotto le panche. A sinistra, il pozzo catena. A destra, si vede il paraspruzzi del pozzetto largo e inclinato.



ATTREZZATURE DI SERIE

- Winch scotte genoa: . . . 2 Harken 53 st 2 vel
- Winch drizze: 2 Harken 44 st 2 vel
- Rotaie genoa: Harken
- Trasto randa: Amiot
- Stopper: 9 Spinlock XT + 1 XA
- Albero e boma: Z Diffusion
- Avvolgifiocco: Profurl
- Oblò e boccaporti: Goiot
- Vele: . . . r. semistec. + g. av. 135% Elvstrom
- Bussole: n. 2 Plastimo
- Salpancora: Lofrans' 1000 W

Le dimensioni sono espresse in centimetri



ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	.....cm	199
Toilette di poppa	.....cm	194
Cucina	.....cm	193
Dinette	.....cm	193
Cabina laterale	.....cm	189
Toilette di prua	.....cm	190
Cabina di prua	.....cm	188

A destra, la cucina a L il cui sviluppo è di 280 cm. È provvista di frigo a pozzetto da 200 lt con doppio portello.

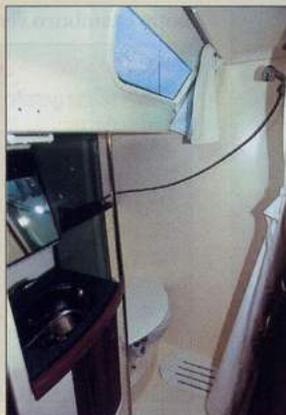


Sopra, la cuccetta a V di prua nasconde tre pratici gavoni, i pianali in legno sono infatti incernierati sul lato trasversale, evitando così di sollevare per intero i cuscini. Sotto a destra, l'agevole accesso al motore, una volta che si è rimossa la scala.

Sotto, una delle cabine gemelle di poppa, aerate da un boccaporto e due oblò apribili. Lo svasso della cuccetta può essere chiuso con un cuscino.



Sopra, la comoda inclinazione della scala d'ingresso, a cui corrisponde una lunga escursione del tambuccio. A destra, la spaziosa toilette di poppa, con zona lavello e zona doccia/wc separate da una tenda.



INTERNI ★★★★★

Del Sun Odyssey 43 sono previste tre versioni di interni "modulari", che differiscono solo nel numero delle cabine, variabile da due a quattro. Dinette, cucina, carteggio e le due toilette sono per tutte identiche. Scelta che deriva dalla necessità di economizzare sui tempi di lavorazione, a scapito però dell'equilibrio dei singoli locali: la versione a due cabine avrebbe bisogno di un bagno di prua più grande, come altrettanto sacrificata è la cabina laterale di prua della versione charter, che ha cuccette lunghe 185 cm. Ne consegue che la più azzeccata in rapporto agli spazi comuni è quella a tre cabine, con l'armatoriale a prua e le due gemelle di poppa. E visto che sono le stesse della versione in prova, partiamo proprio da queste: oltre all'ampiezza delle cuccette matrimoniali, inusuale su barche di questa taglia, si apprezza l'ariosità dei due metri di altezza e la ventilazione offerta dal boccaporto e dai due oblò apribili. Una delle due cabine comunica direttamente con la toilette di poppa, lunga 155 cm, ovvero mezzo metro in più delle dimensioni standard. Tant'è che ospita una zona doccia separata, con coperchio del wc che funge da panchetta. Sul lato opposto si sviluppa la cucina a L, con frigo da 200 litri, cambusa a quattro cassetti, ampi piani di lavoro e stipetti in abbondanza. La dinette è composta da un divano a C con panca centrale, che scorre sotto il tavolo per liberare il passaggio (sistema da migliorare). Fronteggiante, un divano a due posti trasformabile in cuccetta con l'aggiunta di un cuscino da infilare sotto il carteggio. La zona di prua della versione charter dispone di una cabina con cuccetta a V e una con letti a castello, servite da un bagno in comune: troppi locali in rapporto alle sezioni dello scafo.

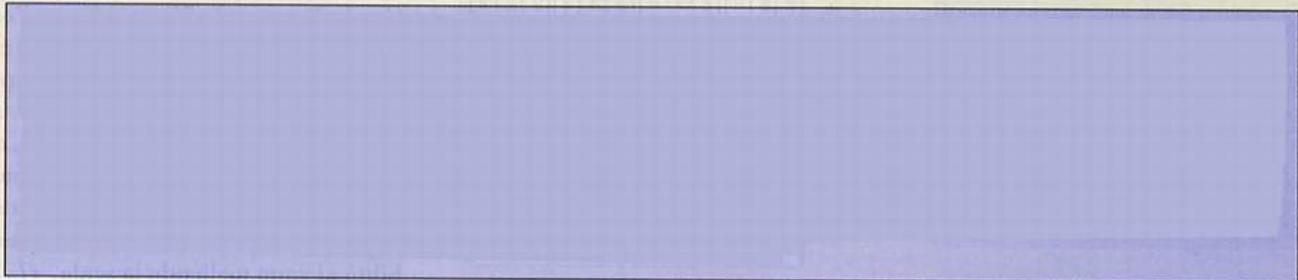
Livio Fiorani



Sopra, una panoramica del quadrato, composto da un divano a C con panchetta centrale e divano a due posti sulla murata di sinistra. Sotto, la cabina di prua della versione a quattro cabine fotografata dai piedi della cuccetta a V.



Sopra, il tavolo da carteggio misura cm 50x75, sufficiente lo spazio a murata per l'elettronica.



LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 13,21
Lunghezza scafo:	m 12,84
Lunghezza al gall.:	m 11,43
Larghezza:	m 4,19
Pescaggio:	m 2,00
Dislocamento a vuoto:	kg 9300
Zavorra:	kg 2955
Superficie velica (135%):	mq 92,2
Numero cuccette:	4/8+2
Motore:	Yanmar 56/80 cv
Capacità serbatoio acqua:	lt 400
Capacità serbatoio gasolio:	lt 200
Omologazione CE:	Cat. A - 10 persone
Disegnata da:	Daniel Andrieu
Costruita da:	Jeanneau
Importata da:	Union Yachts
Piazza Milano 9, 16033 Lavagna (GE), tel. 0185 314021, fax 0185 313348, www.jeanneau.com	



PAGELLA

Progetto	★★★★★
Coperta	★★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★★
A vela	★★★★
A motore	★★★★★
Interni	★★★★★
Impianti e dotazioni	★★★★

(segue da pag. 112)

invece la pena prevedere vele più efficienti di quelle di serie (randa con due stecche lunghe e due corte e genoa al 150%): specie con poco vento, il guadagno può essere sensibile.

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

Dell'impiantistica si apprezza la facilità di intervento ai vari componenti, tutti piazzati in zone accessibili. Per lasciare liberi i gavoni sotto la dinette, il cantiere ha ridotto la riserva di acqua, inferiore alla media della categoria, e piazzato uno dei due serbatoi a prua, con i soliti problemi legati al beccheggio. Sufficiente, invece, l'autonomia di gasolio. Il quadro elettrico è completo di amperometro e voltmetro e di facile lettura, gli staccabatterie sono sia sul positivo che sul negativo. Consigliata una terza batteria opzionale per i servizi.

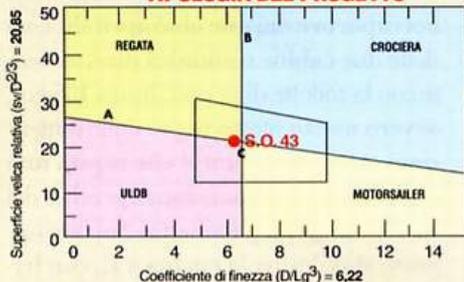
A VELA ★★★

Abbiamo avuto modo di provare il Sun Odyssey 43 in una giornata di vento variabile da 8 a 15 nodi, e questo ci ha permesso di verificare che il range di vento ideale di questo scafo è oltre i dieci nodi di reale. Una sorta di confine, sopra o sotto il quale la differenza di comportamento è netta, tanto che un nodo in più o in meno di aria porta a variazioni di velocità di due nodi. Il che conferma quanto già accennato nella sezione del progetto: la carena è buona, ma c'è poca tela. Vero è che l'elica a tre pale fisse non è un toccasana per le ariette, e che le vele di serie sono tutt'altro che efficienti. Ma con vento leggero manca potenza e, con un po' d'onda come quella incontrata nel test, in bolina si deve obbligatoriamente poggiare. Non appena l'anemometro va in doppia cifra, il timone diventa sensibile, la barca prende il suo passo e si può tornare a stringere i canonici 45°. Lo stesso vale nelle andature larghe, ma in questo caso il gennaker è in grado di riequilibrare il rapporto "peso/potenza".

A MOTORE ★★★★★

Con lo Yanmar da 56 cv in linea d'asse abbiamo superato 8 nodi a regime di crociera. Il che fa supporre del tutto superflue le motorizzazioni più potenti. All'ormeggio la manovrabilità è buona, con un leggero effetto sinistrorso da imputare all'elica a pale fisse. Nella norma anche i livelli di rumore, ottima l'accessibilità al vano togliendo la scala. (L.Z.)

TIPOLOGIA DEL PROGETTO

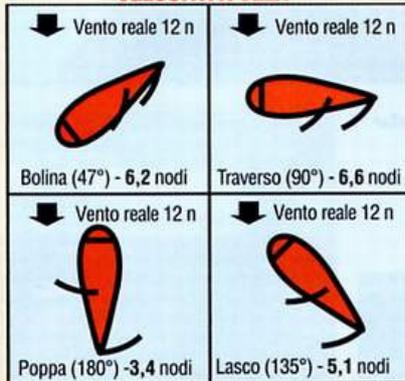


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto involata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 8,21
L.scafo/baglio max:	3,06
(< 2,90 = barca molto larga)	
(> 3,40 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento:	31,7% vers. chiglia 2,00 m

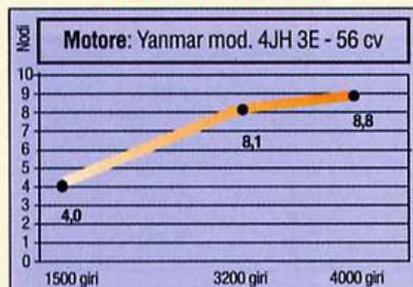
VELOCITÀ A VELA



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	8/15 nodi
Stato del mare:	poco mosso
Equipaggio imbarcato:	5 persone
Pulizia carena:	buona
VELE USATE	
Randa semistecata - Genoa 135% avvolgibile	
STRUMENTAZIONI USATE	
Gps Panasonic con cartografia Navionics - Fonometro Delta - Staz. del vento Raytheon.	

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE

