



SUN FAST 37

Rispetto alle precedenti barche della linea sportiva Jeanneau, il nuovo Sun Fast 37 deve il suo nome più all'impostazione della coperta e del piano velico generoso che alle forme tirate dello scafo. Il risultato è un cruiser sportivo che nulla sacrifica all'abitabilità ma che può essere un'ottima barca per regate di circolo.

di VANNI GALGANI

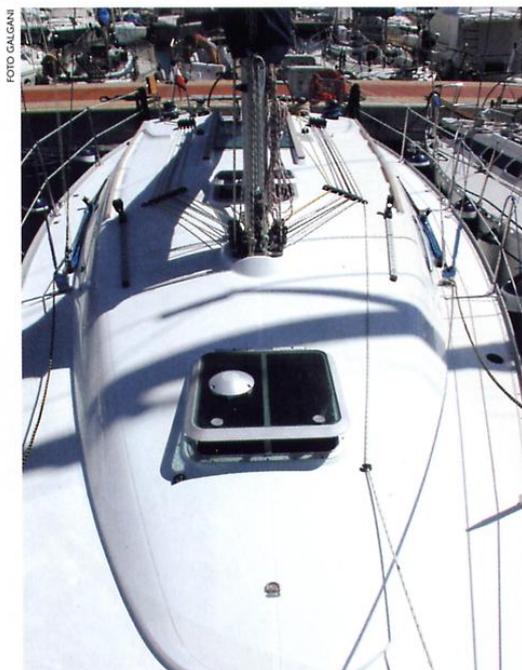
La linea Sun Fast, affiancata alla più popolare Sun Odyssey, rappresenta la veste sportiva del grande cantiere francese. In passato, architetti di spicco, come Briand, si sono cimentati nella progettazione di queste barche, ottenendo, però, consensi di pubblico alterni. Con la recente serie, la Jeanneau ha preferito rendere più sportivi scafi voluminosi, lavorando sui piani di coperta, con dotazioni di attrezzatura di prim'ordine sulle appendici e sui piani velici e lasciando inalterata la capienza e l'abitabilità interna. Nel nostro caso, il risultato è una barca senza particolari spunti nelle prestazioni, ma più piacevole da condurre, un cruiser confortevole che può divertire e dare soddisfazioni a chi desidera cimentarsi in regate di circolo o, più semplicemente, a chi ama "giocare" con le vele..

TEST CRUISER



FOTO DE MANIA

CRUISER



Per fare regate ad alto livello occorrono scafi tirati, specie nelle linee di prua, che poco si adattano a fornire volumi sufficienti a garantire cabine degne di essere chiamate tali. Ma per fare regate divertenti non occorre partecipare per forza ai mondiali; vi sono avvenimenti di livello minore, adatti anche a barche veramente dual purpose, cioè effettivamente usabili per comode crociere. La Jeanneau, non essendo interessata a competere nel mondo delle grandi regate, ha preferito offrire una gamma di barche di questo secondo tipo. In effetti lo scafo del Sun Fast 37 è lo stesso della sua sorella tranquilla il Sun Odyssey 37. Quindi, i volumi interni sono esattamente gli stessi, con le stesse cabine e le stesse comodità. Quali, allora, le differenze?

Innanzitutto le **appendici**: l'immersione passa da 1,45 della versione ridotta dell'Odyssey a 2,07 del Fast che, in più, ha il bulbo in piombo; anche il timone ha una forma più allungata. Altra grande differenza è nelle misure e nella

conformazione **del piano velico**. Nel Fast l'armo è frazionato a 19/20, con sensibile variazione dei numeri: la I, nonostante il frazionamento, passa da 13,65 m a 14,15 m, la P da 11,90 m a ben 13,20 m. Ne consegue che lo scafo, capace di buone prestazioni specie alle andature portanti, viene svegliato dal "torpore" che contraddistingue i cruiser puri e riportato ad essere una vera barca a vela, con possibilità di divertirsi anche con vento leggero. Tutto questo sarebbe però insufficiente: infatti le tipiche coperte dei cruiser, e il Sun Odyssey non fa eccezione, mal si adattano all'irruenza di un equipaggio di giovani scatenati e fermamente intenzionati a guadagnare posizioni in boa battendo gli avversari sulla rapidità delle manovre. Per questo, fermo restando il disegno della tuga che, comunque, penalizza le prestazioni, la disposizione e la qualità di tutta l'attrezzatura è stata completamente rivista, e l'organizzazione **del piano di coperta** ripensata per renderlo adatto alle regate. All'altezza dell'albero si

La coperta, pur mantenendo ottime doti da cruiser, è ricca di attrezzatura di ottima qualità. In alto a sinistra, si può notare come il volume importante della tuga penalizzi la posizione del punto di scotta del genoa. Sotto, la posizione del trasto non pregiudica la comodità del pozzetto, mentre la postazione del timoniere risulta priva di appoggi per timonare da sopravvento.

incontrano due rotaie, destinate al genoa 3, alloggiato sulla tuga in modo da spostare internamente la posizione del punto di scotta, ovviando alla notevole larghezza della tuga. Il **pozzetto**, di notevoli dimensioni, è dotato di un trasto per la scotta di randa che, per non intralciare, è stato fissato all'altezza del pavimento e, quindi, ha una corsa piuttosto limitata (90 cm). Due gli appunti: la posizione del timoniere non prevede puntapiedi né appoggi alternativi e non consente di timonare agevolmente da sopravvento; la posizione scelta per i winch ci lascia perplessi: se è vero che, mettendoli tutti e quattro sulla tuga, il 3 e i tailer non si intralciano

FOTO GALGANI



FOTO GALGANI



FOTO GALGANI



FOTO GALGANI



FOTO GALGANI



FOTO GALGANI

Notate differenze con gli interni dei cruiser puri? Le cabine sono comode, i volumi sono ampi, il legno abbondante. Peccato che alcuni particolari, come la distribuzione dei serbatoi alle estremità dello scafo penalizzino le prestazioni. Da notare il divano di sinistra che, all'occorrenza, diventa una comoda cuccetta di guardia.

con il randista, è anche vero che, specie per il grinder, lavorare sul winch esterno non è agevole; inoltre, il timoniere è tagliato fuori da ogni possibilità di manovra. Dovremmo regalarci per dare un giudizio definitivo ma, a nostro avviso, è consigliabile montare i due winch opzionali sugli alloggiamenti, previsti sui paraonde davanti al timoniere. Di ottima qualità tutta l'attrezzatura della Harken, vero punto forte di questa coperta: da notare i bozzelli Black Magic a piede d'albero, i 10 stopper Spinlock, il paranco scotta randa dotato di regolazione fine (peccato sia orientato per essere usato da davanti, impedendo così al timoniere la possibilità di manovrarlo), le torrette girevoli

per il vang e per il caricabasso, le manovre in kevlar e il tangone in carbonio (opt.). Gli interni sono accoglienti e ricchi di legno, le finiture sono superiori a quelle della diretta concorrenza. La barca da noi provata aveva tre cabine, ma è disponibile anche una versione con due cabine e bagno più grande. Il quadrato ha un'ampia dinette dotata di divano a C che circonda il tavolo; quest'ultimo, tramite una prolunga stivata in un pratico alloggiamento nella cabina di prua, può essere usato anche sedendosi sul divano di sinistra. Il carteggio ha un piano di buone dimensioni e ben sfruttabile, anche perché non è chiuso sul davanti. Per non sacrificarne le dimensioni senza perdere, però, la possibilità di dormire sul divano subito davanti, è stata studiata una soluzione ingegnosa: all'occorrenza si può montare un cuscino che si infila sotto al piano di carteggio, allungando il divano fino a 190 cm. La cucina ha una disposizione a L ed è dotata di discreti spazi sia per il lavoro che per lo stivaggio. I lavelli rettangolari sono due e il

vano ghiacciaia, completo di refrigeratore, è di ben 150 l. La cabina di prua può essere considerata una vera armatoriale, con letto largo anche ai piedi, buon calpestio e abbondante quantità di spazi per lo stivaggio, suddivisi in armadi, stipetti, mensole e volumi accessibili sotto la cuccetta. Di poppa vi sono due cabine gemelle, con letto di buone dimensioni e armadio alto. Buona, nonostante la versione fosse a tre cabine, la dimensione del bagno, con altezza superiore ai 185 cm, lavello in acciaio grande, stipetti capienti e armadio per le cerate. In generale risulta un po' sacrificata la ventilazione, con pochi oblò apribili e solo due osteriggi. Di qualità discreta la lavorazione dei legni e le finiture che, tra l'altro, prevedono pannelli sul soffitto smontabili per dare accesso all'attrezzatura. Allineata alla categoria la qualità degli impianti, con quadro elettrico di buona fattura e serbatoi di capienza superiore alle concorrenti sportive anche se, purtroppo, posizionati alle estremità della barca. ■

CRUISER

FOTO DE MARIA



FOTO DE MARIA

REGATA: I DATI FONDAMENTALI

- **Organizzazione pozzetto:** di buone dimensioni, ci ha lasciato perplessi la posizione scelta per i winch di scotta. Il randista non ha appoggi per i piedi.
- **Posizione timoniere:** ottima da sottovento, non ha appoggi o puntapiedi per timonare da sopra.
- **Armo:** 19/20 con crocette acquartierate, paterazzo sdoppiato con regolazione a paranco, assenza di volanti e di stralotto.
- **Attrezzatura:** di ottima qualità senza eccezioni. Di serie le torrette girevoli per il basso e il vang, da rivedere la disposizione del paranco scotta randa.
- **Regolazioni:** complete e funzionali, ottime la rotaia e il carrello scotte genoa.
- **Cuccette per navigazione:** possibilità di dormire su entrambi i divani in dinette, perfetto quello di sinistra. Non previsti gli antirollio nelle cabine.



FOTO DE MARIA



Benvenuti a bordo

Siete riusciti a prendervi questa tanto sospirata settimana di ferie durante il periodo pasquale. Programma: breve crociera tra le isole toscane e partecipazione alla regata di Pasquavella, a Porto Santo Stefano, il tutto con la stessa barca, il vostro Sun Fast 37, senza cambiare particolarmente assetto. Con voi c'è vostra moglie e i vostri due figli, per le regate vi raggiungeranno tre amici. L'attrezzatura da regata l'avete stivata in una delle due cabine di poppa, quindi la barca risulta perfettamente pulita e ordinata. Avete navigato tutta la notte con aria leggera di bolina, divertendovi a regolare le vele per non scendere mai sotto i 4 nodi. Da sottovento la posizione è perfetta, la timoneria della Gojot è eccezionale, la ruota è molto sensibile e diretta (un solo giro da banda a banda) e la notte è passata in un baleno. Al mattino siete in vista di Giannutri, il bollettino ha dato bello e il maestralino vi consente di arrivare agli Spalmatoi e manovrare a vela (non lo facevate dai tempi del Flying Junior...!). Fa particolarmente caldo e i ragazzi aprono il passaggio di poppa (ben 50 cm: queste poppe attrezzate non saranno affascinanti, ma sono veramente comode) e sguazzano con i piedi nell'acqua. La giornata scorre serena: vostra moglie prepara uno spuntino attingendo al grande frigo, voi ripassate le istruzioni del plotter e degli strumenti, i ragazzi ascoltano la musica sullo stereo Cd. Il mercoledì, dopo splendide giornate di sole e mare in posti deserti, entrate nel porto di Santo Stefano. C'è un po' di confusione e la manovra potrebbe essere complicata: invece la barca, specie in retro, si comporta bene e sente abbastanza il timone; a marcia avanti avreste preferito qualche cavallo in più e un'elica più

grande. Intanto arrivano gli amici e, con poche manovre, siete pronti per l'allenamento di domani. Verso le due di notte vi svegliate infreddoliti: ha messo Grecale teso e la temperatura è precipitata. Accendete il riscaldamento (per fortuna vostra moglie ha insistito e lo avete messo, è veramente un optional benedetto) e tornate a dormire. L'indomani, a mare, provate le manovre. Le onde sono secche e ripide e la barca, in bolina, soffre un po', anche perché c'è ancora acqua nel serbatoio a prua. Sotto raffica, quando sbanda, il timone tende a perdere efficienza e, se il randista non si sbriga, rischiate di straozzare. In virata il grinder non trova una posizione corretta e, un paio di volte, finisce con i piedi a mare (con il freddo che fa le sue imprecazioni sono intraducibili!). Anche voi avete qualche difficoltà: non c'è verso di stare seduti sopravvento e siete costretti a timonare in piedi, appoggiandone uno sulla panca sottovento. Sono le prime regate che fate e, mentalmente, vi segnate le modifiche da fare (puntapiedi per timoniere e randista e, forse, vi toccherà montare i winch optional sui paraonde del pozzetto). Quando finalmente vi mettete al lasco, la barca dà il meglio di sé: anche senza spi (ormai siete sopra i 25 di reale) si riesce, lavorando col timone, decisamente efficiente in questa andatura, a planare con facilità. Nel complesso le velocità non sono da brivido, ma sono costantemente buone e, da quel poco che avete potuto vedere provando con i vostri avversari di domani, sicuramente non sfigurerete. E la sera, quando gli altri se ne andranno in albergo, voi rimarrete a godervi, al calduccio, la vostra barca qualunque sia il risultato: probabilmente più di tutti gli altri, siete lì per divertirvi, ben ricordandovi le bellissime giornate appena trascorse e quelle che trascorrerete la prossima estate.

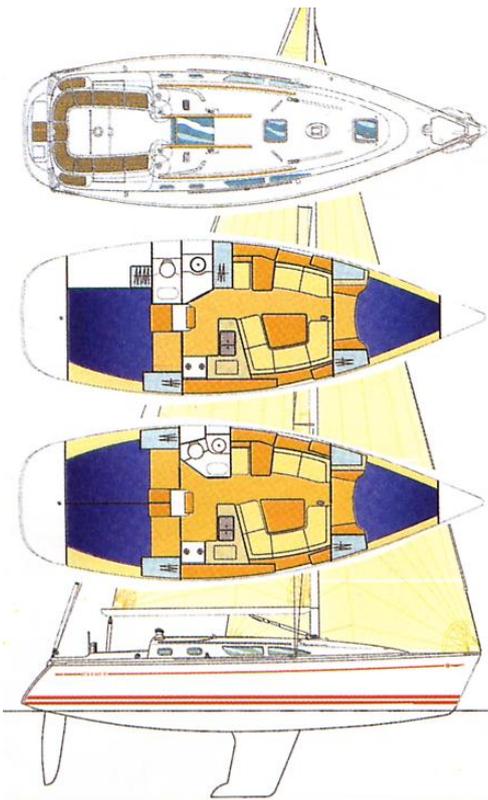


FOTO DE MARIA

UN PO' DI MISURE

- Passavanti 30 cm
- Panche pozzetto 220x45 cm
- Spazio tra le panche 113
- Panca di poppa 190 cm
- Trasto randa 90 cm
- Tavolo dinette 190x74 cm
- Tavolo carteggio 80x50 cm
- Letto prua 200x180+60 cm
- Letti poppa 200x150+110 cm
- Divano quadrato 120x150x90
- Larghezza porte 44 cm

DEDICATO A...

Il mercato dei cruiser-racer è, specie in Italia, molto sviluppato, e i più importanti cantieri propongono barche inseribili in questo settore. Ovviamente, siccome gli scafi sono sempre dei compromessi, nella stessa categoria ci sono sia modelli più orientati alla regata che modelli per cui la comodità assume importanza fondamentale, come nel caso del Sun Fast 37. Ma quello che più conta è che, regate o no, queste barche sono nettamente più divertenti dei cruiser puri. Il piacere di andare a vela ha poco a che vedere con la velocità: è costituito da quella incredibile sensazione di muoversi senza l'ausilio di un propulsore meccanico, senza rumore, senza inquinamento, con le sole forze della natura e, soprattutto con l'abilità di chi conduce il gioco. Quindi, chi ama andare a vela e ne apprezza la tecnica, sa come influire sulle prestazioni con opportune regolazioni, e vuole essere messo in condizioni di farlo. Perché poco al mondo appaga più dal guadagnare mezzo nodo solo spostando un punto di scotta o regolando la tensione di una drizza. Questo è il vero senso del Sun Fast 37: comoda e capiente dentro come un cruiser, piacevole e completa in coperta come un racer, destinata a chi vive le barche non solo per andare da A a B, ma anche solo per andare.



FOTO DE MARIA

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
X 362 S	X-Yachts	10,73	3,48	4.900	78,02	218.400
Comet 36	Comar	10,90	3,57	5.500	63,40	197.600
Elan 362	Elan	10,94	3,59	5.500	70,00	182.160
Dehler 36	Dehler	10,95	3,50	7.400	80,00	211.181

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: J. Fauroux

Lunghezza f.t.	11,40 m
Lunghezza gall.	9,70 m
Larghezza	3,70 m
Immersione	2,07 m
Dislocamento	6.300 kg
Zavorra	2.040 kg
Superficie vel.	78,20 mq
Motore Yanmar/Volvo	27/40 hp
Serb. nafta	136 l
Serb. acqua	320 l

ATTREZZATURA

- Albero Z-Spar 2 crocette acuartierate, passante, sartame discontinuo in spiroidale.
- Winch Harken 2x44 ST + 2X40 ST.
- Attrezzatura di coperta Harken/Winchard.
- Scotta randa con torretta girevole e doppio paranco per regolazione fine
- Rotaia genoa Harken con carrello a regolazione continua
- Torrette girevoli per vang/caricabasso
- Avvolgifiocco Facnor R 150.
- Stopper (10) Spinlock XT
- Timoneria Gojot ruota ø 120 cm.

COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: solidi di vetroresina, resina poliesteri con strato esterno in vinilestere, telaio in compensato su cui poggiano i paioli, lande su piastra in acciaio galvanizzato.

DOTAZIONI

- Oblò (6) e osteriggi (2) Gojot.
- Fornello Eno 2 fuochi + forno.

METEO DELLA PROVA

Vento: da 15 a 22 nodi reali.

Mare: molto mosso.

PREZZO

Sun Fast 37 Lit. 193.449

Optional:

Ponte in teak	13.574
Tangone in carbonio	4.689
220v con caricabatterie 25 ah	2.209
Estensione tavolo quadrato	518
Ancora/catena/ormeggi	1.760
Salpancore elettrico	3.455
Capote tuga+2 winch 44 ST	3.949
Doppia cuccetta quadrato	691
Stereo CD con altoparlanti	888
Tridata (log, eco, temp.)	1.431
Riscaldamento 4 uscite	6.170
Elica Max Prop 3 pale abbatt.	4.971
Gps Raychart 420	1.728
Pilota autom. Autohelm 6000	7.034

Prezzi f.co cantiere in lire x 1.000 IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Union Yachts

Piazza Milano, 9 - 16033 - Lavagna (Ge)

Tel. 0185 314021 - Fax 0185 313348

www.jeanneau.fr

E-mail: unionyachts@pn.itnet.it