



Sun Odyssey 49 DS

Il mondo dei Deck Saloon, segmento ormai affermato nel mercato, si arricchisce di un valido protagonista dal prezzo interessante

di VANNI GALGANI

Il cantiere francese Jeanneau, secondo per importanza solo ai colossi Beneteau e Bavaria, ormai da anni affianca alla tradizionale linea di cruiser con tuga bassa una serie di Deck Saloon. Dopo alcuni esperimenti dalle forme improbabili, con il Sun Odyssey 54 DS, nato e proposto solo nella versione con salone panoramico, il cantiere transalpino sembra aver trovato una linea caratterizzata e vincente, confermata anche dal grande successo di pubblico.

Quindi è stato naturale proporre una versione panoramica anche per l'ottima carena del 49. I Deck Saloon della Jeanneau, però, sono ben di più che una semplice rivisitazione della coperta fatta su scafi già esistenti: è l'intera impostazione della barca a risultare diversa. Tutto, dalla disposizione delle cabine alla dotazione di volumi per lo stivaggio, fino alle possibilità di arricchire l'impiantistica, denota una progettazione finalizzata alle grandi crociere. Come avevamo già notato sul 54, i DS sono pensati e realizzati per essere vissuti in modo completo.

Quindi, anche se le dotazioni standard restano piuttosto "basiche" per rimanere concorrenziali nei prezzi, le barche vengono predisposte, con vani appositi e soluzioni studiate ad hoc, per accogliere ogni genere di optional, dai winch elettrici fino alla lavatrice, permettendovi di personalizzarla secondo l'uso che intendete farne, che sia la classica crociera mediterranea o il giro del mondo.

Il nuovo Deck Saloon della Jeanneau mentre salta su un'onda mostrando le belle linee della carena

Sun Odyssey 49 DS



I cosiddetti Deck Saloon sono una tipologia di barca tradizionalmente tipica dei cantieri nordici (anche se, andando indietro nel tempo, molte delle barche per il Mediterraneo adottavano questa soluzione, basti pensare ai numerosi progetti di Giles o di Anselmi Boretta). Lo scopo originale è quello di gustarsi il panorama restando al calduccio ben protetti dalle intemperie che, a quelle latitudini, caratterizzano la maggior parte dell'anno. Da ormai qualche anno, però, questo genere di barche rappresenta, un po' come le station wagon per le automobili, una formula molto gradita a una larga fascia di utenti, occupando una buona fetta del mercato, fino a rappresentare la maggioranza nel mondo dei mega yacht. Dalle

classiche forme "a scatoletta" che caratterizzano i Deck Saloon dei cantieri più tradizionali si sono affiancate linee di tuga avveniristiche, con segni grafici talvolta mutuati dal mondo dei motoscafi, che rendono queste imbarcazioni appetibili anche da chi ama il design moderno. È il caso degli Jeanneau, le cui linee della tuga, caratterizzate da volumi sinuosi e finestre lenticolari, sono studiate dal designer italiano Vittorio Garroni. La carena, invece, è quella del 49 normale dovuta alla sapiente matita di Briand, un ottimo connubio tra bellezza, rendimento e abitabilità. Le forme dello scafo sono eleganti e dotate della giusta proporzione per quanto riguarda gli slanci e l'insellatura; la tuga, invece, rappre-

senta un classico esempio di "prendere o lasciare" e soddisfa soprattutto chi predilige le linee moderne e tondeggianti. Le appendici sono, ovviamente, finalizzate alla crociera con pescaggio ridotto e parte della stabilità affidata alle forme dello scafo (la percentuale di zavorra non arriva al 30%). Il timone, però, ha dimostrato una buona efficienza consentendoci di manovrare con prontezza. Anche il piano velico segue la stessa filosofia: le priorità sono la semplicità d'uso e la possibilità di tenere tutta la tela con venti sostenuti. Quindi i metri quadri scarseggiano: anche se la J è più lunga del 49 normale (che ha l'avvolgifiocco recesso, quindi più arretrato) la tela complessiva è inferiore di 17 mq, fatto dovuto

1 A prua delle lande la coperta diventa più vivibile, con aree adatte a sdraiarsi. In primo piano il salpancore semi-incassato con campana di tonnellaggio esterna, una soluzione apprezzabile su un cruiser puro;
2 Il grande pozzetto ha tutta la zona intorno alle panche dedicata agli ospiti "non manovranti" e comprende un grande tavolo centrale fisso. Le manovre sono concentrate intorno al tambuccio e davanti al timoniere;
3 Anche se non amiamo i trasti sulla tuga, quello del Sun Odyssey 49 DS è lungo e di ottima qualità, e risulta ben manovrabile con i winch sulla tuga. Da notare il grande e ben realizzato sprayhood di cui, però, una parte rimane fissa



4 Le dimensioni del pozzetto sono veramente generose e la circolazione risulta agevole. Di pregio i corrimano in acciaio sui bordi della tuga e intorno al tavolo, questi ultimi utili anche per trattenere oggetti; **5** Il grande pulpito, pur poggiando su quattro punti, non risulta particolarmente robusto. Bello il musone doppio. Da notare che, rispetto alla versione normale del 49, il tamburo dell'avvolgifiocco non è incassato; **6** Tutte le manovre di randa sono concentrate sui winch di tuga, ben riparati dallo sprayhood. Manovrarli potrebbe risultare un po' scomodo per via del pavimento rialzato davanti al tambuccio; **7** La grande finestra centrale sulla tuga può risultare veramente pericolosa se, inavvertitamente, ci si cammina sopra

soprattutto all'adozione della randa avvolgibile, fornita di serie. La coperta è, ovviamente, dominata dalla grande tuga con finestre panoramiche. Le manovre sono comunque tutte rinviate in pozzetto, con un'organizzazione particolarmente attenta all'utilizzo con equipaggio ridotto. I winch primari (meglio montarli elettrici) sono davanti al timoniere che può gestire agevolmente le virate; quelli secondari sono sulla tuga e regolano completamente la randa, sia per l'apertura/chiusura che per la scotta/carrello. Per il resto, il grande pozzetto, come anche altri spazi verso prua, è votato al comfort, con ampie aree completamente sgombre da attrezzatura. Le panche sono decisamente lunghe

(quasi due metri) e protette su tre lati, con ampia possibilità di poggiarsi con la schiena. La timoneria a doppia ruota lascia un comodo passaggio verso lo specchio di poppa, ulteriormente agevolato dalla porticina a due ante. Molti i gavoni, con un vano "umido" sotto il pavimento e due grandi volumi sotto le panche. Risulta invece meno agevole muoversi fuori dal pozzetto: anche se agevolati da un gradino, i paraventi sono molto larghi da scavalcare e i passavanti, data la larghezza della tuga, hanno dimensioni quasi sempre ridotte, con punti inferiori a 20 cm. Superate le lande le superfici si fanno più fruibili e si trovano anche buoni piani per sdraiarsi. Verso prua la grande cala vele e il vano per la catena.

A Il grande pozzo catena ha il portello apribile in due parti. In evidenza la landa per la trinchetta; **B** Molto belli ma decisamente poco pratici, i passacavi chiusi costringono a infilare le cime dalla testa; **C** L'accesso alla profonda cala vele è agevolato da una scala; **D** Questo è il pratico passaggio verso lo specchio di poppa. Da notare il carabottino che chiude il vano "umido" (scarica direttamente verso l'esterno) perfetto per cime bagnate o altri oggetti grondanti. Unico neo, la scaletta telescopica a scomparsa è veramente dura da manovrare; **E** Il gradino per uscire dal pozzetto ha una forma che riprende il design della tuga

Sun Odyssey 49 DS



I 49, insieme ai 35, sono cronologicamente gli ultimi modelli Jeanneau a essere prodotti utilizzando metodi costruttivi tradizionali (i più recenti 40.3 e 45 adottano controstampi strutturali). Infatti la struttura, come è stata fino a oggi tradizione del colosso francese, è costituita da madieri e longheroni in compensato sagomato di grosso spessore che vengono posizionati tramite appositi "ragni" e quindi laminati, con tessuti di vetro o, nei punti di maggiore stress, kevlar, direttamente allo scafo. Quest'ultimo è in single-skin di poliestere con strati esterni in resina vinilestere. Una struttura omogenea, anche se non raffinata, su cui insistono il bulbo, il piede d'albero e le lande. Per sorreggere il paiolato vi è anche un

telaio in legno e i controstampi vengono usati solo in alcune zone delimitate, come i bagni o il castello motore. La coperta è invece in sandwich di vetro e balsa, a garanzia di una maggior rigidità e di un buon isolamento termico. Lo stile interno non si discosta molto dallo standard Jeanneau anche se vi sono alcuni dettagli nuovi: i mobili sono sempre in teak semilucido con spigoli in massello arrotondati ma, in alcune parti, compaiono degli elementi in lamellare. Di buon livello le finiture, sicuramente tra le migliori nel mondo della cantieristica da grandi numeri. Probabilmente saranno gli interni l'elemento che maggiormente catturerà gli acquirenti del Sun Odyssey 49 DS. E qui va subito chiarito un aspetto. Questo recen-

te Jeanneau si chiama Deck Saloon ma non lo è nel senso letterale del termine. Infatti, nella comune accezione con Deck Saloon si intendono barche in cui alla deck house, cioè alla parte di tuga alta e vetrata, corrisponde anche un rialzo del pavimento del quadrato (o perlomeno della parte di esso intorno alla dinette, intesa come divani e tavolo) in modo da consentire di vedere il mare anche stando seduti. Così non è nel 49 DS. Anzi, rispetto alla quota ai piedi della scala, il pavimento si abbassa in cucina e nella dinette, con un ulteriore gradino per andare nella cabina di prua; per guardare il mare da seduti bisogna usare gli oblò a murata, né più né meno di quello che avviene sulla versione normale. La grande differenza si

1, 2 Queste foto evidenziano bene la grande ariosità del quadrato. Nel punto di massima altezza farete fatica ad aprire l'osteriggio. Notate il salto di quota e l'infelice disegno dei tientibene sul soffitto (veramente difficile attaccarvi). Stona un po' il carter in plastica bianca su cui poggia la scala; **3** La cucina, raccolta e ben sfruttabile, ha però poche aree libere per lavorare: consigliabile l'apertura verticale del vano frigo opzionale; **4** Il carteggio offre un discreto vano per i libri ed è completo di quadro elettrico realizzato con cura. Sotto il voluminoso seggiolino (necessariamente senza cuscino per non alzare troppo la seduta) trova spazio una lavatrice a carica verticale; **5** Il tavolo ad ante chiudibili (optional, come le sedie) permette una più comoda vita "di salotto"



6 La dinette offre otto sedute intorno al tavolo più un divano da 2/3 sul lato opposto; **7** La cabina di prua, modulabile, nell'assetto armatoriale. Il cuscino tagliato a metà lascia individuare il punto di divisione dove viene applicata la paratia: si ottengono due cabine gemelle con letti però piuttosto stretti; **8** In questa versione a prua vi sono due bagni speculari; se si sceglie l'armatoriale, viene fornito un singolo bagno grande con doccia separata; **9** L'esemplare in prova adottava la grande armatoriale a poppa. Il letto è veramente ampio e il pozzetto non incombe particolarmente (83 cm di altezza); risulta però basso il passaggio centrale (160 cm); **10** In tutte le versioni, a poppa si ha un grande bagno con vano doccia separato

apprezza stando in piedi, posizione dalla quale il panorama è ad almeno 270°, e soprattutto si ha in termini di liminosità: dalle nostre foto potrete percepire la grande sensazione di luce, oltre che di ariosità, che pervade tutto il quadrato. Una qualità impagabile per chi ha sempre sofferto la calustrofobia tipica delle barche a vela tradizionali. Inoltre, la maggiore altezza del piano paiolo sotto la scala ha permesso di ricavare volumi in sentina utili per gli impianti (ci sta persino il generatore). Per quanto riguarda le forme della vetratura, potranno piacere o no, ma sono senza dubbio altamente scenografiche. Appena scesi, sulla sinistra si trova il carteggio, unica parte con pavimento rialzato. Il piano ha un

buono sviluppo, specie in larghezza, e la seduta, priva di cuscino, ha sufficienti volumi per accogliere una lavatrice. In cucina sono stati sfruttati tutti gli spazi possibili per lo stivaggio, compresa la sentina. Le cabine offrono interessanti soluzioni modulari sia a prua che a poppa: si va dalle due armatoriali alle quattro doppie con tre bagni. Il segreto sta nell'adozione di paratie smontabili: con poche manovre (nella pratica non sempre così semplici come pubblicizzato dal Cantiere), si dividono i letti ottenendo due ambienti. La barca in prova adottava questa soluzione a prua, mentre a poppa aveva una vera e definitiva armatoriale, dotata di grande letto e bagno con doccia separata. Unico punto critico in questa soluzione è il passaggio sotto il pozzetto.

A I grandi cassetti sotto i letti di prua; **B** In cucina anche la sentina è organizzata con cestelli per organizzare la cambusa; **C** Sotto il pavimento rialzato ai piedi della scala viene collocato il generatore Onan (optional) completo di box per l'insonorizzazione; **D** In cucina, sopra i fornelli viene fornita di serie una vera cappa di aspirazione completa di scarico in coperta; **E** I vani frigoriferi sono veramente ampi. I portelli, ottimamente coibentati, sono sostenuti da pistoni a gas; **F** La foto evidenzia la struttura tradizionale e il telaio di legno su cui poggiano i paioli



FOTO JEANNEAU



FOTO JEANNEAU



FOTO DE MARIA / ACTION IMAGE (CANON)



FOTO DE MARIA / ACTION IMAGE (CANON)

Benvenuti a bordo

I numeri del Sun Odyssey 49 DS non giocano certo a favore delle prestazioni. I 12.000 chili, di cui solo il 30% nel bulbo, e gli scarsi 97 mq di superficie velica (il Bavaria 50, ad esempio, ne ha 130), considerando anche la randa avvolgibile, non fanno prevedere nulla di buono. Eppure, anche in condizioni poco favorevoli, il 49 DS si è mosso più che onorevolmente.

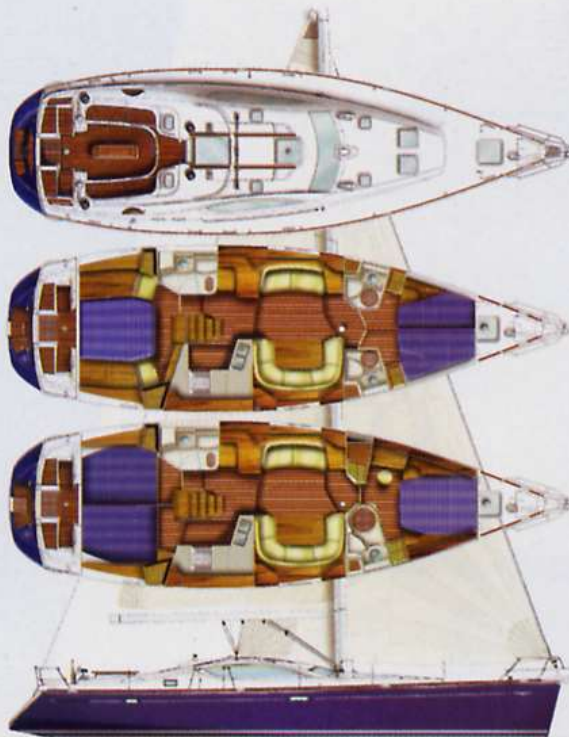
Questo non fa altro che confermare ciò che avevamo già valutato sul 49 normale: l'ottima carena di Briand, intelligentemente studiata per la crociera pura, riesce a muoversi sempre con grande equilibrio e una certa disinvoltura. Il segreto è non pretendere troppo dalla bolina, soprattutto con mare in prua. Le condizioni della nostra giornata di prova offrivano vento tra i 12 e i 18 nodi reali e mare formato, con onde sproporzionate rispetto al vento. Quindi una discreta sofferenza, specie in bolina. E in effetti, complice anche il serbatoio di prua, in questa andatura non siamo riusciti a superare i 6,5 nodi, sbatacchiando sulle onde più ripide. Appena abbiamo allargato un po', ci siamo attestati su onesti 7,3 - 7,5 nodi, fino a una punta di ben 9,6 al lasco.

Ciò dimostra che in bolina ci vorrebbe un po' più di potenza, ma che le forme dello scafo permettono di scivolare agevolmente sull'acqua quando il mare non infierisce, con una bella scia piatta e pulita e una discreta soddisfazione. Il timone rimane sempre reattivo e

sensibile, permettendo anche di fare manovre repentine e di giocare tra le onde. In questo senso aiuta anche la corretta configurazione del pavimento per il timoniere, specie stando sopravvento; i più alti, però, sbattono con la testa sul bimini. Buona in generale la circolazione in pozzetto, dove sia intorno al tavolo, sia sulla tuga, si trovano pratici tientibene; molto peggio fuori dal pozzetto, (i parande risultano ingombranti da scavalcare e i passavanti sono stretti), e dentro: dovendo andare a prua, abbandonata la colonnina davanti alla cucina si è in balia delle onde fino alla paratia davanti, data l'impossibilità di agguantarsi con successo agli improbabili tientibene incastrati nel cielino della tuga.

Funzionale la distribuzione delle manovre: una volta regolata la randa, basta il timoniere a condurre la barca (a patto che si adottino i winch elettrici; altrimenti si può fare lo stesso ma, complice la posizione poco ergonomica, diventa molto più faticoso). Soddisfacenti anche le prestazioni a motore: abbiamo superato gli 8,8 nodi al massimo dei giri attestandoci sugli 8 a regime di crociera (3.200 giri); a questa velocità il rumore è nella media mentre, quando si aumentano i giri, l'asse si fa sentire abbondantemente. Le manovre non impensieriscono, ma più per l'efficienza del timone che per l'elica di prua la quale, data la posizione piuttosto superficiale del tunnel, perde efficienza al minimo rollio.

Scheda tecnica



| | |
|--------------------|----------------|
| Panche pozzetto | 193x48 cm |
| Spazio tra panche | 146÷117 cm |
| Passavanti | 26÷20÷44 cm |
| Tavolo pozzetto | 116x110 cm |
| Tavolo dinette | 134x78 cm |
| Tavolo carteggio | 112x59 cm |
| Letto prua | 209x180÷145 cm |
| Letti prua singoli | 209x130÷73 cm |
| Letto pp matr | 198x180÷145 cm |
| Larghezza porte | 40 cm |

Dedicato a...

Il Sun Odyssey 49 DS ci ha dimostrato di essere una barca decisamente versatile: ha un sapore "armatoriale", con forme esclusive, cabine faraoniche e finiture di buon livello, ma con poco sforzo può rapidamente trasformarsi in una lussuosa barca da charter di alto livello, ridistribuendo i suoi interni in quattro cabine doppie e tre bagni. Questo significa poterne fare usi diversi ma anche avere più chance nel momento di rivenderla. Le forme della tuga non piacciono a tutti ma sono ricercate e apprezzate da chi ama linee morbide e attuali. Quindi se cercate una barca da vivere completamente, con l'opportunità di modificarla al mutare delle vostre esigenze, troverete poco di meglio sul mercato, specie considerando il prezzo. Infine un piccolo consiglio pratico: anche se bello e di gran moda, evitate di ordinare lo scafo blu. Sarà perché la tinta Jeanneau è molto scura, sarà per lo scafo in single skin, ma basta un po' di sole per far diventare le murate veramente roventi.



i concorrenti

| Nome | cantiere | Lungh. | Largh. | Disl. | sup. vel. | prezzo |
|---------------|--------------|--------|--------|--------|-----------|---------|
| Moody 49 | Moody | 14,80 | 4,40 | 15.700 | 157,30 | 485.520 |
| Comet 51 DH | Comar Yachts | 15,40 | 4,70 | 13.000 | 118,00 | 448.000 |
| Farr 50 ph | Farr P. H.Y. | 15,38 | 4,70 | 17.000 | 147,00 | 790.000 |
| North Wind 50 | North Wind | 14,98 | 4,50 | 17.200 | 122,00 | 477.000 |

Progetto: Philippe Briand/Vittorio Garron

| | | |
|--|-----------|----------------|
| Lunghezza scafo | 14,73 | m |
| Lunghezza gall. | 12,90 | m |
| Larghezza | 4,49 | m |
| Immersione | 1,65/2,15 | m |
| Dislocamento | 12.600 | kg |
| Zavorra (30%) | 3.750 | kg |
| Sup. vel. (randa avv. + genoa 140% avv.) | 97,00 | m ² |
| Motore Yanmar 4JH3-TE asse elica | 75 | h |
| Serb. nafta | 240 | l |
| Serb. acqua | 700 | l |

Attrezzatura

- albero in alluminio Sparcraft, 2 crocette acquartierate, sartie in spiroidale discontinuo
- avvolgifiocco manuale Profurl
- vang rigido
- winch Harken 2x56 ST + 2x44 ST
- stopper Spinlock (12) XTS + (2) XAS
- timonerie Whitlock, ruote in acciaio ø 90 cm
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo: solid di vetro E, struttura in legno, con rinforzi in kevlar, laminata allo scafo, resina poliesterio
- coperta: sandwich con fibre vetro E e balsa

Dotazioni

- randa e genoa avvolgibili in dacron
- plancia poppa e pozzetto rivestiti in teak
- osteriggi (10) Gojot e oblò (5) Gebo
- salpancore elettrico Lofrans Leopard 1200 w
- frigo elettrico 230 l
- impianto acqua calda (45 l)
- impianto 220v con cavo banchina
- cappa aspirante sopra il fornello
- radio stereo CD

Meteo della prova

- vento: da 12 a 18 nodi reali
- mare: molto mosso

Prezzo

Sun Odyssey 49 DS € 246.546

Optional

| | |
|---|--------|
| Ponte in teak | 11.236 |
| Supplemento motore Yanmar 100 hp | 1.900 |
| Sprayhood + bimini | 5.071 |
| Winch elettrici Harken 2x56 per genoa | 7.963 |
| Generatore Onan 4 kw | 14.780 |
| Bow thruster in tunnel 7 cv | 7.282 |
| Riscaldamento 8500 w 2 uscite | 6.397 |
| Desalinatore duo 12/230 v 60 l/h | 10.180 |
| Lavatrice/asciugatrice 5 kg | 1.722 |
| Aria condiz. 32.000 btu quad. e cab. prua | 15.665 |
| Porta frigo verticale in inox | 739 |
| Forno a microonde 220 v 24 l | 801 |
| Tavolo pozzetto in teak + copertura blu | 1.203 |
| 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