

 JEANNEAU

SUN ODYSSEY 51



Testo e foto di Stefano Ruia

La Jeanneau, con l'apertura del nuovo cantiere di Mortagne sur Sevre, il suo quinto centro di produzione, si propone di divenire leader incontrastato nella produzione europea di imbarcazioni a vela. Per poter conseguire questo risultato ha concentrato la sua energia creativa nella nuova ammiraglia della flotta: il Sun Odyssey 51. La qualità costruttiva e l'intelligenza delle soluzioni tecniche adottate la rendono sicuramente interessante per il privato, anche se la clientela per cui l'imbarcazione è pensata, a nostro avviso, sia principalmente il mercato del noleggio. L'intera imbarcazione, per esempio, è circondata da un bottazzo paracolpi. La modularità degli interni fa sì comunque che essa possa addirittura essere trasformata da una versione all'altra dallo stesso acquirente (una buona idea di J&J Design). L'esemplare provato



aveva il pozzetto ancora senza tavolo, dando così l'impressione di una vera "piazza d'armi", facilitato in ciò dal fatto che il piano dello spoiler e quello del pozzetto sono allo stesso livello e si può passare dall'uno all'altro semplicemente aprendo, come un cancelletto, il paramare di poppa. Dal punto di vista progettuale l'imbarcazione è un classico IOR, firmato Farr: dislocamento non pesante (il dislocamento relativo è 176, usuale per forme IOR), superficie bagnata limitata, baglio abbastanza largo per consentire una buona stabilità di forma. Ciò significa che quando il vento rinforza il Sun Odyssey si inclina rapidamente per poi resistere grazie alla larghezza e quindi disporre di una buona potenza in bolina. Il pescaggio è stato contenuto grazie all'adozione di una pinna di deriva in acciaio inox, che funziona anche da serbatoio del

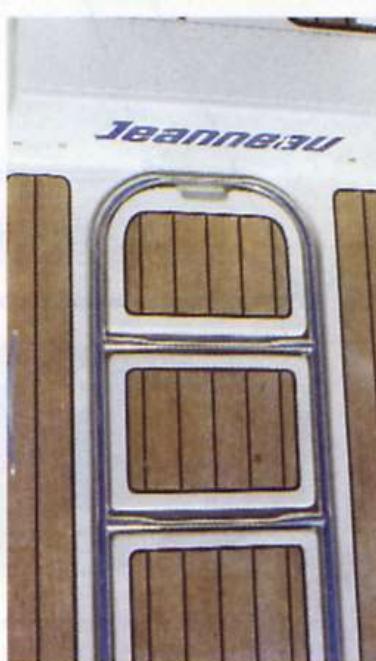


La foto aerea della pagina precedente mostra la forma affusolata dell'ammiraglia Jeanneau, sotto, con spinnaker strallato. In alto a destra, la cala dell'ancora con vari comandi e, a destra, la poppa apribile. Sotto a destra, la scala per il bagno che si incastra perfettamente nello spoiler.



SCHEDA TECNICA

Progettista: Bruce Farr / J&J Design - Costruttore: Jeanneau - Importatore: Union Yacht - P.zza Milano, 9 - 16033 Lavagna (GE) - tel. 0185/313348 - Mese ed anno inizio produzione: settembre 1989 - Esemplari finora prodotti: 3 prototipi - Prima serie (in costruzione): 70 - Abilitazione alla navigazione: oltre 6 miglia - Posti letto: 6+2 o 10+2 - Tipo di carena: tonda con deriva ad alette - Lunghezza f.t.: m 15,35 - Lunghezza scafo: m 14,99 - Lunghezza al galleggiamento: m 12,90 - Baglio massimo: m 4,85 - Pescaggio: m 2,00 - Dislocamento a vuoto: kg 14.000 - Dislocamento relativo (dislocamento in grammi / cubo della lunghezza al galleggiamento in piedi): 176 - Zavorra in piombo: kg 4500 z./disl = 0,31 - Armamento: sloop - Superficie velica totale: mq 128 disl/sv = 109 - randa: mq 51, int. steccata, con 3 mani terzaroli - genoa 135%: mq 77 - spinnaker asimmetrico: mq 150 - Velocità max a vela dichiarata: nodi 9 - Velocità di crociera a motore dichiarata: nodi 8 con 80 HP - Motorizzazione di prova: Perkins Prima M8OT 80 HP - Motorizzazioni alternative: Yanmar 4JH-DTE 77 HP - Elica di prova: 3 pale di tipo fisso - Capacità, numero e materiale serbatoi nafta: 1 380, uno, inox - Prezzo f.co porto Lavagna: 400.000.000, Iva esclusa - Tempo di consegna: 3 mesi da ordine.





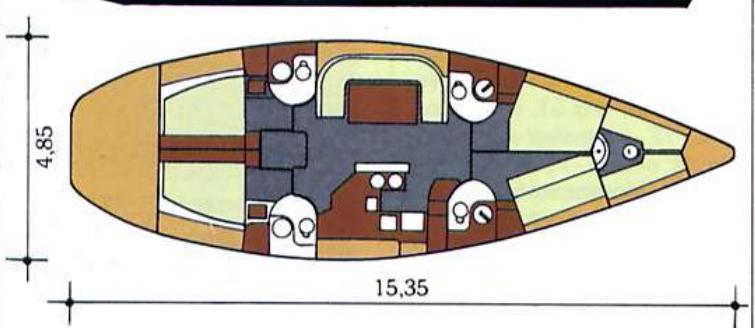
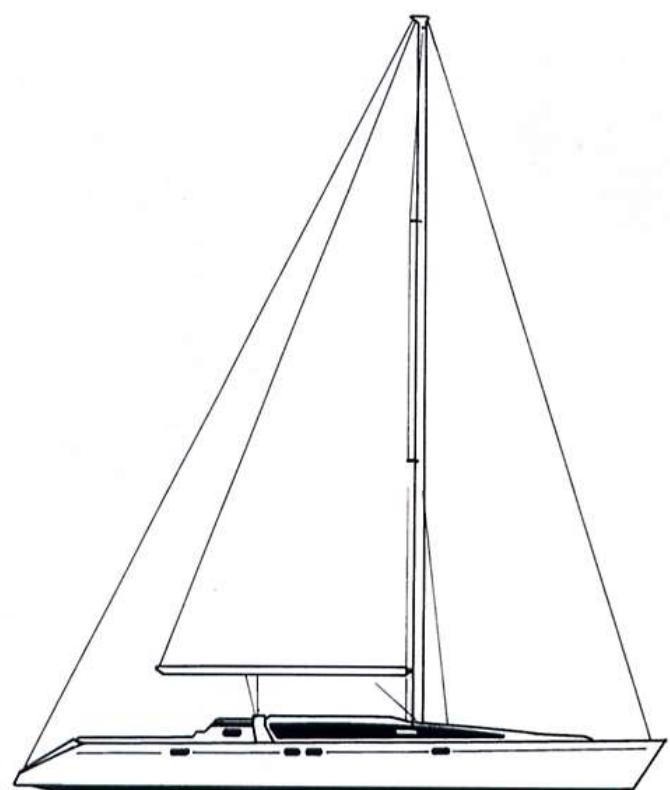
Estremamente caldi e confortevoli gli interni, come questo della dinette nella versione in teak. In alto a destra, la zona cucina e carteggio posta al centro della barca, validissima per entrambe le funzioni, sia a fermo che durante la navigazione.

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Materiale e tecniche scafo e sovrastrutture: VTR rinforzata in Kevlar - Dettagli e finiture costruzione: interni realizzati a barca già chiusa.

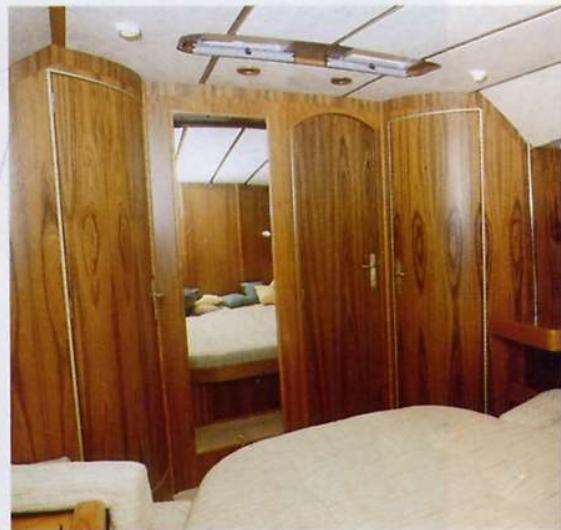
ATTREZZATURA ED EQUIPAGGIAMENTI

Timoneria: 2 collegate, a ruota (di dimensioni limitate). Barra d'emergenza da installare sull'asse timone. Avvolgifiocco: Profurl con tamburo interno alla cala ancore - Salpaancore: interno alla cala ancore, elettrico con termico di protezione - Albero: Francespar a 2 ordini di crocette fisse, poggiato in coperta - Sartie e stralli: sartie alte, intermedie e basse doppie (senza stralletto e senza volanti), ben dimensionate in cavo inox (diametro mm 11,2 - 8 - 12,7). Stralli di prua e poppa in cavo inox senza tendipaterazzo (diametro mm 12,7 - 11,2) - Drizze: a base albero, servite da due verricelli Barbarossa self-tailing e con stopper - Rinvii minori: Harken - Boma: Francespar, con luce per pozetto - Borose: a base albero - Vang: paranco 1:3 più verricello in pozetto - Caricabasso: a prua rinvitato in pozetto sottocoperta - Carrelli genoa: Harken, punto di scotta regolabile dal pozetto - Verricelli: Barbarossa self-tailing 56.2 per scotte genoa, 46.2 per scotte randa e servizi - Carrello randa: Harken - Stoppers: Spinlock - Ancora di poppa: prevista ruota guida - Tientibene: esterni, mancano sottocoperta - Passacavi: manca un passacavi d'emergenza all'estrema prua - Prese d'aria: 2 maniche a vento tipo "dorate" e oblò apribili - Strumentazione di pozetto: completa - Impianto gas: bombola in gavone pozetto - Frigorifero: 190 e refrigeratore da 120 - Illuminazione naturale: ottima in dinette grazie alle vetrate laterali e centrale - Illuminazione artificiale: ben disposti i numerosi punti luce - Impianto elettrico: 12 V, ben realizzato, accessibile facilmente; 5 interruttori batterie (4 positivi + negativo comune). Presa a 220 V esterna. Fornite di serie 1 batteria motore e 2 servizi da 160 Ah cad. (in cabina poppiera sinistra) - Impianto idraulico: ben realizzato, valvole di apertura/chiusura per ogni serbatoio, scarichi in bronzo. Tutte le valvole sono a sfera - Serbatoi acqua: 8, capacità totale 1950 - Ventilazione/Condizionamento: buona grazie agli oblò che si aprono sui fianchi (ricordarsi di chiuderli prima di navigare!).





La cabina armatoriale, nella foto sotto, nella versione proprietario, con le due porte di accesso ai due bagni padronali. Su tutta la barca non vi sono spigoli. Sotto a sinistra, la cabina di poppa nella versione in legno di teak. Sono molto buone le finiture e tutto denota un lavoro di cura artigianale.



LE IMPRESSIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Vento:< 10 nodi - Mare: onda appena formata.

VALUTAZIONE PRESTAZIONI

Passaggio sull'onda: non apprezzabile - Bolina: la barca sbanda rapidamente per poi stabilizzarsi. Con vento il passo dovrebbe essere veramente notevole - Lasco: una ridotta superficie bagnata consente di poter veleggiare anche con poco vento - Sensibilità del timone: ottima, timoneria poco demoltiplicata - Governabilità: ottima, ma il vento era appena presente - Stabilità di rotta: buona, nonostante la ridotta superficie di deriva - Visibilità dalla timoneria: ottima da sopravvento - Manovrabilità a motore: buona anche in retromarcia, eccezionale in accostata.

VALUTAZIONI COMFORT E FUNZIONALITÀ

Pozzetto: non molto riparato, ma di grande ampiezza (da verificare con la presenza del tavolo, assente sull'esemplare da noi provato). Comodo e di facile evacuazione dall'acqua - Antisdrucciolo coperta: buona - Riduzione superficie velica: buona per il genoa su avvolgi-fiocco, classica per la randa (borose e matafioni) - Funzionalità e visibilità strumentazione pozzetto: ottima, ripetuta sulle due timonerie - Comfort uso comandi e strumentazione motore: buona. Solo dalla timoneria di sinistra - Posizione autogonfiabile: non c'è una apposita sistemazione - Navigazione a motore: vibrazioni quasi assenti. Rumorosità assente all'esterno, molto contenuta a prua e contenuta in dinette, fastidiosa a poppa - Accesso vano motore: ottimo, sollevando la scaletta del tambuccio; con ammortizzatore a gas per facilitare l'operazione ed il sostentamento in posizione aperto - Comfort carteggio in navigazione: ottimo, grazie al tavolo semiavvolgente e all'apertura separata dello scomparto carte e dello scomparto accessori - Comfort wc in navigazione: valido (sottovento) - Comfort cucina in navigazione: molto buono - Strumentazione al carteggio: ottima - Vele: randa stecchata e genoa Elstrom.

INTERNI

Suddivisione: classica, ottima impressione di ampiezza, mancano i tientibene. A poppa due cabine doppie, a prua due cabine triple (letto doppio più sovrapposto). Ogni cabina ha un bagno separato. La cabina dell'equipaggio a estrema prua ha entrata indipendente, letto doppio e bagno con doccia (ma in cabina) - Altezze sottocoperta: m 1,80 (zona equipaggio), 1,94 (bagni), 1,98 (prua), 2,00 (dinette), 2,05 (poppa) - Dinette: ampia anche se limitata dall'importanza della zona cucina/bar. Il lungo tavolo si apre al centro (se non è apparecchiato) fornendo un accesso intermedio. Di non utilità in navigazione le sedie fornite per il lato del tavolo a centro barca. Misure letti e loro "aria": buona a poppa, ottima a prua. Valida anche in cabina equipaggio - Armadi: piccoli ma ben studiati e numerosi - Bagni: ottimi, rivestiti in laminato e sufficientemente ampi. Panchetta ribaltabile sul wc. Doccia dotata di miscelatore e scarico automatico; wc marino manuale Par di dimensioni usuali (impugnatura pompa di debole fissaggio) - Zona cucina: a U, a centro barca, con zona bar/buffet verso la dinette. Due fuochi più fomo, due lavelli con acqua salata a pedale, acqua dolce calda e fredda a pressione. Secchio per immondizia a chiusura automatica.