

Sun Odyssey 42 i

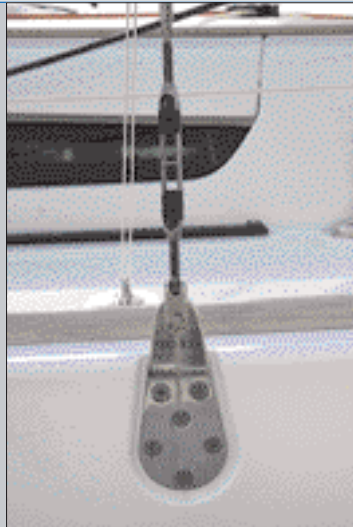
Bella con leggerezza

Un nuovo modello completa la gamma Sun Odyssey. Coperta in infusione, costruzione accurata. E una sfida: battere i cugini della Bénéteau

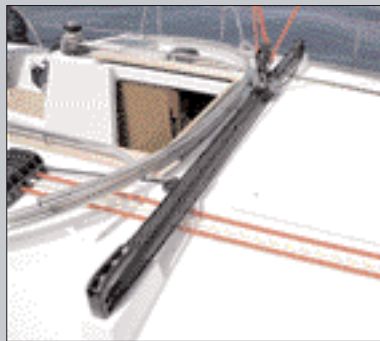
di Nico Caponetto - foto di Toni Valente

Marc Lombard conferma la sintonia con la Jeanneau e firma ancora una barca della gamma Sun Odyssey, il 42 i. Nato per sostituire il vecchio 43, questo scafo ricalca in pieno l'impostazione data ai precedenti modelli, il 36 e il 39, e ancora una volta la "i" sta a indicare la caratteristica costruttiva della coperta, realizzata con la tecnica dell'infusione denominata Prisma Process.

Un'innovazione introdotta nella gamma che, come vedremo, ha trascinato con sé una serie di accorgimenti e modifiche ►►



Sopra, l'attacco sullo scafo della landa della sartia alta e, in alto a destra, il lungo trasto della scotta della randa posizionato sulla tuga



Sopra, la rotaia del carrello del genoa; sotto, due superfici inclinate fungono da punta piedi per il timoniere



Sopra, ottima la posizione della zattera sotto la schiena d'asino a poppa; sotto, i passacavi chiusi sono molto solidi



che hanno reso particolarmente interessante questo test. Del 42 piedi è stata realizzata anche una versione Performance che si differenzia per l'albero maggiorato e per alcune modifiche nella chiglia che la rendono più leggera e più profonda. Abbiamo provato la versione cruiser a Hyères, in Costa Azzurra, veleggiando nello splendido contesto disegnato dalle isole Porquerolles, in condizioni meteo diverse ma sempre molto buone. L'impressione generale è quella di una barca in cui il dettaglio è stato messo al centro delle attenzioni progettuali per cogliere due obiettivi: buone prestazioni a vela anche con arie leggere, e una sensazione di confort in pozzetto e negli interni.

COSTRUZIONE

Se è vero che è la coperta l'elemento di maggior novità sul piano del metodo costruttivo, è pur vero che anche lo scafo presenta alcuni particolari, come per esempio il controstampo e i canali di drenaggio dell'acqua in sentina, che denotano l'attenzione posta dal progettista nel pensare a particolari che in barche commerciali a volte segnano la differenza. La stratificazione è infatti realizzata in modo classico, stendendo a mano stuoie di vetro e resine poliesteri che vengono sostituite, negli ultimi strati, quelli più esterni, con quelle viniliche che meglio si adattano a resistere ai processi osmotici. Le naturali torsioni dello scafo sono contrastate dalle paratie strutturali e dal controstampo. Quest'ultimo elemento presenta un'interessante modifica rispetto alle costruzioni più tradizionali. Nella zona della chiglia, infatti, il controstampo è stato interrotto e fazzolettato allo scafo che in questa parte è rinforzato. L'obiettivo è quello di mettere in vista il passaggio dei prigionieri nello scafo, in modo da evidenziare immediatamente la presenza di eventuali crepe o infiltrazioni. Sul fondo dello scafo è stato realizzato un ragno strutturale in vetroresina che ha il compito di assorbire i carichi e le sollecitazioni provenienti dalle appendici. A questa altezza arriva anche il canale di drenaggio che è stato realizzato perfettamente a filo in modo da limitare, se non annullare, la presenza di ristagni.



La coperta è laminata in sandwich di vetro e balsa con il metodo dell'infusione. Una tecnica che permette di ridurre il peso proprio dove necessario, ossia nella parte alta dello scafo, pur mantenendo robustezza e rigidità. La giunzione scafo - coperta è realizzata in modo meccanico con rivetti e viti autofilettanti. La chiglia, che costituisce una zavorra di quasi 2.800 chili, è in ghisa trattata con resine epossidiche e termina con uno scarpone piuttosto allungato verso poppa. La versione performance pesa duecento chili in meno e porta il pescaggio da 2,13 metri a 2,30. Di buone dimensioni (vista l'efficacia in manovra) la pala del timone, laminata con resine poliesteri e azionata da un meccanismo classico costituito dal settore in alluminio e frenelli. Non ci convince la scelta di posizionare i due serbatoi di acqua e carburante alle estremità, soluzione largamente in uso, ma che accentua i movimenti di beccheggio.

COPERTA E ATTREZZATURA

Un altro elemento positivo del SO 42i è la buona ergonomia che caratterizza gli spazi. Ci si muove bene sia in pozzetto che in coperta, l'organizzazione e la distribuzione delle attrezzature è ben studiata, alcune soluzioni, colte per rendere più comodi i movimenti, non penalizzano la struttura e l'efficienza. Si ha una bella sensazione di studio e progettazione accurati. Un esempio è la scelta di ancorare le lande delle sartie alte allo scafo. Se è vero che produce un immediato effetto positivo sui movimenti dell'equipaggio, che può spostarsi su un passavanti sgombro largo fino a 47 centimetri, e sull'estetica, è pur vero che la scelta è stata compiuta in armonia con l'intera filosofia della barca: maggiore leggerezza a parità di robustezza. Così le lande sullo scafo hanno ragione di esistere in quanto le crocette sono molto più lunghe a causa di una riduzione della sezione dell'albero e quindi di un ulteriore rispar- ➤



Sopra, anche con brezze leggere il Sun Odyssey 42i riesce a mantenere discrete velocità; a sinistra, con vento fresco riesce a raggiungere agevolmente i 7 nodi con un angolo di bolina di 45 gradi; sotto, l'ampia poppa del Sun Odyssey 42i che garantisce buone prestazioni anche con venti portanti





La cucina, ben arredata e funzionale, si sviluppa sulla dritta; sotto, il quadrato, che rivela buoni volumi, è dotato di due divani contrapposti utilizzabili entrambi per i pasti grazie a un dispositivo che consente l'allungamento del tavolo per mezzo di staffe



mio di peso che si ottiene senza sacrificare robustezza e sicurezza. Di ottime dimensioni il pozzetto che tuttavia dà una sensazione di protezione grazie ai paramare alti 30 centimetri e larghi oltre 40. Comoda la posizione del timoniere che può poggiare i piedi su due superfici inclinate a seconda dello sbandamento. Alle spalle delle due ruote, sotto la seduta, si nota l'ottima collocazione della zattera: protetta ma pronta a essere spinta in acqua. Quattro i gavoni a disposizione in pozzetto: due sotto le panche di contenute dimensioni per dare altezza nelle cabine, e due all'estrema poppa, dei quali quello

di sinistra grande e profondo. Oltre le ruote, collocati sui due paramare in posizione ben arretrata, ci sono i due winch Harken del 46 raggiungibili comodamente anche dal timoniere; altri due, del 40, sono sistemati sulla tuga. In entrambi i casi si tratta di attrezzature un po' sottodimensionate rispetto alle dimensioni della barca. La consueta collocazione del trasto della scotta di randa subito a pruvavia del tambuccio, porta l'applicazione del punto di scotta quasi a metà boma. In compenso il carrello è di buone dimensioni e la sua lunghezza permette di agire con una discreta effica-

cia sulla svergolatura della vela. La larghezza della tuga, se da una parte permette gradevoli volumi interni, dall'altra impone una posizione piuttosto esterna del carrello della scotta del genoa, facendo rinunciare, come vedremo, a qualche grado di bolina. All'estrema prua infine troviamo il gavone dell'ancora classico di cui si può solo notare la mancanza (ormai assai diffusa) di un verricello di tonneggio, a nostro avviso sempre molto utile.

ALBERO E PIANO VELICO

L'albero di serie è un Selden in alluminio di 18,35 metri, poggiato in coperta, con due ordini di crocette molto angolate verso poppa e, come già detto, allungate per portare l'attaccatura delle sartie alte sullo scafo. Tutto il sartame è in spiroidale



A sinistra, la cabina armatoriale collocata a prua e dotata di accesso privato al bagno; sotto, interessante il particolare del tavolo da carteggio che può arretrare verso poppa, scorrendo su due guide, per offrire maggiore spazio al divano a L



A sinistra, una delle due cabine gemelle di poppa con letto matrimoniale e, sotto, il bagno che le serve, collocato di fronte alla cucina



IL PRODUCT MANAGER



Erik Stromberg è il giovane manager che segue le linee di produzione della Jeanneau. Americano di nascita e formazione, da quattro anni si è trasferito sulla costa atlantica francese dove ha coniugato passione, competenze e amore per i buoni formaggi. Un fiume in piena, quando parla delle "sue" barche, e quando racconta dei rapporti con i cugini della Bénéteau.

Partiamo dalla barca, come sempre. Quali le ragioni di questo nuovo modello e gli elementi di maggiore innovazione?

L'esigenza era quella di sostituire il 43 piedi introducendo l'innovazione della coperta in infusione, albero più leggero, un miglior grado di manovrabilità.

Per intercettare quale domanda?

Essenzialmente quella dei clienti Jeanneau, quegli armatori che hanno acquistato un 32 - 35 piedi e ora desiderano fare un salto mantenendo i caratteri salienti della gamma. Che sono: manovrabilità, spazi interni confortevoli, facilità di conduzione.

La mission di Bénéteau. In che rapporti siete con i cugini?

Molto buoni (ride ndr.). Il fatto che rappresentino la proprietà dà una serie di vantaggi. Commerciali, per esempio, per l'acquisto delle componenti e dei materiali, e sul piano degli stimoli. Come lei ha detto, Bénéteau è anche un nostro competitor. Lavorare per migliorarsi in continuazione fa bene a noi e a loro.



dyform a basso allungamento, con paterazzo fisso e patta d'oca. L'armo è frazionato a 9/10 e concepito per una conduzione semplificata al massimo, con una disposizione delle manovre in grado di ridurre l'equipaggio a due persone. Le vele fornite di serie sono in dacron, con randa steccata di 39 metri quadri e genoa al 122% della J di 42,4 metri quadri.

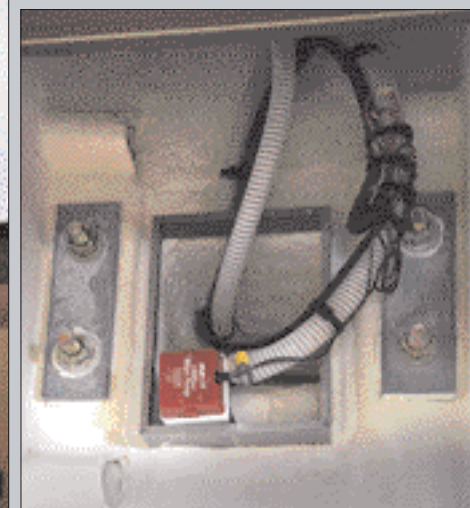
INTERNI

Classici, decisamente armoniosi e funzionali, gli interni non hanno seguito la strada dell'innovazione su cui è stata intradata la struttura del Sun Odyssey 42 i. A prima vista infatti, sia dal punto di vista della disposizione che da quello dei materiali, i designer non si sono scostati molto dal "vecchio" 43 piedi. Nel complesso la vita sottocoperta è resa piacevole dai buoni volumi e dalla dimensione delle cabine in cui possono trovare alloggio sei persone. Anche la dotazione di stipetti e armadi è proporzionata al numero di passeggeri imbarcabili, cosa non scontata soprattutto nelle barche che hanno una buona possibilità di essere destinate al charter. Il quadrato, ben illuminato, è costituito da due divani contrapposti, entrambi utilizzabili per i pasti grazie a un dispositivo di allun-

gimento del tavolo per mezzo di staffe. Sulla dritta si sviluppa la cucina ben arredata, mentre sulla sinistra il tavolo da carteggio che può arretrare, scorrendo su due guide, per lasciare maggiore spazio al divano a L. A poppa troviamo le due cabine gemelle con letto matrimoniale di 2 metri per 1,48 servite dal bagno esterno collocato di fronte alla cucina. A prua è stata realizzata la cabina armatoriale con un letto di 2 metri per 1,75 e accesso privato al bagno. Le altezze variano da 1,90 metri in cabina a 1,99 in dinette.

MOTORE E IMPIANTI

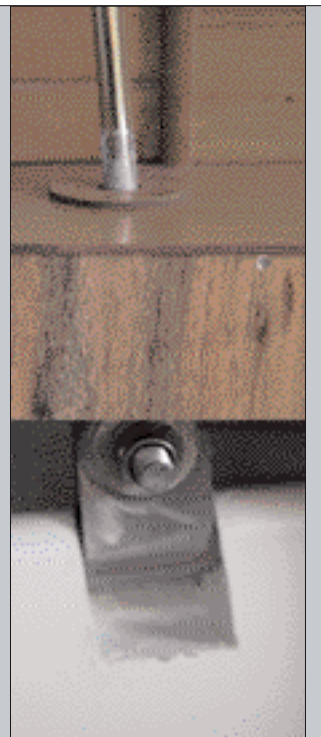
Il Sun Odyssey 42 i è motorizzato con uno Yanmar da 54 hp alimentato da un serbatoio da 130 litri e che sviluppa, secondo la nostra prova effettuata in condizioni di mare calmo e senza vento, una velocità di 7,5 nodi a 2.200 giri. La trasmissione è fornita da un'asse in acciaio da trenta millimetri di diametro che aziona un'elica tripale fissa. Scarso l'effetto evolutivo, probabilmente grazie alla profondità della pala del timone la cui parte più immersa lavora libera dalle turbolenze dell'elica. ➤➤



A sinistra, uno dei tientibene che agevolano la discesa sottocoperta; sopra, particolare dello scafo in zona chiglia: è stato interrotto il controstampo e rinforzato lo scafo per ispezionare l'attaccatura dei prigionieri



Sotto, il motore Yanmar da 54 hp; a destra, la sartia bassa ancorata a un rinforzo strutturale del controstampo



sotto coperta

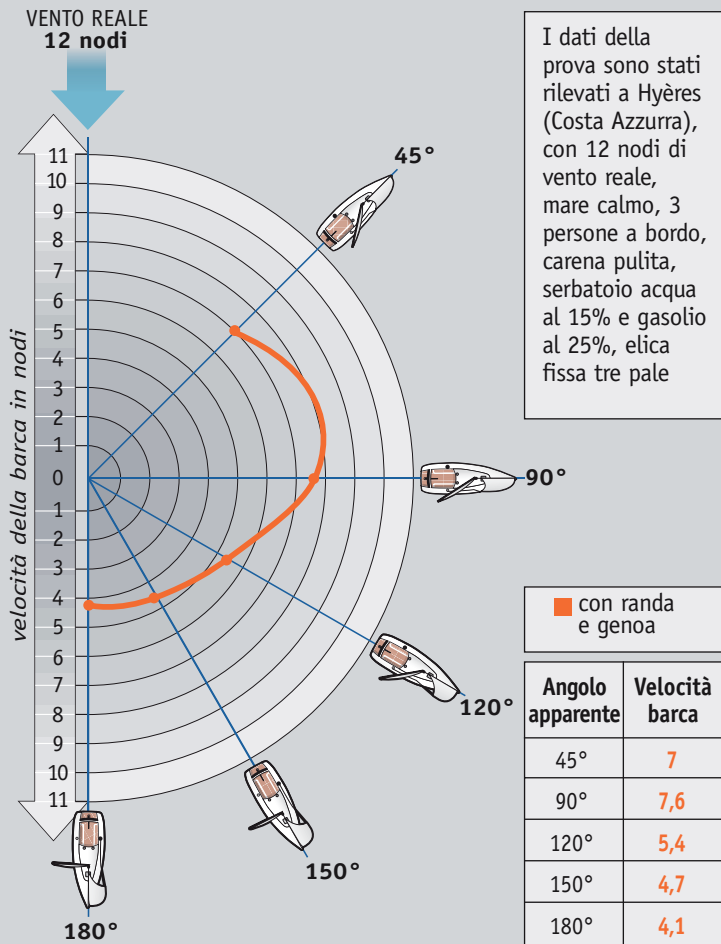
PRO

- Costruzione
- Ergonomia generale
- Prestazioni con arei leggere

CONTRO

- Serbatoi alle estremità
- Dimesioni winch
- Gavoni in pozzetto

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

		Livello di rumorosità (scala di 10)					
giri	nodi	pozzetto	dinette	cabina poppa		cabina prua	
1000	3,7	1	2	2		1	
1500	5,8	1	2	2		1	
2200	7,5	2	3	4		2	
3000	8,7	3	4	5		3	

ACCESSORI EXTRA

	prezzi in euro, Iva esclusa
attrezzatura spi	1.705,69
1 winch elettrico 40.2 Stae-h	3.257,53
bow thruster 4hp	4.797,66
bimini	1.616,22
aria condizionata reversibile (solo per versione 2 cabine)	5.202,34
chart plotter in pozzetto	255,85
scanner per radar 2Kw	2.200,67

L'impianto elettrico è alimentato da una batteria per i servizi da 220 Ah. Una batteria da 110 Ah è riservata all'avviamento del motore. L'impianto idrico può contare su una riserva d'acqua di 355 litri suddivisa in due serbatoi.

PROVA IN MARE

Usciamo dal porto di Hyères in una giornata che non promette di essere amica dei velisti. Calma piatta, a contraddire la fama di questa zona, nota per una costante presenza di brezze. Ne approfittiamo per testare la manovrabilità e le prestazioni a motore. Buone entrambe, con una punta di quasi 9 nodi al massimo dei giri. L'azione sul timone è efficace, con raggi di curvatura stretti; ma, forse a causa di una eccessiva tensione dei frenelli, si avverte una certa resistenza di trascinamento sulle ruote, che riduce le sensazioni, soprattutto a vela, che la barca normalmente trasmette. Finalmente si alza una bava di aria, una leggera termica che confidiamo possa rinforzare nelle ore più calde. Tentiamo di stringere la bolina con sei nodi di vento reale: non si scende sotto i 50 gradi con una velocità al suolo di 4,7 che scende a 3,5 con un angolo di 90 gradi e a 2,2 con 100 gradi al vento. L'idea di una virata in queste condizioni assomiglia a una cattiveria da imporre a equipaggio e barca. Il Sun Odyssey però reagisce d'orgoglio e riesce ad attraversare l'angolo morto senza perdere troppa velocità e chiudendo la virata in circa 110 gradi. Finalmente nelle prime ore del pomeriggio la termica si stabilizza introno ai 12 nodi. Il mondo cambia volto: nonostante il genoa chieda più gradi di quanti ne servano alla randa, la bolina ci permette di stringere fino a 40 gradi anche se il bordo migliore è sui 45 dove navighiamo agevolmente a 7 nodi. Poggiamo fino a un traverso vero per toccare i 7.6 nodi che diminuiscono a 4 nodi circa in poppa piena con randa e genoa a farfalla. Buona la manovrabilità e la stabilità di rotta in condizioni meteomarine che certo non le mettono alla prova. Agevoli le manovre in pozzetto, dove tutto sembra a portata di mano, certo non a caso, e dove l'equipaggio può lavorare anche se numeroso.

IL LEASING PROPONE

Prezzo dell'imbarcazione **125.500** € Iva esclusa

Proposta 1		Proposta 2	
n° canoni	59	n° canoni	83
anticipo 30% Iva incl.	€37.499	anticipo 30% Iva incl.	€37.499
importo per canone	€1.933	importo per canone	€1.453
riscatto finale	€1.500	riscatto finale	€1.500
spesa accensione pratica	€600	spesa accensione pratica	€600

ASSICURAZIONE

Rc	Casco	Franchigia
€115,55	€1.150	€800

Sun Odyssey 42i

VALUTAZIONI

Struttura	● ● ● ● ● ●
Interni	● ● ● ● ● ●
Prestazioni a vela	● ● ● ● ● ●
Manovrabilità	● ● ● ● ● ●
Attrezzatura	● ● ● ● ● ●
Comodità	● ● ● ● ● ●

Stivaggio

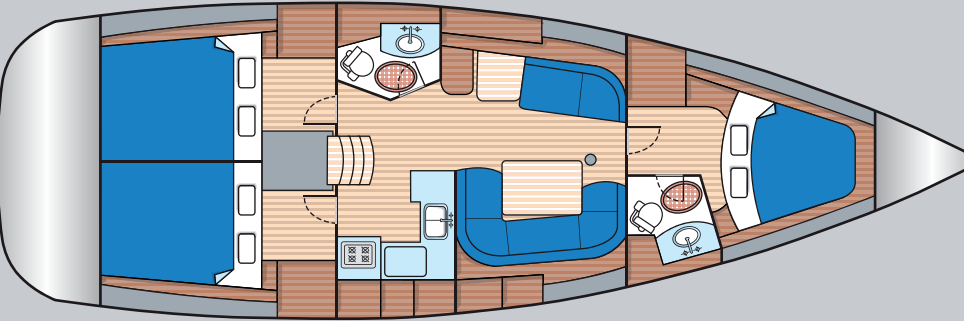
Gavoni esterni	● ● ● ● ● ●
Gavone catena	● ● ● ● ● ●
Dinette	● ● ● ● ● ●
Cucina	● ● ● ● ● ●
Cabina poppa	● ● ● ● ● ●
Cabina prua	● ● ● ● ● ●
Bagno	● ● ● ● ● ●

IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 12,85
Lunghezza al gall.	m. 11,60
Larghezza	m. 4,13
Pescaggio	m. 2,13
Dislocamento	kg. 8.410
Zavorra	kg. 2.553
Sup. velica (r+g)	mq. 81,5
Cabine	2/3
Bagni	2
Riserva acqua	l. 355
Riserva carburante	l. 130
Motore	54 hp Yanmar
Categoria Ce	A
Progetto	Marc Lombard
Cantiere	Jeanneau
Prezzo (Iva esclusa) ca.	€ 125.500

TABELLA COMPARATIVA

	Sun Odissey 42i	Oceanis 40	Dehler 41 CR	Dufour 425
Cantiere	Jeanneau	Bénétteau	Dehler	Dufour
L.f.t.	m. 12,85	12,17	12,45	12,90
Baglio massimo	m. 4,13	3,96	3,95	4,16
Dislocamento	kg. 8.410	7.680	8.900	8.500
Cabine	2/3	2/3	2	2/3
Bagni	2	1/2	1	2/3
Prezzo (IVA esclusa)	€ 125.500	€ 113.900	€ 198.800	€ 144.000



CONTATTI

Union Yachts Spa
Piazza Milano, n° 8
18038 Lavagna (GE)

Tel. 0185 314021
Fax 0185 313348

www.unionyachts.com

unionyachts@unionyachts.com