



# SUN



**Una bella carena di Briand per il nuovo quindici metri da crociera del cantiere Jeanneau. Una barca dal prezzo interessante e con un azzecato rapporto tra spazi interni ed esterni**

# ODYSSEY 49

*Il nuovo quindici metri di Jeanneau ha dimostrato di cavarsela bene anche in condizioni di vento leggero come quelle della prova.*

Simon Palfrader

**C**ambia il progettista, ma la filosofia resta la stessa. Il nuovo Sun Odyssey 49 ripropone quella formula già sperimentata dapprima con il Sun Odyssey 40 e poi con il 43 e il 35, che punta a ottenere da un unico scafo due versioni diverse, una rigorosamente crocieristica, l'altra più spinta. Anche questo modello nasce infatti con una carena concepita per adattarsi alla futura versione Sun Fast, più invelata e dotata di appendici più efficienti. Pur rispettando le esigenze di abitabilità e facilità di manovra richieste dalla sua destinazione d'uso, questo quindici metri non è quindi una barca disegnata sugli interni, come spesso lo sono i modelli da crociera pura. Complici le dimensioni che hanno permesso di ricavare le volumetrie necessarie senza forzare le linee della tuga, il Sun Odyssey 49 ha dalla sua un'estetica proporzionata e un ottimo rapporto tra spazi esterni e interni. Ma il principale motivo di interesse resta forse il prezzo, che è tra i più bassi della categoria.

#### PROGETTO ★★★★★

Il progetto porta la firma dell'eccentrico Philippe Briand, autore di barche per la Coppa America e di maxi famosi (suo anche il nuovo 40 metri Mari-Cha 4°, che ha di recente stabilito il record di traversata atlantica), così come di tanti modelli di successo degli anni '80 e '90. La carena del Sun Odyssey 49 è caratterizzata da uscite di poppa alte sull'acqua che ricordano quelle degli ultimi IMS, così fatti per ridurre il galleggiamento statico e di conseguenza il Gph. Qui naturalmente il fine è diverso, ma resta il vantaggio di limitare lo sviluppo della superficie bagnata con poco vento e allungare il galleggiamento (dinamico) solo quando serve, e cioè con vento più sostenuto. Il che, considerando il dislocamento e la larghezza dello scafo, non è un dettaglio di poco conto. Il fondo dello scafo è piatto, con fianchi svasati a poppa ed entrate sottili. Il baglio massimo è molto largo e leggermente arretrato, alla ricerca della massima stabilità di forma. Tant'è che, anche grazie al bulbo con scarpone a basso baricentro e pescaggio di 2,15 metri, la percentuale di zavorra non arriva al 30% del dislocamento. Una chiglia che con la sua forma stretta e allungata dovrebbe garantire una buona efficienza in bolina;

non altrettanto c'è da aspettarsi dalla pala del timone, che è al contrario larga e poco profonda. Sul piano estetico il risultato è gradevole: la prua alta accentua l'insellatura del cavallino e, con il blu dello scafo e la linea di galleggiamento rialzata, nasconde bene i 130 cm di bordo libero. Lo stesso vale per lo spoiler colorato in bianco che alleggerisce visivamente le dimensioni imponenti della poppa.

#### COSTRUZIONE ★★★★★

Anche se l'avvento dei macchinari a controllo numerico per il taglio dei legni interni ha dato il suo contributo per diminuire i costi di produzione, Jeanneau costruisce ancora alla vecchia maniera, con risultati apprezzabili sul piano dell'affidabilità ma non certo su quello della leggerezza. Così, al posto del controstampo integrale o del ragno realizzato fuori opera, l'ossatura è costituita da una gabbia di madieri e longheroni in legno compensato fazzolettato sul fondo dello scafo. Sul madiere principale sono attaccate le lande, con contropiastra e perni passanti. Altri quattro longitudinali irrigidiscono la parte alta dei fianchi. Lo scafo è in laminato pieno di stuoia alternata a mat e resina poliestere, l'ultimo strato è impregnato con resina vinilestere per una più alta protezione contro l'osmosi. La coperta è in sandwich di balsa, con la parte centrale del cielino interno realizzato da pannelli di legno foderati in sky. Il bulbo è in ghisa e trattato esternamente con epossidica, il timone ha l'asse in acciaio inox e boccole autoallineanti.

#### PIANO VELICO ★★★

Il nostro grafico "Tipologia del progetto" parla chiaro: con un rapporto superficie velica/dislocamento pari a 21, il 49 non è molto invelato. L'obiettivo d'altronde è quello di agevolare le manovre, allargando il range di vento in cui poter navigare a tutta tela. E anche per questo si apprezza l'equilibrata ripartizione della superficie velica, con un genoa a 19/20 poco più grande della randa. L'albero Sparcraft è armato con due soli ordini di crocette aquartierate e appoggia in coperta, il sartame è in cavo discontinuo con doppio paterazzo. Di serie il vang rigido, due vele di Technique Voile (di taglio mediocre) e il sistema di terzaroli rapidi. Non previsto il tendipaterazzo.

(segue a pag. 85)

A destra, il pozzetto a cuneo, lungo 330 cm e largo mediamente 270 cm. Le panche offrono dieci sedute. Sotto, lo stivaggio del Sun Odyssey 49 prevede su ciascun lato un gavone di poppa profondo e uno sotto la panca. Visibile anche il vano per le due bombole del gas a lato della ruota.



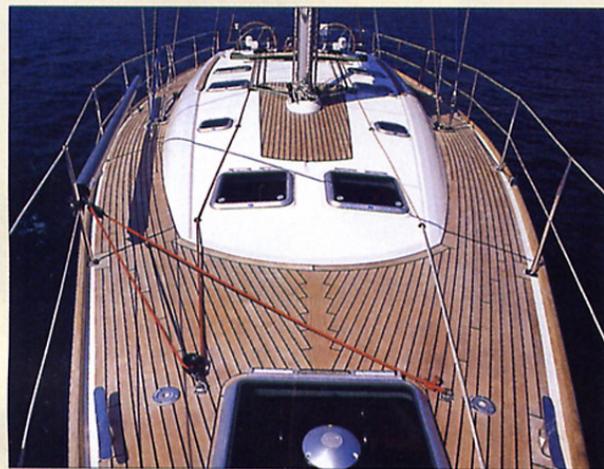
Sopra, i passavanti sono delimitati da un'alta falchetta in teak.

**COPERTA** ★★

Grazie ai bordi liberi alti, Briand ha potuto disegnare una tuga bassa e filante che oltre a snellire le linee agevola i movimenti. I dislivelli contenuti permettono di passare facilmente da una parte all'altra della coperta, inclusa la zona di poppa dove, per supplire alla scarsa larghezza dei passavanti, è stato ribassato il paramare in corrispondenza delle sedute laterali del timoniere. Non altrettanto comode, invece, le superfici prendisole in parte occupate dai numerosi boccaporti che tappezzano sia la parte frontale che quella centrale della tuga. Con 330 cm di lunghezza per 270 di larghezza, il pozzetto è tra i più spaziosi della categoria ed è in grado di accogliere fino a dieci persone sulle lunghe panche leggermente arcuate; il tavolo fisso è piazzato sopra una struttura in vetroresina che serve a dare più luce e aria alle cabine di poppa, nonché a fungere da puntapiedi. La doppia ruota facilita il passaggio allo spoiler, accessibile attraverso la pratica apertura a doppio portello sotto cui si apre il vano per l'autogonfiabile. Abbondante lo stivaggio che conta su due gavoni profondi a poppa, su altri due molto capienti sotto le panche e sulla cala vele di prua, ideale

Simon Palfrader

per lo spi e i parabordi. L'organizzazione delle manovre è crocieristica, con la solita pecca del trasto molto avanzato che poco concede all'efficienza della randa. In compenso il tamburo dell'avvolgifiocco è incassato nel pozzo catena, col vantaggio di una mura più bassa e di meno impicci con l'ancora. Da rivedere parte dell'attrezzatura: golfari, winch e carrelli del genoa sono a nostro avviso sottodimensionati.



*Sotto, la zona di ingresso con il trasto randa molto avanzato. In primo piano i boccaporti che danno aria alle cabine di poppa.*

*A sinistra, la tuga si raccorda al ponte di prua senza dislivelli. I numerosi boccaporti limitano in parte le aree prendisole.*

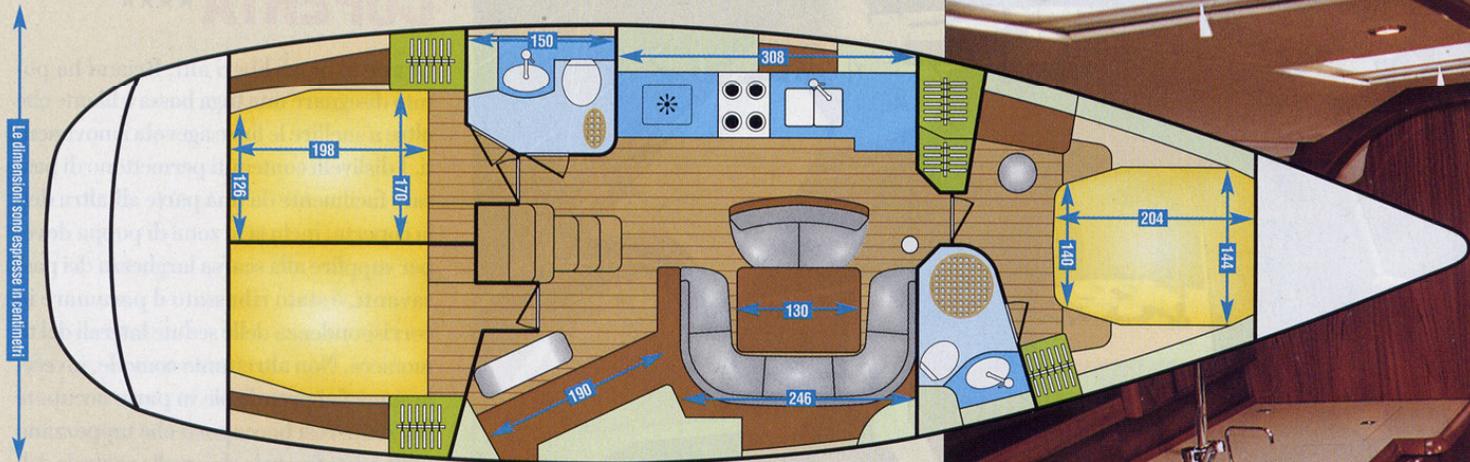


*Sopra, il tavolo del pozzetto è piazzato sopra una struttura in vetroresina che serve a dare più aria e luce alle cabine di poppa e a fungere da puntapiedi. Molto comoda la posizione laterale del timoniere.*

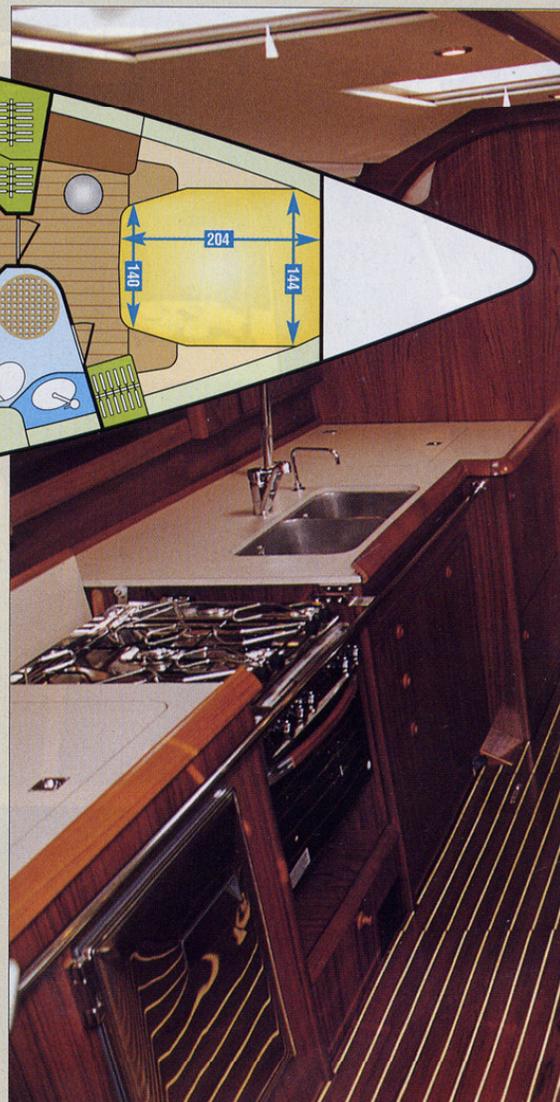
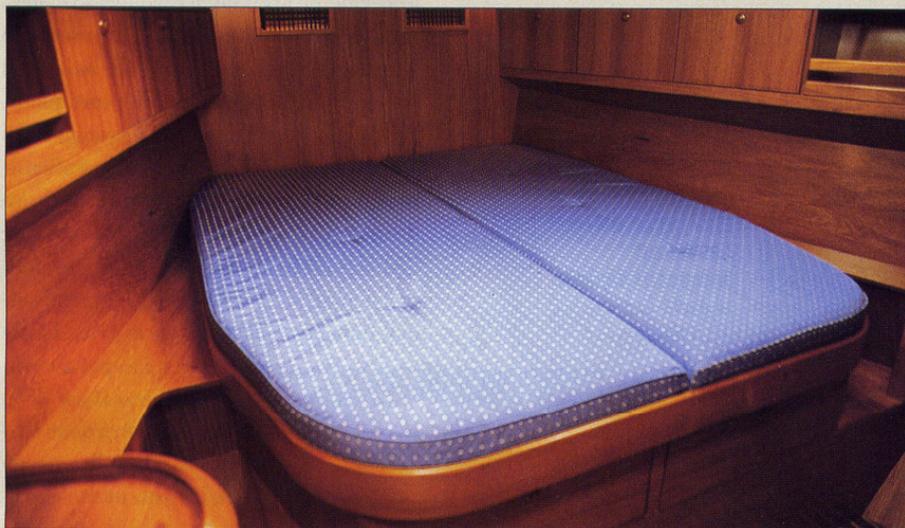


**ATTREZZATURE DI SERIE**

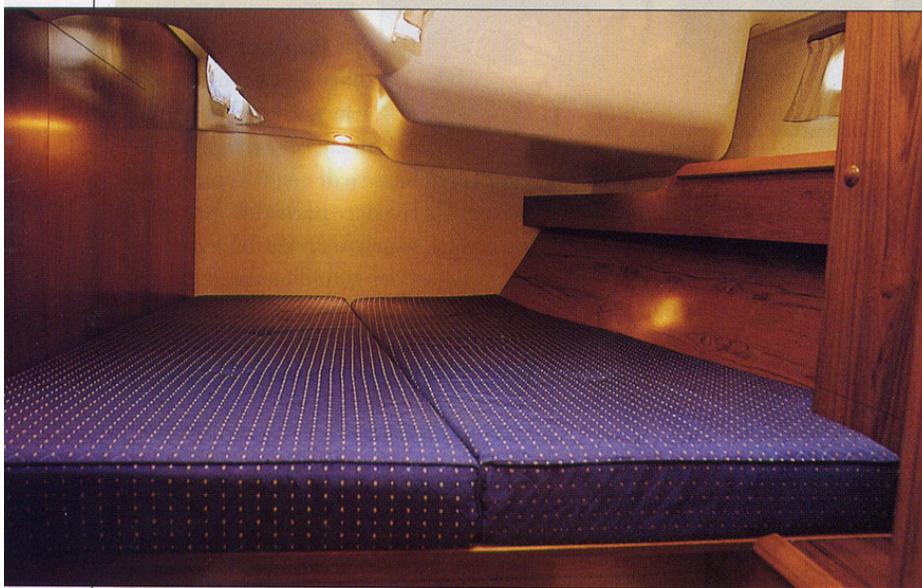
- Winch scotte genoa: . 2 Lewmar 54 st 2 vel
- Winch drizze: . . . . . 2 Lewmar 44 st 2 vel
- Rotaie genoa e trasto: . . . . . Harken
- Stopper: . . . . . 12 Spinlock Xts+2 Xas
- Albero e boma: . . . . . Sparcraft Performance
- Obli: . . . . . Gebo
- Boccaporti: . . . . . Gaiot
- Bussole: . . . . . n. 2 Plastimo d. 135
- Timoneria: . . . . . a doppia ruota Whitlock
- Avvolgifiocco: . . . . . Profurl
- Salpancora: . . . . . Lofrans' Leopard 1500 W



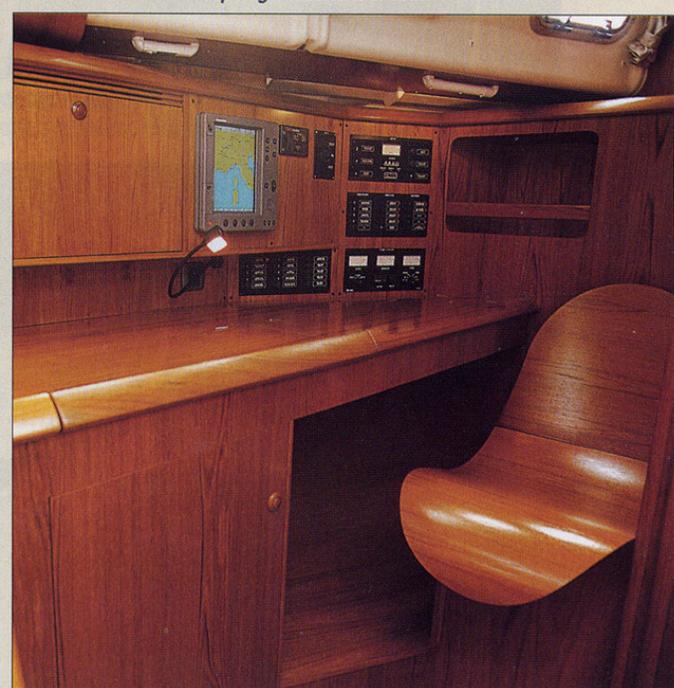
Sotto, la cabina armatoriale dispone di un grande letto centrale, sotto cui sono ricavati due spaziosi cassetti. Notevole il volume complessivo dello stivaggio.



Sopra, il quadrato con la dinette in posizione rialzata. L'essenza utilizzata per gli interni è il teak.



Sopra, una delle due cabine gemelle di poppa. Oltre alle dimensioni delle cuccette, abbiamo apprezzato l'aerazione fornita da tre oblò apribili e un boccaporto. A destra, l'immenso carteggio con il particolare sedile anatomico.



**INTERNI** ★★★★★

Oltre alla versione armatoriale da noi provata, composta di tre cabine e due bagni, esiste anche la "charter" con quattro cabine e altrettanti bagni. Scendendo sottocoperta si resta subito colpiti dall'ampiezza del quadrato, sensazione acuita dalla luminosità fornita dai quattro boccaporti apribili e dai sei oblò fissi, nonché dai 2 metri di altezza. Per sfruttare al meglio la larghezza delle sezioni centrali e aumentare il volume del gavone ricavato sotto la panca (dove è previsto il generatore opzionale), la dinette è leggermente rialzata: i posti a sedere sono otto e con l'optional del tavolo abbassabile si può ottenere una cuccetta matrimoniale aggiuntiva. Sul lato opposto si sviluppa la cucina a murata, lunga oltre 3 metri e dotata di frigo ad apertura sia orizzontale che verticale e di freezer separato. Lo stivaggio è abbondante, ma i numerosi portelli (incluso quello dello scolapiatti a botola) limitano la funzionalità dei piani di lavoro. A dritta della scala si incunea la zona carteggio, più adatta a un 80 piedi che a un 50: il piano è infatti lungo quasi due metri e al posto del sedile c'è una "chaise longue" utilizzabile anche come seduta tradizionale, disponendosi trasversalmente. Tanto spazio poteva a nostro giudizio essere sfruttato meglio, se non altro per avere un armadio cerate che è invece assente. Le due cabine di poppa sono pressoché identiche, l'unica differenza è che quella adiacente il bagno (molto spazioso) ha accesso anche dall'interno. Le cuccette sono più grandi della media, buona l'aerazione fornita da un boccaporto e tre oblò. A prua, la zona armatoriale con annessa toilette con box doccia separato: il letto centrale è di forma regolare, ben sfruttati i volumi di stivaggio con numerosi armadi e stipetti.



Simon Pallradner

*Sotto, la toilette di poppa è molto lunga e divisa in zona doccia/wc e zona lavabo.*



*Sopra, la cucina a sviluppo lineare lunga ben 308 cm. Numerosi gli stipetti, ottima l'aerazione. A destra, l'accesso frontale al vano motore. Per lavorare con agio occorre rimuovere la scala d'ingresso.*



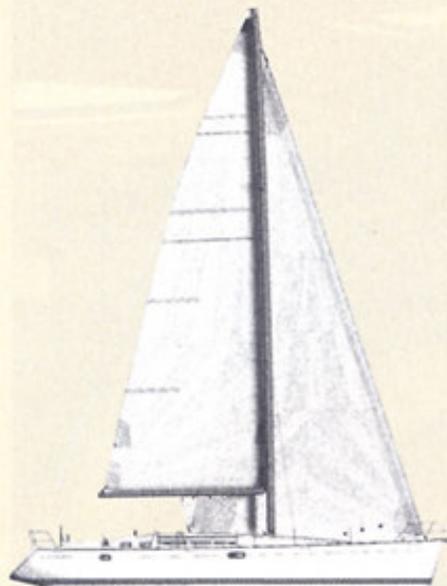
**ALTEZZE IN CABINA**

Cabine di poppa .....	cm 199
Toilette di poppa .....	cm 190
Cucina .....	cm 197
Dinette (zona ingresso) .....	cm 200
Cabina di prua .....	cm 190
Toilette di prua .....	cm 188

# LA PROVA TECNICA

## DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	..... m 14,98
Lunghezza scafo:	..... m 14,73
Lunghezza al galli:	..... m 12,90
Larghezza al b. max:	..... m 4,49
Pescaggio standard:	..... m 2,15
Pescaggi alternativo:	..... m 1,65
Dislocamento a vuoto:	..... kg 12650
Zavorra (pescaggio std):	..... kg 3750
Superficie velica r+g 130%:	..... mq 114,00
Superficie randa:	..... mq 52,00
Superficie genoa (130%):	..... mq 62,00
Superficie spinnaker:	..... mq 130,00
I:	..... m 17,00
J:	..... m 5,16
P:	..... m 15,75
E:	..... m 5,40
Numero cuccette:	..... 6/8+2
Motore:	..... Yanmar 75/100 cv
Capacità serbatoio acqua:	..... lt 700
Capacità serbatoio gasolio:	..... lt 240
Omologazione CE:	..... Cat. A 10/14 persone
Disegnata da:	..... Philippe Briand
Costruita da:	..... Jeanneau
Importata da:	..... Union Yachts
Piazza Milano 9, 16033 Lavagna (GE)	
tel. 0185 314021, fax 0185 313348,	
e-mail: unionyachts@unionyachts.com,	
web site: www.jeanneau.com	



## PREZZI

Versione 3 cab/2 bagni con mot. 75 cv: .. € 202.901  
f.co cantiere, IVA esclusa

## Dotazioni di serie

Frigo elettrico a pozzetto, autoclave, 3 batterie servizi 110 Ah + 1x110 Ah motore, pompa sentina elettrica e manuale, boiler 40 lt, linea banchina 220 V, gradini albero, randa semisteccata con 2 mani terzaroli rapidi e lazy bag, genoa avvolgibile, vang rigido, aspiratore sala macchine, scaletta bagno, pozzetto in teak.

## Optional

- Suppl. versione 4 cab. e 4 bagni ..... € 6.897
- Bimini top ..... € 2.424
- Generatore Onan 4 KW ..... € 14.280
- Elica di prua a tunnel 7 cv ..... € 6.717
- Colore blu dello scafo ..... € 6.963
- Freezer 12 V ..... € 1.705
- Capottina paraspruzzi ..... € 2.608
- Pack Nav Raymarine (Tridata e Vento ST 60, Gps cartog. RL 80, Pilota aut. ST6001+, Ripet. Tridata e vento su seconda ruota) ..... € 15.831
- Caricabatterie 60 Ah ..... € 1.301

## PAGELLA

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

## CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: ..... 5/7 nodi  
Stato del mare: ..... calmo  
Equipaggio imbarcato: ..... 4 persone  
Serbatoi: ..... 1/4 acqua, 3/4 carburante  
Pulizia carena: ..... buona

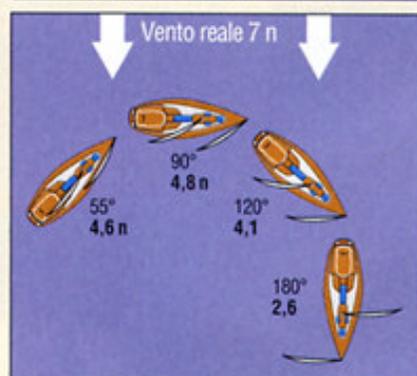
## Vele usate

Randa semisteccata - Gen. avv. 130% - Spinnaker

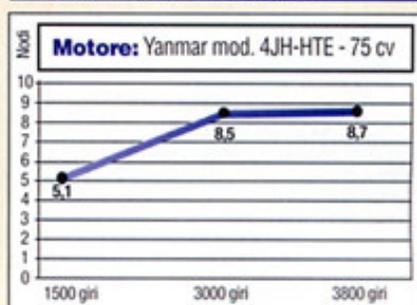
## Strumentazioni usate

Gps Garmin - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M.

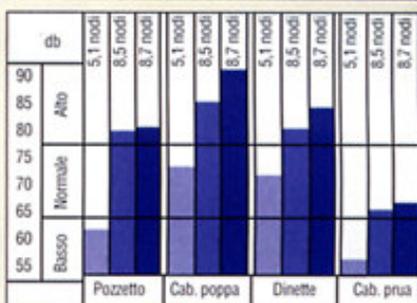
## VELOCITÀ A VELA



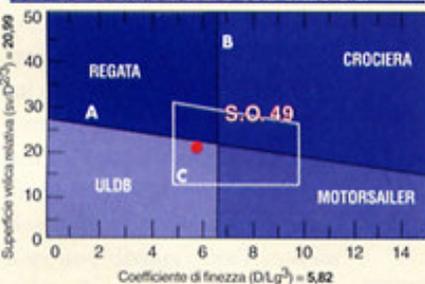
## VELOCITÀ A MOTORE



## RUMOROSITÀ A MOTORE



## 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 (2,43 x √lwl):	..... nodi 8,72
Lunghezza scafo/baglio max:	..... 3,28
	( < 2,90 = barca molto larga )
	( > 3,50 = barca molto stretta )
Rapporto zavorra/dislocamento:	..... 29,6 % versione bulbo std

## GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Sun Odyssey 49	Beneteau 50	Bavaria 49	Gib'Sea 51	Commodo 51	Rimar 50	Z 49
LFT (m)	14,98	15,48	15,40	15,80	15,50	15,09	14,99
LARG. (m)	4,49	4,48	4,46	4,80	4,92	4,30	4,53
DISLOC. (kg)	12650	14000	11000	14500	13000	13900	17200
S.V. (mq)	114	126	123,3	128	150	145	147,8
IMMERS. (m)	2,15/1,65	2,30	2,10/1,80	1,85	2,40	2,40	2,35
CUCLETTE	6/8+2	6/8/10+2	6/8+2	10+2	6/8+2	6+2	6+2
PROGETTISTA	Briand	Farr	J&J	J&J	Nuvolari	Sartini/Ceccarelli	Starkel
CANTIERE	Jeanneau	Beneteau	Bavaria	Gib'Sea	Al Yachts	Rimar	Zuanelli
PREZZO	€ 202.901	€ 286.446	€ 191.500	€ 283.762	253.063	n.c.	n.c.

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".



Le linee proporzionate del Sun Odyssey 49 sono in gran parte merito della tuga bassa e filante. Da notare lo specchio di poppa alto sull'acqua.

(segue da pag. 80)

**IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★**

Con 700 litri d'acqua e 230 di gasolio, il 49 dispone di una buona autonomia. Altrettanto vale per l'energia elettrica che conta su tre batterie da 110 Ah ciascuna per i servizi e una quarta, identica, per il motore. Gli impianti sono realizzati con componenti delle migliori marche, montati in zone facilmente accessibili. Il quadro elettrico include l'amperometro di carica e scarica e il voltmetro per la corrente a 12 e 220 Volt; oltre agli staccabatterie sul positivo, c'è anche quello sul negativo generale che evita eventuali correnti vaganti. La linea da banchina è fornita di serie, ma non il caricabatteria che è opzionale. Al posto del solito manometro di livello dei serbatoi c'è un contalitri digitale che consente di tener meglio sotto controllo il consumo dell'acqua.

**A VELA ★★★★★**

A dispetto della mole e del suo piano velico (nonché dell'elica a tre pale fisse), il Sun Odyssey 49 della prova ha dimostrato un'inaspettata agilità con poco vento. Così, se non ha la potenza per costruirsi il suo apparente, riesce a prendere con una certa facilità il passo e a mantenerlo con costanza. A suo vantaggio la poppa alta sull'acqua, senza trascinamenti. Con 7 nodi di vento reale abbiamo bolinato a 4,5 nodi, che non è il target dei crociera-regata - con il Dehler 47 e la stessa intensità di vento ne abbiamo fatti più di 6,5 - ma neppure quello dei crociera pura, ben più lenti e meno reattivi. La bolina stretta non è il suo forte, con un genoa di taglio più dignitoso si dovrebbe guadagnare qualche grado all'orza, ma resta il dubbio sulla posizione troppo esterna dei punti di scotta. Onesto anche il comporta-

mento sotto spi, salvo in poppa filo dove torna a farsi sentire il dislocamento. Contrariamente al solito, la doppia timoneria non indurisce il circuito dei frenelli, le ruote sono infatti morbide e sensibili.

**A MOTORE ★★★**

Equipaggiato con uno Yanmar da 75 cv e trasmissione a linea d'asse, l'esemplare in prova ha raggiunto gli 8,5 nodi a regime di crociera. Tra i 3000 giri e il regime massimo (3800 giri) la differenza di velocità è risultata minima. Sopra la media il rumore e poco pratico l'accesso frontale del vano: per lavorare comodi occorre sfilare la pesante scala d'ingresso. In compenso le botole laterali sono ampie e l'accesso sul retro completo. Il leggero effetto evolutivo in retromarcia dovrebbe ridursi con un'elica a tre pale orientabili al posto della tre pale fisse. (L.Z.)

**DETTAGLI AZZECCATI**

**1** L'accesso allo spoiler è pratico ed esteticamente pulito: nessuna struttura da ribaltare ma due semplici portelli incernierati che si aprono verso l'interno. Sotto il piano di calpestio, realizzato in carabottino di teak, si apre il vano per la zattera autogonfiabile. Ancora sotto si intravede l'alloggiamento per la scaletta, che si estrae direttamente dallo spoiler. **2** Con un volume complessivo di 230 litri, l'impianto frigo del S.O. 49 è tra i più capienti della categoria. Si compone di una ghiacciaia ad apertura sia frontale che orizzontale e di un vano a pozzetto per il freezer. Il compressore di quest'ultimo è optional. **3** Il tamburo dell'avvolgifiocco è incassato nel pozzo della catena, a vantaggio della superficie ve-

lica di prua. Il circuito di rinvio, solitamente duro, in questo caso si è dimostrato molto scorrevole. A poppa del doppio portello del gavone, il boccaporto che dà accesso alla cala vele.

