

Bella con leg

***Un nuovo modello completo
Sun Odyssey. Coperta in in
costruzione accurata. E un
battere i cugini della Béné***

di Nico Caponetto - foto di Toni Valente

Marc Lombard conferma la sintonia con la gamma Sun Odyssey, ma ancora una barca della gamma Sun Odyssey. Nato per sostituire il vecchio 43, questo nuovo modello ripropone l'impostazione data ai precedenti modelli, ancora una volta la "i" sta a indicare la caratteristica della coperta, realizzata con la tecnica dell'innovativa Prisma Process. Un'innovazione introdotta nella gamma che, con il nuovo modello, è trascinato con sé una serie di accorgimenti e mo-



un'inerzia per l'abito maggiore e per alcune manovre nel-

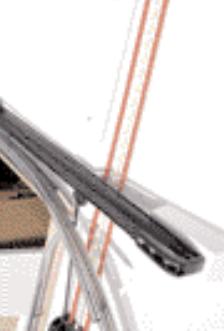
la chiglia che la rendono più leggera e più profonda.

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.

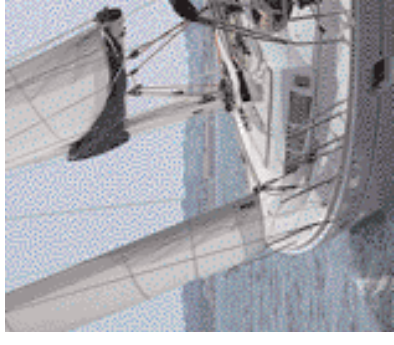
COSTRUZIONE

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 strati di vetro e resine poliestere 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.



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



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 poliestere 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 S0 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 sgombrato 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 robustez-





*La cucina, ben arredata
sotto, il quadrato, che rivela buoni volumi
utilizzabili entrambi per i passi
l'allungamento*

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' sottomensionate rispetto alle dimensioni della barca. La consueta collocazione del trasto della scotta di randa subito a pruvavia

cia sulla svergatura 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 angolo. All'estrema prua infine troviamo il gavone dell'ancora



ALBERO E PIANO VELICO

L'albero di serie è un Selden in al



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



R
esigenza era quella di sostituire i 43 piedi introducendo l'innovazione della coperta in fusione, albero più leggero, un miglior grado di manovrabilità.

Per intercettare quale domanda?

Essenzialmente quella dei clienti Bénéteau, quegli armatori che hanno acquistato un 32 - 35 piedi e ora desiderano fare un alto mantenendo i caratteri salienti della gamma. Le cose 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 ne rappresentino la proprietà dà una serie di vantaggi. Per commerciali, per esempio, per l'acquisto delle componenti e dei materiali, e sul piano degli imoli. Come lei ha detto, Bénéteau è anche un nostro competitor. Lavorare per



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 instaurata 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 possi-

MOTORE E IMPIANTI

Il Sun Odyssey 42 i è motorizzato mentato da un serbatoio da 130 litri nostra prova effettuata in condizio to, una velocità di 7,5 nodi a 2.200 giri da un'asse in acciaio da tren azione un'elica tripale fissa. Scarsamente grazie alla profondità della più immersa lavora libera dalle tur

gamento 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.



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



A sinistra, uno dei tientibene che agevolano la discesa sottocoperta; sopra, particolare dello scafo in zona chiglia: è stato interrotto il controstampo

