

# BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

In arrivo dal 25 Settembre - October 2018 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convenuto in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/MI

## THE IDEA FACTORY

- LUCA BASSANI
- CHRISTIAN GRANDE
- ALBERTO MANCINI
- VICTORY DESIGN

## ENGINES

- MERCURY MARINE
- HONDA BF 100 A

## COVER

# Custom Line 120'

## MEGAYACHTS

- BAGLIETTO 48M T-LINE
- BENETTI SPECTRE
- CRN LATONA 50M
- GULF CRAFT MAJESTY 125
- TURQUOISE YACHTS M/Y GO
- OCEANCO PROJECT SHARK
- MAHARANI BY PRIME
- SANLORENZO 500EXP
- HEESSEN OMAHA
- ICON 280
- ISA 67GT
- LÜRSSEN T/S

## BOATS

- RIO GT 60
- DELTA 54 CARBON
- FJORD 44 OPEN
- ANVERA 48
- RANIERI CAYMAN 38
- SACS RANGE
- JEANNEAU SUN ODYSSEY 490

1993-2018  
25  
BARCHE





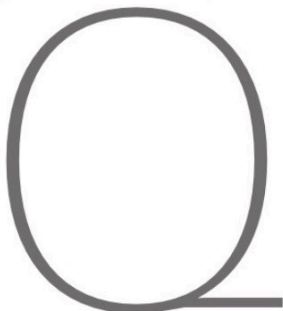
14.80m

# NATURAL BORN CRUISER

Buone prestazioni sottovela a tutte le andature e tanto comfort, sopra e sottocoperta. Più o meno tutto quello che serve per trascorrere la crociera perfetta

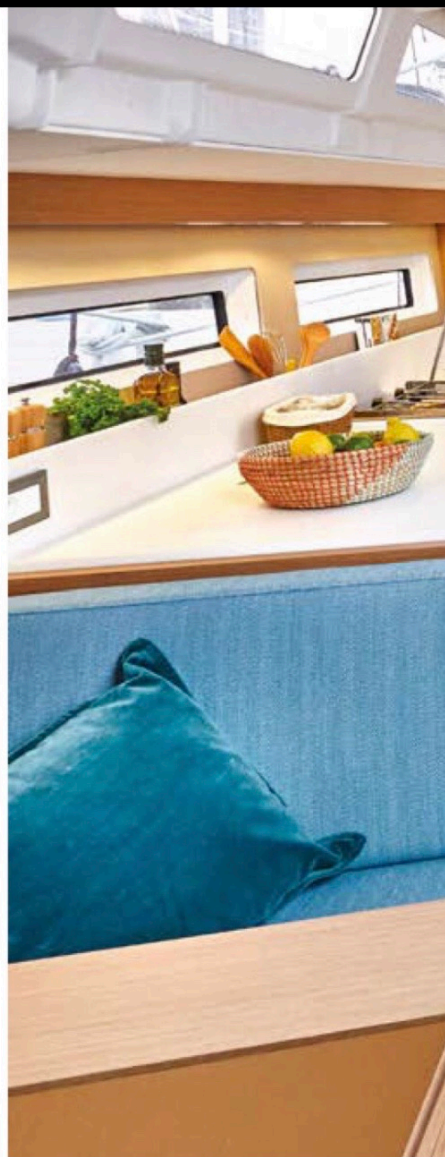
Good performance at all points of sail and a high level of comfort, both above and below decks. More or less all you need for a perfect cruise

*by Niccolò Volpati - photo by Bertrand Duquenne*



Quando viaggiate in auto, se togliete il piede dall'acceleratore, che cosa succede? Domanda retorica. Si riduce la velocità. Qualcosa di simile avviene quando cala il vento o, come dicono quelli che se ne intendono, c'è un buco. È quello che mi è capitato più volte durante il test del *Sun Odyssey 490* di Jeanneau, dato che il golfo di Cannes, in quella giornata, ci ha riservato un'aria abbastanza leggera. Niente drammi, visto che ad altri, prima di noi, è toccata la bonaccia totale. E provare una barca a vela nella bonaccia è un po' come testare un'auto sportiva fermi in un parcheggio. Tutto sommato, mi è andata bene, ma torniamo sul *490*. La prima cosa che mi ha colpito favorevolmente in navigazione è stata la capacità di non perdere velocità nemmeno nei buchi di vento. Mentre navigavo tra il traverso e la bolina larga con il Code 0, l'anemometro è sceso da otto a sette nodi di reale e nonostante ciò, la barca ha mantenuto il suo passo. Certo, se il calo di vento persiste, anche il *490* decelera, ma non lo fa subito. Ottima qualità, soprattutto perché siamo a bordo di una barca da crociera. Non da regata e nemmeno da crociera veloce. Crociera pura. Così come nella tradizione *Sun Odyssey*, anche se rivisitata. E fare sei o sette nodi di velocità con il Code 0 quando di reale ce ne sono sette o otto, è decisamente un

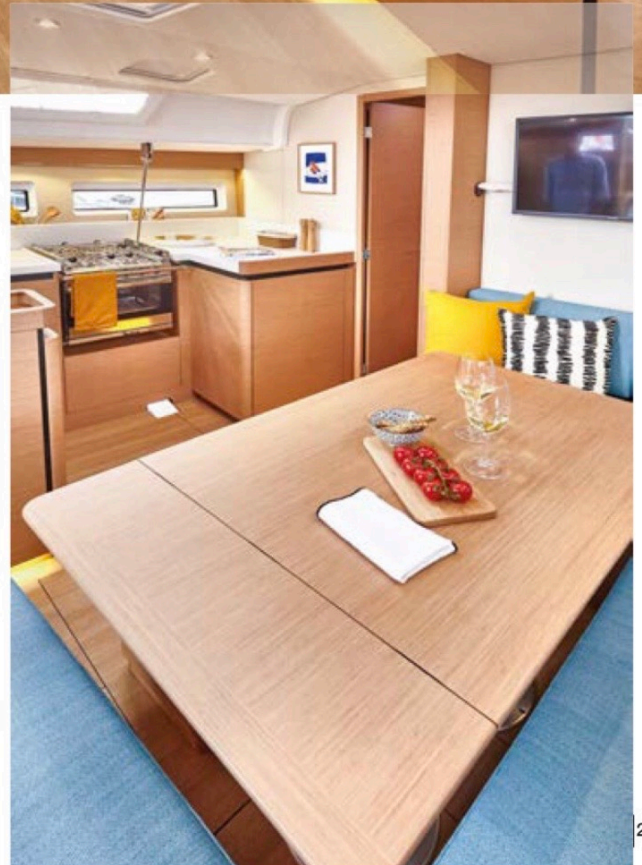
buon risultato. La stessa buona sensazione l'ho avuta a vele bianche. Nonostante l'aria leggera, non ci siamo mai inchiodati, anche con solo randa e genoa. Vero è che si tratta del performance pack con albero maggiorato, drizze in dyneema e vele più performanti rispetto a quelle standard, ma, in ogni caso, niente di eccessivamente tirato. Ideato per una barca da crociera. E questa caratteristica la si nota alle andature portanti così come quando si risale il vento di bolina. Carena, linee d'acqua, contenimento dei pesi, sono ben studiati. Il baglio, parecchio accentuato a poppa, favorisce le performance al lasco. Insomma, una barca capace di dare soddisfazioni a tutte le andature, che non fa venire voglia di attaccare il motore. È ottima anche la maneggevolezza. Un buon compromesso tra stabilità di rotta e prontezza di riflessi. Due timoni confortevoli, presumibilmente anche quando il vento è molto più teso di come lo abbiamo incontrato noi. Scotte e drizze sono a vista sulla tuga. Su questo modello ci sono due winch elettrici che si trovano a pochi centimetri di distanza dalle ruote e altri due vicini al tambuccio per le drizze. Tutto comodo, senza eccessi. È una barca per navigare in equipaggio e non per forza da soli. Il pozzetto è la cosa che mi è piaciuta di più. Ci sono alcuni dettagli che si apprezzano in navigazione come le sedute angolari per il timoniere con relativi display con i dati di navigazione, angolati anch'essi. In pratica, mentre si è seduti e si sta timonando, si hanno gli schermi sempre a vista senza doversi spostare per leggere i dati. Quello dell'autopilota, invece, è stato collocato alla base del tavolo del pozzetto e, anche questo, risulta ben visibile quando serve. Comodo il musone di prua che ha spazio per due frulloni: uno per il genoa e uno per il Code 0. E comodo anche il vano per la zattera autogonfiabile che si trova sotto il piano di calpestio, facilmente





Grande abitabilità, tanto spazio a disposizione in ogni locale, molta luce naturale e soluzioni quasi sempre azzeccate nell'allestimento. È piacevole da vivere anche sottocoperta.

Large living areas, a lot of space in every room, a lot of natural light and solutions in the fitting-out which are nearly always spot on. Even below decks it is a good place to be.



PRESTAZIONI

TEST RESULTS



**CHANTIERS JEANNEAU**  
32 Avenue des Sables - CS 30529  
F-85505 Les Herbiers Cedex, France  
www.jeanneau.com/it

**Progetto:** Philippe Briand Yacht Design, Piaton Bonet Yacht Design e Jeanneau Design

**Scafo:** Lunghezza fuori tutto con delfiniera 14,80m • lunghezza fuori tutto 14,42m • lunghezza scafo 14,0m • lunghezza al galleggiamento 13,24m • baglio massimo 4,49m • dislocamento a vuoto 24.890 kg • pescaggio 2,24/1,65 m • serbatoio acqua 640 l • serbatoio carburante 240 l • sup. velica totale 110,4 m<sup>2</sup>

**Motore:** Yanmar 4JH80 • potenza 58,8 kW (80 cv) • 4 cilindri in linea • alesaggio per corsa 84mm x90mm • regime di rotazione 3.200 giri/minuto • peso a secco 229 kg

**Certificazione CE:** Cat. A  
**Prezzo:** 244.100 €, Iva esclusa

**Project:** Philippe Briand Yacht Design, Piaton Bonet Yacht Design and Jeanneau Design

**Hull:** LOA with bowsprit 14.80m • LOA 14.42m • Length 14.0m • Waterline length 13.24m • Maximum beam 4.49m • Light mass displacement 24,890 kg • Draft 2.24/1.65m • Water tank volume 640 l • Fuel tank volume 240 l • Sailing surface 110.4 m<sup>2</sup>  
**Main Propulsion:** Yanmar 4JH80 • Outlet mechanical power 58.8 kW (80 hp) • 4 cylinders in line • Bore&Stroke 84mm X90mm • Maximal rotational speed 3200/min • Dry weight 229 kg  
**EC Certification:** CAT. A  
**Price:** 244.100 €, Excl.VAT

**CONDIZIONI DELLA PROVA**  
CONDITIONS ON TEST

Località//Place  
Altezza onda//Wave height  
Vento//Wind speed  
Persone a bordo//Number of people on board  
Carburante imbarcato//Fuel volume on board

Cannes  
30 cm  
leggero//Light breeze  
5  
100 l

**Velocità max di bolina nodi**

//Hauling max speed in knots

7.5

**Superficie velica m<sup>2</sup>**

//Sailing surface m<sup>2</sup>

110

**Rapporto lung./larg.**

//L/W

3.2

**Dislocamento ton**

//Displacement t

25

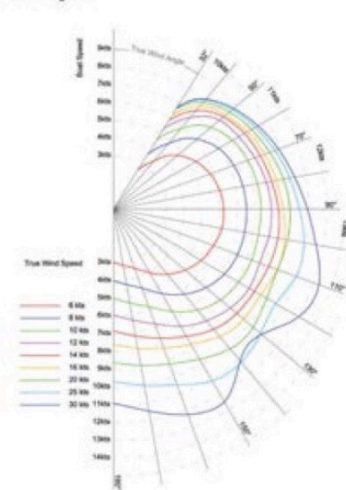
**PRESTAZIONI A MOTORE**  
UNDER POWER PERFORMANCE

Giri/min	Velocità kn	Rumore su scala A (cabina poppa) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Sound level on scale A (at the cabin astern) dB
1000	4.6	62
1500	5.2	65
2000	6.5	69
2500	7.7	72
3000	8.7	76

Ottimo comportamento a tutte le andature. Il diagramma mostra che l'SO 490 registra buone performance sottovela sia alle portanti, sia quando si risale il vento di bolina.

It handles well at all points of sail. The diagram shows that the SO 490 performs well both going downwind and when it picks up and it has to go upwind.

Shallow draft & Furling mast rig Polar Diagram



**PRESTAZIONI A VELA**  
UNDER SAIL PERFORMANCE

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi	Note
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots	Remarks
Bolina stretta//Close wind	30°	6.6	8.9	
Bolina//On the wind	45°	7.5	9.1	
Bolina larga//Close reach	60°	7.2	9.7	
Bolina larga//Close reach	60°	6.4	7.1	code 0
Traverso//Beam reach	90°	5.9	8.9	
Traverso//Beam reach	90°	7.1	8.2	code 0
Lasco//Broad reach	120°	5.3	6.2	

raggiungibile se si abbatte la poppa basculante. Però, quello per cui questa barca si è fatta notare sin dal primo salone nautico in cui ha fatto la sua comparsa sono i passavanti laterali che scendono verso poppa, trovandosi alla fine allo stesso livello del piano di calpestio del pozzetto. Niente più evoluzioni o salti con l'asta per accedere a quest'area. Basta camminare e il passavanti scende dolcemente. Una soluzione sorprendente che, quando la si prova, si apprezza ancor di più. Inoltre, insieme alla degradazione dolce dei passavanti, c'è un sistema che consente di abbattere lo schienale delle panche. In questo modo si ottiene un'ampia area prendisole, decisamente fuori dal comune per una barca a vela e, soprattutto, per una barca di questa dimensione. Nulla è lasciato al caso: una scelta nell'allestimento ne porta un'altra come conseguenza. Aver collocato i display degli strumenti elettronici tutti a poppa e vicino alle ruote del timone, lascia libere le paratie che si trovano ai lati del tambuccio. Queste, invece di essere in vetroresina, sono vetrate, così filtra luce naturale sottocoperta e la dinette risulta ottimamente illuminata. Non solo la luce, ma anche la vista verso l'esterno è pienamente soddisfatta. Basta girare lo sguardo e si vede il mare, il pozzetto o il cielo sopra la propria testa. E anche questa è una piacevole sensazione. Degli interni mi è piaciuto il tavolo da carteggio, sia perché offre molto spazio, sia perché ha due sedute contrapposte. È una soluzione che consente di decidere da quale lato sedersi oppure permette di essere in tanti intorno a una carta nautica e condividere la scelta della rotta da seguire o dove buttare l'ancora. Altri dettagli azzeccati sottocoperta sono quelli del box doccia della cabina armatoriale. Non è prevista la porta così si riducono gli ingombri, ma è dotata di paratie che ne impediscono la visuale all'interno. Ottima anche l'abitabilità perché in tutti i locali l'altezza è notevole così come la dimensione delle cuccette e la larghezza del quadrato della dinette. Da un lato all'altro ci sono addirittura 410 cm e la cuccetta armatoriale misura 160 cm. Cercando il pelo nell'uovo, l'unica cosa che non mi ha convinto pienamente è la zona della cucina. Non è piccola, ma sia i fuochi, sia il singolo lavandino appaiono un po' sacrificati. Forse si poteva studiare una soluzione che sfruttasse meglio gli spazi a disposizione.

When you are driving a car, what happens if you take your foot off the accelerator? That's a rhetorical question. You slow down. Something similar happens when the wind falls, or – as people who understand these things say – there is a hole. That is what happened several times to me during the test of the *Sun Odyssey 490* by Jeanneau, given that on that day the Gulf of Cannes only had a fairly light wind for us. Nothing dramatic, given that other people before us had a completely calm sea. And trying out a sailing boat in a calm sea is a bit like testing a sports car stationary in a car park. But, all in all, it turned out quite well for me. But let's get back to the *490*. The first thing that struck me positively while sailing was its ability

to not lose speed, not even when there were gaps in the wind. While I used the Code 0 to sail between beam reach and a close reach, the wind meter fell from eight to seven knots wind speed and despite that, the boat kept up the same pace. Of course, if the lack of wind continues, even the *490* slows down, but it doesn't do so immediately. Great quality, especially because we are on board a cruiser. Not a racing boat, or even a fast cruiser. A pure cruiser. As in the *Sun Odyssey*, even though it has been revisited. And doing six or seven knots with the Code 0 when the wind speed is seven or eight knots is most definitely a good outcome. I had the same good feeling with the main sails. Despite the light wind, we never pulled up, even when only using the mainsail and genoa. It is true that we were using the performance pack with a tall rig mast, halyards in dyneema and better-performing sails than the standard ones, but in any case it wasn't anything excessive. And it is a performance pack for a cruiser boat. And you can feel this characteristic when sailing downwind, and also when it picks up sailing upwind. The hull, waterlines and weight reduction have been carefully studied. The beam, which is distinctly accentuated in the stern, favours sailing on a beam reach. So all in all it is a boat that can give satisfaction at all points of sailing, and which doesn't make you want to turn on the engine. It is also very easy to handle. It is a good compromise between keeping a stable course, and responding quickly. There are two comfortable wheels, and they are presumably comfortable even when the wind is a lot stronger than what we found. Sheets and halyards are exposed over the deckhouse. With this model, there are two electric winches that are located just a few centimetres from the wheels and a further two



**Facile da condurre, ma non alla ricerca dell'easy sailing per conduzione in solitaria. È una barca piacevole in compagnia con ottime soluzioni in pozzetto per il comfort durante le soste in rada.**

**Easy to handle, but not for easy sailing alone. It is a pleasant boat to have people on board, with excellent solutions in the cockpit for comfort during time spent at anchor.**





**Ci sono alcuni dettagli che si apprezzano in navigazione come le sedute angolari per il timoniere con relativi display con i dati di navigazione, angolati anch'essi.**

There are some details that you appreciate when sailing, such as the tilted seats for the helmsman with the relevant displays with navigation data, which are also tilted.

close to the companionway for the sheets. All of it is comfortable, without any excess. It is a boat to sail with a crew and not necessarily on your own. The cockpit is the thing that I most liked. There are some details that you can appreciate while underway such as the tilted seats for the helmsman with the displays with sailing data, and these are also at an angle. In practice, while you are sitting down and at the helm, you can always see the screens without having to move to read the figures. Whereas the autopilot screen has been located at the end of the table in the cockpit and that can also be easily seen when needed. The bow fitting is useful, with space for two winders: one for the genoa, and one for the Code 0. Something else that is comfortable is the room for the self-inflating life raft, which is under the floor, and easily accessible if you take down the tilting stern. But the thing that has got this boat noticed from the first boat show that it appeared at are the side walkways which go down towards the stern, and end up at the same height as the floor of the cockpit. No more manoeuvres or pole vaulting to reach this area. You just have to walk, and the walkways falls away gently. This is a surprising solution which you appreciate even more when you try it out. Also, together with the gentle falling-away of the walkways, there is a system that means that the back of the benches can be lowered. That means that you can get a large sun bathing area, which is decidedly unusual for a sailing boat, and – most of all – for a boat of this size. Nothing is left to chance and, one choice in fittings leads to another. By having placed all the electronic instrument displays in the stern, and close to the wheel, means that the bulkheads which are on either side of the companionway are freed up. And these, rather than being made from fibre glass, are glass, and so allow natural light to seep below decks. And so the dinette is very well lit. It isn't just a matter of light, but also the view outside which is really satisfying. You just have to look round and you see the sea, the cockpit, or the sky above your head. And that too is a pleasant sensation. Amongst the interiors I liked the map table, both because it provides a lot of space, and also because it has two seats opposite one another. It is a solution that means that you can decide which side you want to sit on, or means that a number of people can gather around a map. So you can share the choice of where to head, or where to anchor. Other details that have been got right below decks are the shower box in the owner's cabin. It doesn't have a door, so the clutter is reduced, but it does have bulkheads, which mean that the inside can't be seen. Room size is also excellent, because all of them have significant headroom, as is the size of the galley and the width of the dinette square. From one side to the other there is as much as 410 cm and the owner's bed measures 160 cm. If we split hairs, the only thing that didn't completely convince me is the galley area. It isn't small, but both the hobs and the single sink seem to be a bit sacrificed. Perhaps a solution could have been found which used the space available better. ■