

Prezzo base
versione chiglia fissa,
due cabine, un bagno
e motore da 29 HP
Euro 111.900 + IVA



SUN ODYSSEY 379

 Jeanneau

di Luca Sordelli - Impresione di navigazione n. 1517

La mano del progettista Marc Lombard si sente, e molto, sul Sun Odyssey 379. E' una barca tipicamente sua: baglio massimo

molto arretrato, notevole lunghezza la galleggiamento, spigolo che parte da mezzo scafo per arrivare fino al coronamento e ricerca di un dislocamento contenuto. In sintesi tutto quello che propone sui suoi scafi oceanici ma, ovviamente, declinato in chiave puramente da crociera. E qui è il fascino di questa barca. La filosofia è in linea con quella del cantiere, scafo per le vacanze, per la famiglia, dal costo contenuto, dagli abbondanti spazi interni e dall'estrema facilità di conduzione ma,

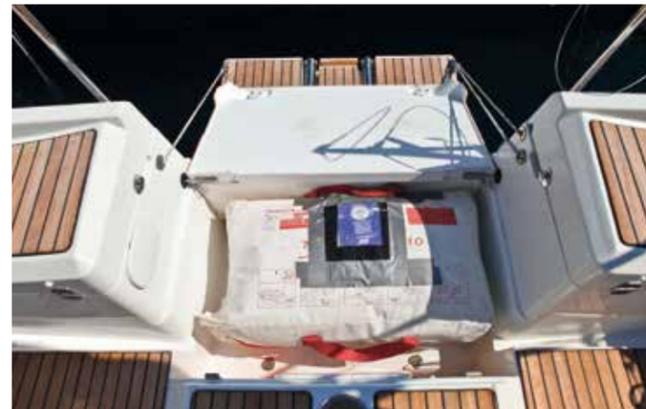
Piccolo ed elegante, per la crociera pura, il cantiere mette in mostra tutta la sua esperienza su uno scafo dai tanti volumi interni e dalle buone prestazioni.

esagerati). C'è un richiamo naturale agli scafi "veri", quelli da corsa in mezzo all'oceano, che la rende bella esteticamente e anche divertente da portare. Abbiamo avuto infatti l'occasione di provare il 379 in due differenti condizioni meteorologiche, sia con pochissimo vento che con una tipica brezza sui 12/14 nodi. Ci manca il test in situazioni più impegnative, ma le premesse sono buone. Quando il vento era sui 6 nodi, con l'acqua appena increspata, la barca ci ha stupiti per la sua capacità

ecco il trucco, con tanta eleganza e linee proporzionate (ad esempio il bordo libero non è troppo alto, i volumi a prua non sono

di reagire, di muoversi ai minimi refoli. Condizioni dove normalmente in crociera, con i bambini che saltano in coperta, si accende il motore e si corre verso la rada più vicina, ma comunque una prova che racconta di una barca dalla superficie bagnata non esagerata e dal genoa al 132% che aiuta a dare continuità alla spinta. Il modello della prova montava poi il più intelligente degli optional, delle bella vele. Niente scellerate rande avvolgibili (ridurre e ammainare nel lazy bag è un attimo), niente inutili fiocchi autoviranti (la superficie è di 35 mq, più che gestibile e comunque sempre arrotolabile) e in più c'era anche un intelligente Code 0 con frullino, che con queste brezzoline consente di navigare a vela anche puggiando parecchio. Bene anche con l'aria che sale, nelle

condizioni tipiche da vento estivo mediterraneo, 12/14 nodi. Alla ruota le sensazioni sono positive. La morbidezza è quella giusta e il piacere di timonare c'è. La seduta è abbastanza comoda e tutte le manovre sono a portata di mano del guidatore tuttofare che può portarsi in giro la famiglia con una certa nonchalance. Belle le reazioni, a cominciare dall'uscita dalle virate, così come la percezione che la suddivisione al 50% tra randa e genoa sia equilibrata, non solo sulla carta ma anche in mare. Si naviga subito sui 7 nodi, con una bella agilità. Bene sotto raffica (anche se non ne abbiamo incontrate mai particolarmente forti, al massimo 18 nodi) con lo scafo che parte subito, senza nessuna tendenza a metter giù la prua.



Jeanneau SUN ODYSSEY 379

Scheda tecnica

- Progetto: Marc Lombard
- Costruttore: Jeanneau, Francia.
- Filiale italiana Jeanneau Italia; via Giacomo Trevis, 88; 00147 Roma; tel. 068308771; e-mail info@jeanneau.it sito web www.jeanneau.it
- Categoria di progettazione CE: A 8
- Chiglia: fissa
- Lunghezza f.t.: m 11,34
- Lunghezza scafo: m 10,98
- Lunghezza al galleggiamento: m 10,40
- Larghezza massima: m 3,76
- Rapporto larghezza/lunghezza scafo: 34,24%
- Pescaggio: m 1,95
- Peso imbarcazione: kg 6.700
- Peso zavorra: kg 1.775
- Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 26,49%
- Tipo di armamento: sloop a 9/10
- Albero: in alluminio, a due ordini di crocette, poggiato in coperta
- Sartiame: discontinuo in acciaio inox Dyform®
- Superficie velica: randa mq 35; genoa al 132% mq 35; code 0 mq 55,20; gennaker mq 90,40; spinnaker: mq 99
- Motorizzazione barca in prova: 29 HP Yanmar
- Trasmissione: S-drive
- Elica: tre pale abbattibili
- Capacità serbatoi acqua: litri 200 (più 130 optional)
- Capacità serbatoi nafta: litri 130
- Portata omologata: 8 passeggeri
- Principali extra: allestimento preference, pack performance, navigation pack 2012: vele Performance in Mylar, manovre spi asimmetrico, carrelli genoa regolabili, elica a tre pale abbattibili, manovre correnti in Dynema, manovre dormienti in Dyform, paterazzo regolabile, wang rigido, kit ormeggio e ancoraggio, verricello elettrico, sprayhood e bimini, tavolo in pozzetto in legno, tavolo in dinette trasformabili, bow thruster, serbatoi acqua supplementare, aria condizionata, sonichub, pozzetto e passavanti in teak, strumentazione Simrad, autopilota AP 24, multifunzione NSS - 8 in carteggio, due display IS20, un IS wind display e interfaccia PC in pozzetto.
- Prezzo della barca provata: Euro 159.000 + IVA

Le impressioni

CONDIZIONI DELLA PROVA - Vento: due sessioni, a 6/8 nodi e 12/14 nodi di vento reale - Mare: calmo.

PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità massima a vela con vento reale di 6 nodi: bolina stretta 3,9 nodi; bolina larga 4,5 nodi; traverso 6,2 nodi; lasco (135°) e poppa 4,8 e 2,9 nodi - Velocità massima a vela con vento reale di 12 nodi: bolina stretta 6,0 nodi; bolina larga 6,7 nodi; traverso: 7,8 nodi; lasco (135°) e poppa 7,6 e 5,7 nodi - Velocità a motore misurate: velocità massima a 2.700 giri/min 8,1 nodi; velocità di crociera a 2.200 giri/min 7,2 nodi; velocità di crociera economica a 2.000 giri/min 6,7 nodi.

IMPRESSIONI AL TIMONE - Visibilità: ottima, sia da seduti che in piedi. L'inferitura è sempre ben leggibile, l'ampiezza dell'angolo morto verso prua è nella media - Bolina: positiva, un po' a sorpresa. La carena sembra fatta più per le portanti, ma nella prova il comportamento, anche risalendo il vento, è stato brillante, anche con poca aria (la barca era molto scarica). Da verificare in condizioni più impegnative, ma le premesse sono buone - Traverso, lasco e

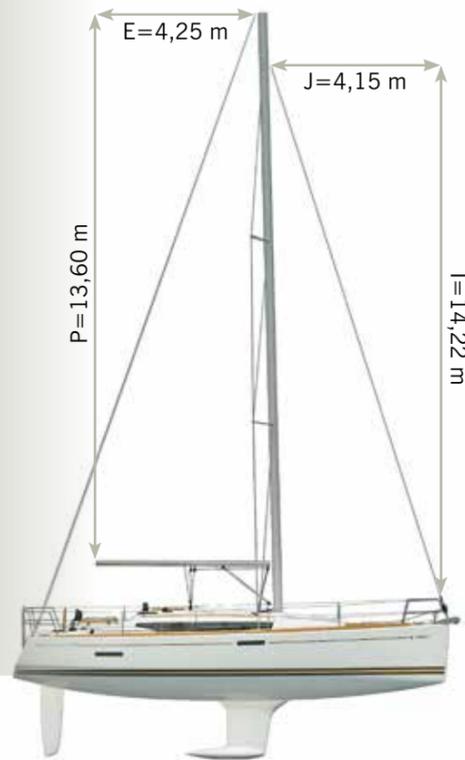
poppa: bene alle portanti, grazie alla buona lunghezza al galleggiamento e alla poppa potente - Stabilità di rotta: non abbiamo potuto rilevarla con onda e vento teso, ma comunque con vento abbastanza rafficoso. Ci è piaciuta la reazione sotto raffica; nessuna tendenza a metter giù la prua, stabile sulla rotta - Passaggio sull'onda: non rilevato - Navigazione a motore: velocità massima non elevata, ma confortevole a regime di crociera - Silenziosità motore: nella norma - Vibrazioni motore: minime - Manovrabilità in porto: buona, grazie all'elica di prua.

VALUTAZIONI SULLA BARCA - Progetto - Carena: baglio massimo molto arretrato, notevole lunghezza al galleggiamento. Tipica carena Lombard "a cuneo". Discreto il rapporto superficie velica/dislocamento, buone prestazioni anche con poco vento - Piano velico: con genoa al 132% (bene per il Mediterraneo) e randa con un buon allungamento, suddivisione al 50%, bene - Coperta: molto sgombra con passauomo a filo e pochi gradini. Doppia timoneria e sartie interne, per liberare i passavanti. L'ideale per la crociera - Interni: disposizione molto tradizionale, ma ottimo sfruttamento delle volumetrie, disponibile a due cabine (come nella versione della prova) o tre (sempre con un solo bagno). Zona regina del sottocoperta è la dinette - Gavone ancora: funzionale, ben progettato, verricello Quick da 1.000 Watt per catena del 10 - Bitte e passacavi: di serie 4 bitte, due a prua e due a poppa, optional quelle a mezzanave.

Attrezzatura - Albero e sartiame: tradizionale, sulla barca della prova (optional) sartiame in Dyform, sempre consigliabile. Drizze e scotte in Dynema. Verricelli Harken - Vele:

Costruzione

Materiale di costruzione scafo: stratificato in vetroresina monolitica, gelcoat ISO "barrier coat" di protezione antiosmosi. Controstampo integrale con accesso ai madieri, stratificazione aggiuntiva dello scafo nei punti di attacco zavorra e sartiame - Materiale di costruzione coperta: sandwich realizzato con tecnica a iniezione Prisma Process® - Bulbo: in ghisa, con rivestimento in resina epossidica - Timone: pala in poliestere, asse in acciaio - Interni: legno con rivestimenti in FineTeak®, modanature in massello, verniciatura anti UV.



bello il gioco optional in Mylar, lavorabile e abbastanza resistente - Attrezzatura di coperta: obiettivo semplificare e ridurre gli ingombri raggiunto, i winch sono un po' sottodimensionati 40 per il genoa, 34 per le drizze (anche se a bordo c'era quello optional elettrico).

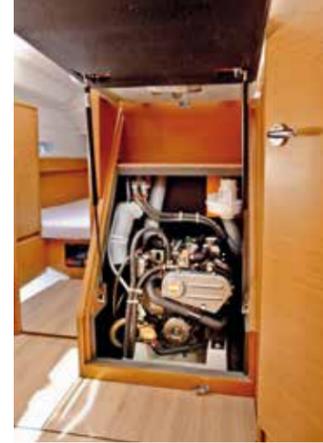
Manovre - Timoneria: ben rinviata (sistema tradizionale), la pastosità è quella giusta - Riduzione fiocco: avvolgitore con doppia inferitura, rinvio in pozzetto, morbido - Riduzione randa: ottima soluzione due mani con rinvio anche della mura in pozzetto e lazy bag - Carrelli genoa: regolabili dal pozzetto - Rinvio delle manovre: doppia batteria di stopper (6+6) ai lati dell'tambuccio - Trasto randa (caratteristiche carrello): Harken, su sfere - Vang: rigido a gas con regolazione dal pozzetto (optional)

Comandi motore: monoleva - Strumenti navigazione: doppia stazione tridata, una per timoneria, più plotter centrale sul tavolo - Strumenti motore: tradizionali con contagiri.

Pozzetto - Dimensioni: m 2,28x3,25 - Comfort: ottimo - Posto di governo: giusta ergonomia, bene il puntapiedi scavato nella coperta - Gavoni: uno enorme sulla sinistra, uno più piccolo sotto una delle sedute del timoniere - Tavolo pozzetto: in legno ad ante abbattibili portabottiglie, luce e prese 12 Volt - Doccia esterna: con acqua calda e fredda - Posizione autofiabile: ottima, a poppa, in un gavone apposito sotto la parte centrale del coronamento,

di cm 90x59x34 - Discesa a mare: design azzeccato con la parte centrale dello specchio di poppa ribaltabile e scaletta integrata - Discesa sottocoperta - Facilità di accesso: ottima, quattro gradini, giusta inclinazione e "baionetta" asportabile verticale (con un suo alloggiamento nel gavone del pozzetto).

Divisione interna (da prua): cabina armatoriale, dinette, carteggio, cucina a dritta, bagno sulla sinistra, cabina di poppa matrimoniale, gavone tecnico. Quadrato - Altezza interna minima: m 1,88 - Tientibene: nei posti giusti, i passaggi sono sicuri - Comfort dinette: ottima, tradizionale ma molto funzionale - Ventilazione: discreta, un passauomo che si apre verso prua e due piccoli oblò sulla tuga - Illuminazione naturale: ottima - Illuminazione artificiale: discreta - Stivaggio: molto spazio, facilmente accessibile - Carteggio: piccolo, decisamente sacrificato - Illuminazione artificiale: discreta. Cucina - Altezza interna minima: m 1,88 - Lavelli: due di giuste dimensioni - Acqua dolce: calda e fredda con boiler da 40 litri - Fornelli: due più forno - Cappa: no - Lunghezza piano di lavoro: m 0,90 - Frigo: a pozzo - Illuminazione naturale: buona - Illuminazione artificiale: discreta - Ventilazione: sufficiente. Cabina di prua - Tipo: matrimoniale a "V" - Altezza interna minima: m 1,90 - Numero letti: 1 - Dimensione letto: m 2,07x1,84 - Materiali: rivestimenti in FineTeak®, modanature in massello, pagliolato rigato e verniciato finitura a quercia - Ventilazione: sufficiente, un grande passauomo che si apre verso prua - Illuminazione naturale: sufficiente - Illuminazione artificiale: buona - Volumi gavoni



Jeanneau SUN ODYSSEY 379



di cm 90x59x34 - Discesa a mare: design azzeccato con la parte centrale dello specchio di

poppa ribaltabile e scaletta integrata

- Discesa sottocoperta - Facilità di accesso: ottima, quattro gradini, giusta inclinazione e "baionetta" asportabile verticale (con un suo alloggiamento nel gavone del pozzetto).



e armadi: due, uno per appendere gli abiti, uno a cassetiera.

Cabina di poppa - Tipo: doppia, orientata per chiglia - Altezza interna minima: m 1,91 - Numero letti e tipo: 1 matrimoniale - Dimensione letto: m 2,01x1,88 - Materiali: rivestimenti in FineTeak®, modanature in massello, pagliolato rigato e verniciato finitura a quercia - Ventilazione: discreta, due oblò - Illuminazione naturale: buona, tre punti luce - Illuminazione artificiale: buona - Volumi gavoni e armadi: un armadio con appendiabiti e ripiani.

Servizio igienico - Accesso da: quadrato - Altezza interna minima: m 1,90 - Comfort: ottimo, molto lo spazio per muoversi - wc: marino - Spazio e comfort doccia: ottimo, con separazione, molto luminosa - Gestione scarichi: accessibili, organizzati in modo funzionale - Ventilazione: un oblò e un osteriggio - Illuminazione naturale: eccellente - Illuminazione artificiale: buona. Vano motore - Insonorizzazione: nella media - Accessibilità: migliorabile, su solo due lati - Accessibilità controlli: sufficiente.

Impiantistica - Quadro elettrico - Disposizione: sul tavolo da carteggio - Interruttori: non tanti, ma ben posizionati, facili da trovare - Strumenti: con amperometro, quadro standard molto essenziale - Impianto B.T.: alternatore 12 V / 80 A. 1 batteria da 70 Ah per i servizi e una per il motore. Una presa ogni cabina e una al carteggio - Impianto 220 V: presa banchina, prese al carteggio e nelle cabine, caricatterie da 40 Ah (tutto optional) - Impianto idraulico: scarsa la capacità del serbatoio standard sa 200 litri. Optional uno da 130 e un altro da 200 - Pompe di sentina: una manuale e una elettrica autoinnescente, nella norma. Accessori: dotazione di serie piuttosto scarsa.

Valutazioni (da 1 a 5)

Allestimento tecnico pozzetto e coperta:

●●●●

Corretto, molta attenzione è stata data alla facilità di conduzione e alla sicurezza. Nessun "effetto speciale".

Allestimento rig: ●●●●

Buona qualità, ben organizzato. Tutte le manovre facilmente regolabili. Tutto piuttosto robusto. Un po' sottodimensionati i winch.

Trattamento antisdrucchiolo: ●●●● Tradizionale, efficace. Con molto teak in pozzetto e sui passavanti (optional).

Ergonomia e sicurezza esterni: ●●●● Una coperta dall'impianto molto tradizionale e molto funzionale. Pochi gradini e tante superfici sgombre. Ideale per godersi la barca.

Sistemazione zattera autogonfiabile: ●●●● Eccellente, a poppa, facile da gettare in mare, ma ben protetta.

Vani di carico: ●●●● Tanti, grazie anche alla scelta delle due cabine in favore del gavone tecnico di poppa.

Ergonomia area timoneria: ●●●● Corretta. Strumenti visibili, ruote del giusto diametro, leva motore e winch principale facilmente utilizzabili.

Visuale dalla timoneria: ●●●● Ottima, sia da seduti che in piedi. L'inferitura è sempre ben leggibile, l'ampiezza dell'angolo morto verso prua è nella media.

Articolazione degli interni: ●●●● Una soluzione che a noi piace molto:

sacrificare la terza cabina per aver un grande gavone tecnico a poppa.

Finiture: ●●●●

Buone, i materiali non sono eccelsi, ma le lavorazioni e l'esperienza compensano bene. La qualità percepita è molto alta.

Cucina: ●●●●

Non particolarmente grande, tradizionale, molto funzionale.

Cabine: ●●●●

Poche ma buone. Le volumetrie, com'è giusto che sia, non sono esagerate. Più attenzione è stata data alle zone conviviali.

Salone: ●●●●

Anche qui poche invenzioni, ma tanta funzionalità. Nulla di sbagliato, nulla di geniale. Tanti i volumi, anche in altezza.

Carteggio: ●●

Piccolo, troppo piccolo. Ergonomia e sicurezza interni: ●●●● Ottima, c'è molta esperienza, e si vede. Ben posizionati tutti i tientibene.

Prestazioni veliche: ●●●●

Buone, anche con poco vento. Sorprendente, per una barca da crociera pura, l'accelerazione in uscita dalle virate. Buona anche la reazione sotto raffica.

Risposta timone: ●●●●

Piacevole, sensibile ma non nervosa. Stabilità di rotta: ●●●● Per le condizioni che abbiamo incontrato, ottima, anche sotto raffica.

Marcia a motore: ●●●●

Piuttosto silenziosa e confortevole. Non velocissima. Manovrabilità in acque ristrette: ●●●● Con l'elica di prua, come sulla barca della prova, ottima.