

SUN ODYSSEY 42.2**PREGI**

- Eccellente rapporto dimensioni/abitabilità
- Costruzione robusta e durevole
- Manovre semplificate

DIFETTI

- Scarse prestazioni con vento leggero
- Timone soggetto a fessurazioni
- Toilette un po' sacrificate (vers. 4 cabine)

UN CAMPIONE DI COMFORT

Antesignano del nuovo S.O. 43, il 42.2 è uno dei crociera più riusciti della Jeanneau. Ideale per chi naviga con equipaggi numerosi

Costruito da Jeanneau negli anni dal '95 al '99, il Sun Odyssey 42.2 fu concepito da Guy Ribadeau Dumas, uno dei più bravi ed esperti progettisti francesi. Caratterizzato dalla tuga lunga e filante e dalla poppa squadrata, ha nel rapporto tra le dimensioni e l'abitabilità sia interna che esterna il suo principale punto di forza. Tant'è che in appena 12,30 m di lunghezza dello scafo (contro i 12,80 m fuoritutto) e senza sacrificare il pozetto, riesce a ospitare fino a 4 cabine separate e due toilette. Il piano velico è poco allungato, con armo in testa e albero poggiato in coperta; di serie anche il sistema avvolgibile per la randa che, se da un lato semplifica le manovre, toglie quella potenza con vento leggero che servirebbe a una barca piuttosto pesante e con notevole superficie bagnata. Molto ele-

vata la stabilità di forma, a cui si somma un discreto raddrizzamento ottenuto dalla chiglia in ghisa con siluro a sogliola sul fondo. Se sul piano delle prestazioni non è dunque una lepre (rispetto all'attuale S.O. 43 è anche assai più corto al galleggiamento), quanto a comfort è una delle barche più riuscite di Jeanneau.

COSTRUZIONE

Realizzata secondo gli usuali standard di robustezza del cantiere di Les Herbiers (per intenderci alla vecchia maniera), ha l'ossatura di rinforzo resinata direttamente alla scocca, così come le paratie (in questo caso fazzolettate anche alla coperta) e parte del mobilio. I pochi controstampi presenti, non strutturali, sono quelli relativi alle toilette. Lo scafo in laminato pieno risulta un po' pesante ma esente da fenomeni di delaminazione e anche di osmosi, grazie all'impregnazione delle fibre più esterne con resina vinilester.

La coperta è invece in sandwich di balsa. Fate attenzione alla pala del timone che, a causa dell'asse sovradianimensionato, mal si accoppia alla scocca in vetroresina, creando nella pala fenditure e cricche in corrispondenza della boccola a scafo.

COPERTA

Esemplare la vivibilità del piano di coperta, con un pozzetto spazioso e funzionale, lo specchio di poppa amovibile per l'accesso facilitato allo spoiler e vaste aree prendisole. Facile la manovrabilità grazie a tutte le manovre rinviate in pozzetto e alla randa avvolgibile quasi sempre presente nei tanti esemplari naviganti. Timoneria a ruota e colonnina attrezzata hanno entrambe una buona ergonomia. Molto capienti i gavoni del pozzetto. Venendo ai difetti, il teak di rivestimento, se presente, è di mediocre qualità. E il gelcoat non si è dimostrato particolarmente resistente nel tempo, con un'opacizzazione prematura. Ottimo, in compenso, l'antisdruciolio a punta di

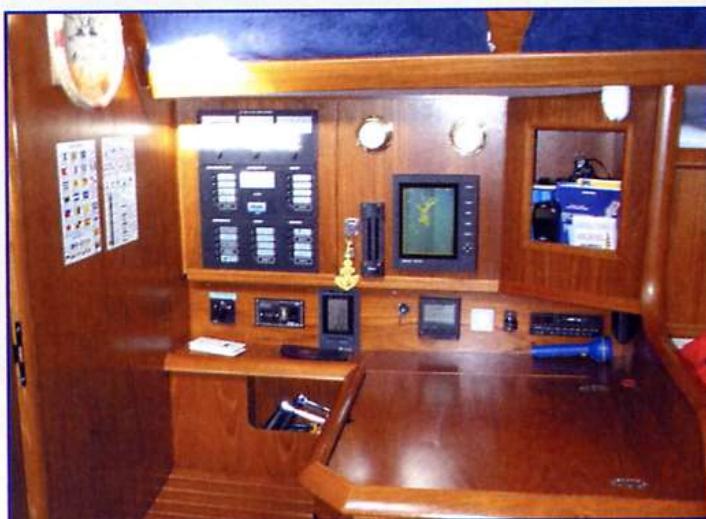
Sotto, la carena del S.O. 42.2 è dotata di bulbo con siluro sul fondo.



diamante. Di norma non si evidenziano rotture sugli spigoli dovuti a vuoti di laminazione, né ragnatele. Segno di un'accurata ed esperta lavorazione della vetroresina.

INTERNI

Se la dinette è particolarmente spaziosa, con ben due divani a L molto grandi dove riescono a trovar posto otto ospiti, non si può dire altrettanto della cucina a sviluppo lineare che risulta un po' compressa nel corridoio di passaggio. Il tavolo da carteggio è ampio e confortevole, con abbondante spazio per attrezzi e strumentazione. Delle quattro cabine (versione charter), tutte di dimensioni generose e indipendenti, le cuccette delle due di poppa sono leggermente corte. Un po' sificate anche le toilette. Nel complesso ottime le altezze interne e l'aerazione. Non proprio di prima scelta la qualità del teak usato per il mobilio e le paratie, che risulta in alcuni casi molto fiammato. Ma questo è solo un limite estetico. Buona e resistente invece la qualità della verniciatura. Difficoltoso l'accesso al vano timoneria, per effettuare interventi di manutenzione.



A sinistra, una veduta dell'ampio carteggio, ricco di spazio per strumenti e attrezzi di bordo. Sotto, la pala del timone è da verificare con attenzione nella zona adiacente alla boccola.



A sinistra, la colonnina con l'accesso allo spoiler attrezzato. A destra, i due comodi divani a L che compongono la dinette.



IMPIANTI

Realizzati secondo la filosofia delle barche francesi, e quindi essenziali ma affidabili, gli impianti dispongono di ampi accessi al vano motore, dove oltre allo Yanmar da 60 cv con linea d'asse e premistoppa senza manutenzione sono concentrati parte dei componenti elettrici, tra cui il sempre utile aspiratore che mantiene la temperatura entro i limiti corretti d'esercizio. Ottimi gli staccabatterie sia sul po-

sitivo che sul negativo, con ripartitore elettronico che come noto riduce la tensione, allungando i tempi di ricarica. I tre quadretti elettrici separati sono spartani ma completi e di buona qualità. Da verificare le connessioni idriche, talvolta sommarie, ed eventuali perdite dai serbatoi dell'acqua in acciaio inox, saldati di testa e di conseguenza soggetti a corrosione. Buona l'autonomia del serbatoio del gasolio di 175 litri.

VALUTAZIONE

Molto ricercato, questo modello di Jeanneau mantiene alto il suo valore commerciale sia perché è comunque di recente costruzione, sia perché presenta soluzioni e spazi ricercati da un vasto pubblico di velisti con famiglia numerosa. A seconda delle versioni si possono avere diverse valutazioni commerciali: come riferimento prenderemo la quattro cabine e due bagni, che risulta essere la più richiesta e anche la più facile da reperire: è stata infatti una delle "regine" del charter che un po' tutte le agenzie avevano nelle loro flotte. Partendo da unità del '95 fino a quelle del '99 i valori oscillano tra 110.000 e 125.000 euro, ovviamente per esemplari in buono stato di conservazione. Prezzi leggermente più bassi per gli esemplari adibiti a noleggio. Nel qual caso va approfondita la visita alla carena e in particolare al bulbo.

SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t. (m) 12,80; lunghezza al gall. (m) 10,15; larghezza (m) 4,10; immersione (m) 2,00/1,65; dislocamento (t) 8,4; zavorra (t) 2,61; sup. velica (mq) 87,8; sup. randa avv.(mq) 32,7; sup. genoa (mq) 55,1; sup. spi (mq) 106,1; serbatoio acqua (lt) 440; serbatoio carburante (lt) 175; progetto Ribadeau Dumas; costruzione Jeanneau. Modelli: 3/4 cabine, bulbo lungo/corto.

