

 Jeanneau

# SUN ODYSSEY 349

Testo e foto di Luca Sordelli  
Impressione di navigazione n. 1565



Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su:  
[www.nautica.it/photo](http://www.nautica.it/photo)



## Costruzione

Materiale di costruzione scafo: stratificato in vetroresina monolitica, gelcoat ISO "barrier coat" di protezione anti osmosi. Controstampo integrale con accesso ai madieri, stratificazione aggiuntiva dello scafo nei punti di attacco zavorra e sartame. - 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.



Dopo il 379, la novità dello scorso anno, ecco arrivare il piccolo della famiglia Sun Odyssey, il 349. Le linee sono quelle inconfondibili di Marc Lombard con doppio timone e spigolo marcato sulla fiancata, baglio massimo importante e piuttosto arretrato, e, soprattutto, un cavallino positivo, a cui fa

eco una tuga piuttosto bassa. Una formula vincente che piace al mercato perché crea una quantità impressionante di volumi interni, ma anche perché è esteticamente azzeccata (spesso su queste dimensioni si corre il rischio "dell'abuso edilizio").

**Piccolo ed elegante natante per la crociera pura. Intelligente l'armo, ottime le prestazioni a vela. Disponibile nella versione a due o tre cabine, ha un buon rapporto qualità prezzo.**

Anche il prezzo è decisamente allettante, certo a quello base bisogna aggiungere una grande quantità di "accessori obbligatori" (contraddizione in termini a cui i listini di tutti i grandi gruppi ci hanno abituato) ma, alla fine il valore resta comunque molto interessante in rapporto alla qualità della barca. A noi il 349 è piaciuto, così come era successo anche per il 379,

soprattutto per come naviga e per un armo molto funzionale. Bene il piano velico con la randa "square top" (quindi con tanto allunamento e stecche fino in alto) che regala potenza a uno scafo che di suo è già abbastanza leggero, bene anche il furbo bompessino di prua per armare (e ghindare) in attimo il code 0 e bene anche il piano di coperta con tutti i winch a portata di mano del timoniere.

Efficace, ma non intuitivo, il sistema per regolare il punto di scotta del jib (di serie al 110%, e, se si vuole, anche autovirante), non con i soliti carrelli ma con i barber: di derivazione corsaiola lavora sull'altezza della bugna, più che sul suo spostamento avanti o indietro.

Il risultato finale, che abbiamo potuto testare nelle acque di Cannes, è una barca molto veloce con poca aria, e che rimane sempre sotto controllo anche quando questa sale. Risalendo il vento la vera briscola è il code 0, Lombard l'ha studiato per un uso fino ai 12 nodi di vento e quindi ci si diverte anche con le ariette. Il piccolo bompessino rende il suo uso molto facile, può infatti restare sempre a armato. Bene le accelera-

zioni sulle raffiche, e anche l'uscita dalle virate è abbastanza brillante. Certo non si riescono a impiccare grandi boline, ma se si rinuncia subito ad angoli troppo stretti, la VMG (la vera velocità di avvicinamento alla nostra meta sopravvento) alla fine è più che soddisfacente. Al lasco e in poppa la randa e il genoa al 110% garantiscono abbastanza potenza da assicurare (almeno sul piatto della nostra prova) un buon passo. Noi non l'abbiamo potuto provare, ma un asimmetrico armato sul bompessino deve essere molto divertente (e anche qui molto facile da maneggiare).

Al salire della brezza, siamo arrivati a 18 nodi, la barca rimane stabile e maledettamente divertente, solo si sente la mancanza di un trasto di randa. I diciotto nodi sono esattamente il limite progettuale pensato per prendere la prima mano e ridurre leggermente il genoa. Non a caso ci siamo divertiti molto, sentendo sotto di noi la barca che sfruttava tutta la sua potenza, in particolare al lasco, quando baglio massimo e spigolo laterale entrano in funzione al meglio, facendo scaricare al 100% tutti i cavalli a disposizione.





### Scheda tecnica

● Progetto: Marc Lombard ● Costruttore: Jeanneau, Francia; [www.jeanneau.com](http://www.jeanneau.com)  
 ● Importatore: Jeanneau Italia, [www.jeanneau.it](http://www.jeanneau.it) ● Categoria di progettazione CE: A/6 ● Chiglia: fissa con bulbo e rivestimento esterno in epossidica ● Lunghezza f.t.: m 10,34 ● Lunghezza scafo: m 9,97 ● Lunghezza al galleggiamento: m 9,40 ● Larghezza massima: m 3,44 ● Rapporto lunghezza/larghezza: 2,89 ● Pescaggio: m 1,98 (m 1,49 optional) ● Peso imbarcazione: kg 5.350 ● Peso zavorra: kg 1.580 ● Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 0,29 ● Tipo di armamento: frazionato a 9/10 ● Albero: alluminio, poggiato in coperta, due ordini di crocette acquaretate ● Sartiame: cavo discontinuo in acciaio 1 x 19 ● Superficie velica randa performance Square Top: mq 34,1 ● Superficie velica genoa al 110%: mq 24,6 ● Fiocco autovirante al 97%: mq 17,9 ● Superficie velica "code 0": mq 40 ● Superficie velica spi asimmetrico: mq 95 ● Motorizzazione barca in prova: Yanmar 21 HP ● Trasmissione: linea d'asse ● Elica: tre pale abbattibili ● Velocità di crociera dichiarata: nd ● Capacità serbatoi acqua: 206 litri ● Capacità serbatoi nafta: 130 litri ● Portata omologata: 8 persone (B) ● Principali extra: illuminazione a led, impianto 220V con caricabatterie, batteria extra, vang rigido, scaldabagno,

impianto audio interno/esterno, tavolo in pozzetto, doccia esterna, manovre correnti in Dyneema, carrelli genoa regolabili dal pozzetto, winch addizionale sulla tuga, manovre spi, lazy bag e lazy jack, sprayhood, ruote in composito, elica abbattibile, teak in pozzetto, multifunzione B&G Triton 41, B&G Zeus T7 in pozzetto, autopilota, randa e genoa performance Grey X-Grid Mylar.

**Prezzo base Euro 77.400 (IVA esclusa)**  
**Prezzo della barca provata:**  
**Euro 108.677 (IVA esclusa)**

### Le impressioni

CONDIZIONI DELLA PROVA - Vento: 10/18 nodi reali - Mare: calmo.

PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità massima a vela con vento reale di 14 nodi: 7,7 nodi - Bolina stretta: 5,9 nodi - Bolina larga: 6,5 - Traverso: 6,9 - Lasco: 7,5 - Poppa: 6,6 - Velocità a motore misurate: massima a 3.300 giri/minuto: nodi 8,2; crociera veloce a 3.000 giri/min: nodi 7,6; crociera a 2.400 giri: nodi 6,7.

IMPRESSIONI AL TIMONE - Visibilità: la postazione del timoniere è ben studiata, la

tuga è bassa e la barca piccola. Senza problemi - Bolina: si appoggia sullo spigolo e viaggia sui binari. Bene anche quando l'aria sale, facile renderla morbida aprendo un po' di balumina. - Traverso, lasco e poppa: andature regina di questa barca. - Stabilità di rotta: vedi sopra. Il doppio timone, la poppa larga aiutano molto. - Passaggio sull'onda: non misurato - Navigazione a motore: i cavalli non sono tanti, ma la carena è molto piatta. Quindi velocità di crociera più che accettabile. Non lo abbiamo provata con onda, ma probabilmente tende a battere. Da tenere un po' sbandata. - Silenziosità motore: nella media. - Vibrazioni motore: anche qui nella media, diventano moleste solo viaggiando con la manetta tutta giù. - Manovrabilità in porto: non uno dei suoi punti di forza ma, viste le dimensioni della barca, alla fine è sempre tutto molto facile.

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: bene, frazionato e con crocette molto acquaretate, il paterazzo è solo di sicurezza. C'è anche la versione con fiocco autovirante. - Coperta: molto pulita, con poche invenzioni e molta funzionalità. Peccato che lo specchio di poppa abbattibile venga considerato un optional.

- Interni: disposizione classica, molto valorizzata la zona living centrale, meno le cabine. - Gavone ancora: ampio ma poco profondo. Non molto efficiente. Winch 1.000 W ad asse verticale, ancora Delta kg 16, 28 metri catena del 10. - Bitte e passacavi: 3 coppie di gallosce, a poppa, mezza barca e prua.





litri - Volumi gavoni e armadi: sufficienti gli stipi e i gavoncini laterali. - Illuminazione naturale: ottima, sia dal tambuccio che dalla finestratura in tuga - Illuminazione artificiale: led più luce dedicata - Ventilazione: oblo apribile più tambuccio.

Cabina di prua - Tipo: doppia a "V" - Altezza interna minima: m 1,90/110 - Numero letti e tipo: uno, matrimoniale a penisola - Dimensione letto: m 2,00 x 1,72 (cm 60 ai piedi) - Aria letti: cm 52

- Materiali: rivestimenti in FineTeak®, modanature in massello, pagliolato in laminato finitura rovere chiaro - Ventilazione: un grande osteriggio centrale. - Illuminazione naturale: un solo punto luce, il grande osteriggio centrale - Illuminazione artificiale: un luce di lettura, led lungo gli stipi - Volumi gavoni e armadi: armadio con scaffali e appendiabiti. Gavone sotto al letto.

Cabine di poppa - Tipo: doppia, orientata per chiglia - Altezza interna: cm 195,

Attrezzatura - Albero e sartame: ci piace l'idea di rendere il paterazzo superfluo e di avere la randa maggiorata. Ne guadagnano semplicità ed efficienza. Ben studiato il piccolo bompresso per il Code 0. - Vele: ottima la scelta delle vele Performance con randa Square Top. Meritano la spesa - Attrezzatura di coperta: ottima, certo non sovradimensionata, ma molto efficiente, di derivazione quasi corsaiola.

Manovre - Timoneria: bene, doppio timone con sistema di rinvio ben centrato - Riduzione fiocco: avvolgibile, il circuito è morbido. - Riduzione randa: due mani di terzaroli a circuito chiuso, rinviate in pozzetto. - Carrelli genoa: sostituiti da un sistema di barber. Efficace ma poco intuitivo. - Rinvio delle manovre: molto classico, con doppio ordine di stopper sulla tuga. Efficace. - Trasto randa (caratteristiche carrello): assente - Vang: rigido (optional) - Comandi motore: monoleva, posizione un po' bassa, ma utilizzabile - Strumenti navigazione: rinviati ai due lati delle due ruote. Piccolini ma leggibili. - Strumenti motore: tradizionale pannello Yanmar.

Pozzetto - Dimensioni: m 1,66x2,90 - Comfort: ottimo, ben sfruttato l'abbondante baglio massimo a poppa. - Posto di governo: doppia timoneria con ruote in composito (optional) - Gavoni: 1 sotto alla seduta del timoniere, uno sotto alla panca di sinistra (al posto della terza cabina). - Tavolo pozzetto: tradizionale ad ali abbattibili, in teak. - Doccia esterna: sì optional - Posizione autogonfiabile: un gavone apposito a poppa, sotto alla seduta del timoniere - Discesa a mare: da plancia abbattibile, più scaletta a scomparsa.

Discesa sotto coperta - Facilità di accesso: ottima, tre gradini e tientibene ben posizionati - Sistema di chiusura: con sportellini laterali incernierati.

Divisione interna (da prua): cabina doppia a "V", dinette sulla destra, carteggio e divanetto sulla sinistra, cucina a "L" sulla destra appena scesi dalla scaletta, e bagno sulla sinistra. A poppa cabina doppia (a destra), grande gavone tecnico a sinistra.

Quadrato - Altezza interna: m 1,90 - Tientibene: bene, sia lungo la scaletta che sullo spigolo della cucina - Comfort dinette: ottima - Dimensioni tavolo: cm 93 x 112 - Ventilazione: un osteriggio apribile centrale, più due piccoli oblò sulla tuga. Bene. - Illuminazione naturale: ottima, osteriggio, finestratura sulla tuga e due lunghi punti luce anche in murata. - Illuminazione artificiale: due faretto più i led. Buona. - Stivaggio: ottimo, molti i volumi sotto e dietro le sedute.

Carteggio: cm 48 x 68, seduta con spalle a prua sul divano dinette - Illuminazione artificiale: luce bianca dedicata.

Cucina - Altezza interna minima: m 1,90 - Lavelli: 1 in inox - Acqua dolce: sì, con pompa elettrica - Fornelli: 2 più forno - Cappa: no - Piano lavoro: m 1,02 x 0,50 - Frigo: a pozzo, 100



Servizio igienico - Accesso da: dinette e da gavone tecnico in pozzetto a sinistra - Altezza interna: m 1,88 - Lavabo: 1 - Comfort: ottimo, molto lo spazio in questa versione a due cabine. - wc: manuale - Spazio e comfort doccia: ottimo, cm 74 x 70 - Gestione scarichi: facili da raggiungere, ben indicati - Ventilazione: ottima, due oblò - Illuminazione naturale: ottima, in più c'è la finestratura sulla tuga - Illuminazione artificiale: 2 punti luce.

Vano motore - Insonorizzazione: tradizionale, a schiuma - Accessibilità: su tre punti, discreta - Accessibilità controlli: sufficiente.

Impiantistica - Quadro elettrico - Disposizione: sopra al carteggio. - Interruttori: 12 e 24 Volt. - Strumenti: Amperometro, Voltmetro, indicatore livello liquidi. - Impianto B.T.: due batterie per servizi e motore, più batteria supplementare da 80 Ah. Presa 12 volt in carteggio, pannello solare in coperta da 45 W. Caricabatterie da 40A multifase. - Impianto 220 V: sì, con presa in banchina e interruttore differenziale, prese al carteggio e nelle cabine. - Impianto idraulico: serbatoio acqua calda da 25 litri con scambiatore di calore. Serbatoio acque nere da 80 litri. - Pompe di sentina: una elettrica e una manuale. - Accessori: come da tradizione molti, per ogni esigenza. Pochi quelli già compresi nel prezzo.

all'ingresso - Numero letti e tipo: 1 matrimoniale - Dimensione letto 1: cm 200 x 140 - Aria letti: cm 90 - Materiali: rivestimenti in FineTeak®, modanature in massello, pagliolato in laminato finitura rovere chiaro - Ventilazione: ottima, con due oblò apribili, più il grande osteriggio che dà in pozzetto. - Illuminazione naturale: anche qui ottima, in più c'è una finestratura a murata - Illuminazione artificiale: un grande punto luce centrale più i led lungo lo stipo laterale, più luci di lettura. - Volumi armadi: uno grande e uno piccolo, più un ampio stipo laterale.



bene, come tutte le zone conviviali della barca.

Cabine: non grandi, ma più che vivibili. Sono pensate per dormirci e basta. Una scelta, su una barca di dieci metri, molto intelligente.

Salone: ampio, luminoso, ben organizzato. Ottimo.

Carteggio: non grande, ma c'è. E' già qualcosa. Il tavolo si ribalta per liberare più spazio in dinette.

Ergonomia e sicurezza interni: anche qui c'è molto mestiere. Difficile trovare difetti.

Prestazioni veliche: sono il punto di forza della barca, soprattutto se si scelgono le vele performance e la chiglia standard, a maggior immersione. Veloce con poco vento, sempre gestibile quando questo comincia a salire.

Risposta timone: non precisissima (la doppia timoneria non aiuta), ma la sensazione di "guida" è sempre molto piacevole. Le risposte sono immediate. Barca perfetta per imparare ad andar per mare.

Stabilità di rotta: uno dei punti di forza della barca, come di tutta la nuova serie dei Sun Odyssey di Lombard. L'esperienza delle regate oceaniche aiuta.

Marcia a motore: bene la velocità di crociera. Nella media rumore e vibrazioni (nonostante la linea d'asse). Da non tenere a lungo al massimo dei giri.

Manovrabilità in acque ristrette: trasmissione in linea d'asse e doppio timone non aiutano. Ma a la barca è piccola, leggera e non troppo immersa. Nel complesso si maneggia con grande facilità.

### Valutazioni sulla barca provata

Allestimento pozzetto e coperta: bene, pensato per far portare la barca a una sola persona. Ottimo il livello di funzionalità. Tra le cose che ci sono piaciuti i cm 40 degli schienali in pozzetto. Merce rara su scafi di queste dimensioni.

Allestimento rig: intelligente ed evoluto, vedi randa square top, armo che rende il paterazzo superfluo, il bompresso ben studiato e il particolare sistema per il carrello del genoa, a barber. Nel complesso c'è parecchia ricerca, all'insegna

della funzionalità.

Trattamento antisdrucchiolo: tradizionale bugnatino ricavato nello stampo, efficace. Teak di serie solo sulle panche in pozzetto.

Ergonomia e sicurezza esterni: nulla da dire. C'è tanta esperienza, e si vede. Prevalere sempre la funzionalità sull'estetica.

Sistemazione zattera autogonfiabile: eccellente, in un gavone a poppa sotto la seduta del timoniere. Esempio da seguire.

Vani di carico: tanti nella versione a due cabine. Se si sceglie quella a tre diventa

no pochini (quelli in pozzetto).

Ergonomia area timoneria: nel complesso ben studiata. Il punta piedi è al posto giusto, ben raggiungibili anche i winch di randa e genoa. Un po' bassi strumenti e leva motore.

Visuale dalla timoneria: bene. Aiutano la tuga bassa e le dimensioni contenute della barca.

Articolazione degli interni: l'80% della clientela mondiale sceglie la versione della prova, a due cabine più il grande gavone tecnico di poppa. E' la più equilibrata e vivibile, predilige le zone comuni alle cabine.

Finiture: buone, i materiali non sono eccellenti, ma le lavorazioni e l'esperienza compensano bene. La qualità percepita è molto alta.

Cucina: buona ventilazione, luminosità e anche lo spazio a disposizione per stivare cambusa e stoviglia. Nel complesso