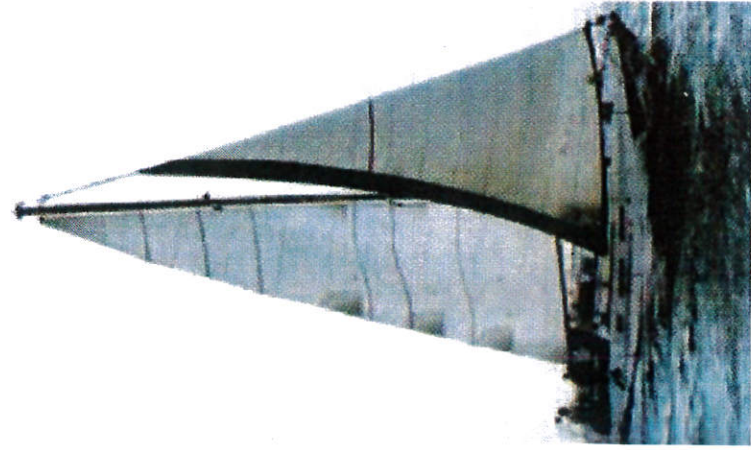
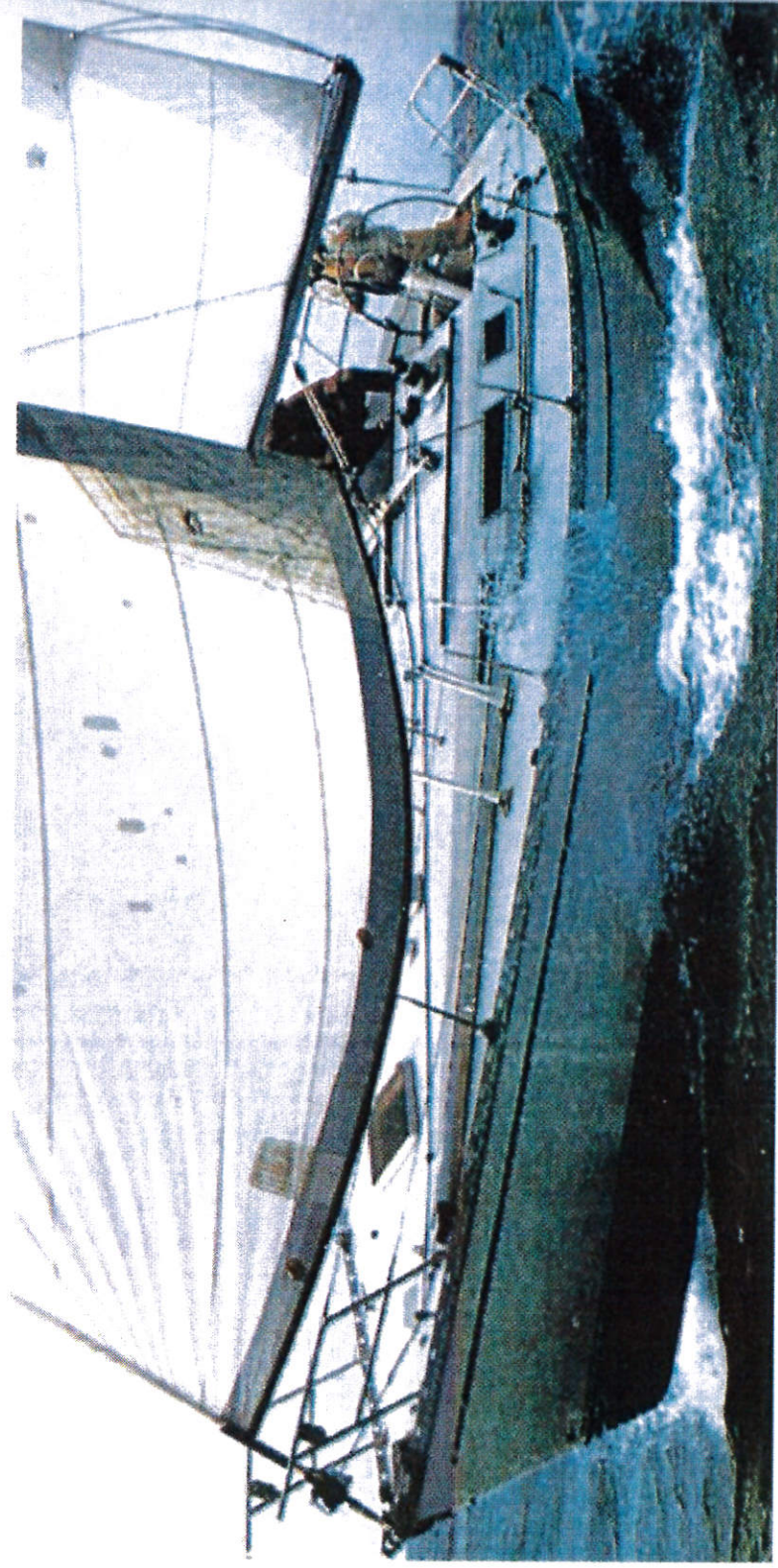


La mia barca



Un 12 metri classico, solido e marino; una barca elegante con un piano di coperta ideale per la crociera ed una carena performante e ben equilibrata



SUN LEGEND 41

di Guido Matelli

Presentato nel 1985 dal cantiere Jeanneau, su progetto di Doug Peterson, la carena del Sun Legend 41 è quella del one tonner Legend, che ha riportato numerosi riconoscimenti nelle regate del SORC, classe nata sfruttando appieno la defunta stazza IOR, tanto da ritrovare skeg e slanci generosi sia a prua che a poppa che conferiscono a questa barca una linea classica e fuori dal tempo (optional era lo spoiler di poppa che ne allungava ulteriormente la lunghezza al galleggiamento).

VERSIONI E PRESTAZIONI

Due le versioni, "proprietario" e "team". La prima con una cabina a poppa ed una a prua, ognuna con il proprio locale wc, la seconda, la più diffusa, con tre cabine ed un solo locale wc. Nel 1991 è proposta una versione "regata" con albero passante,

volanti, trasto randa in pozzetto, elica a pale abbattibili e bulbo in piombo. Il Sun Legend resta un must nel segmento dei 12 metri fino al 1992, anno in cui il cantiere decide per una netta divisione della produzione tra i modelli cruiser (Sun Odyssey) e quelli racer (Sun Fast). La poppa, nonostante la presenza di due cabine doppie ed abitabili, non è pari al baglio massimo come sulla produzione attuale con una larghezza del pozzetto, tra le sedute, di soli 67cm. che peraltro consentono, in navigazione, di stare seduti sopravento ben puntati sulla seduta sottovento. Anche l'albero, appoggiato in coperta, non rinnega la sua età con due ordini di crocette in asse più sartie alte, medie e ben due basse; due sono i winch ai suoi lati uno per la drizza di randa e l'altro simmetrico per quella del genoa, un altro posto sulla faccia posteriore serve base e terzaroli che hanno i rispettivi stopper sotto al boma. Con 15/20 nodi di vento si raggiungono facilmente gli 8 nodi, ed anche con più vela a riva del dovuto il timone rimane sempre molto morbido rivelando una carena ben equilibrata. La presenza su alcuni esemplari di un falso strallo consente l'impiego di un fiocco olimpico. Il motore, posto sotto i gradini d'accesso, è un Perkins o in alternativa Yanmar; con 50 hp ha potenza sufficiente per sviluppare velocità di 6/7 nodi.

GLI INTERNI

La disposizione degli interni, attuali ma realizzati in teak massello, conferma la classicità del Sun Legend e la sua predisposizione a navigazioni d'altura. La cucina a L sulla sinistra, dispone di cassetti e stipetti in abbondanza, piano di cottura a tre fuochi e forno, pompa



SUN LEGEND 41

Lunghezza f.t	12,2	Doug Petre
Lunghezza al galleggiamento	9,3	Jean
Larghezza massima	3,3	
Pescaggio	1,3	
Dislocamento	7.800	
Superficie velica	80	
Potenza motore	50	
Capacità acqua dolce	200	
Capacità carburante	200	
Categoria di navigazione CE	A	
Progetto		
Costruttore		

per l'acqua di mare, un frigo di 190 litri e cappa aspirante; simmetricamente il tavolo da carteggio di dimensioni generose (1,05 x 0,75) con ampio spazio per l'elettronica ed una ben dimensionata libreria. Il quadrato, molto classico con un divano a C sulla sinistra ed un altro lineare sulla dritta, offre quattro cuccette, due basse e due alte rialzando gli schienali (la barca è omologata per dieci persone senza alcun limite); proseguendo verso prua un ampio armadio fronteggia il locale wc/doccia, e quindi la cabina di prua (1,78 mt. l'altezza) con la classica cuccetta a V trasformabile. A poppa due cabine (1,90 mt. l'altezza) con letti doppi di buona dimensione (1,95 x 1,50) nonostante una poppa abbastanza stretta, ognuna dotata di un proprio lavabo.

PUNTI DEBOLI

La stratificazione in aramat (vetro-kevlar) e la qualità costruttiva del cantiere di quegli anni, ne fanno una barca abbastanza esente da grossi problemi strutturali se non indotti da collisioni o da una pessima manutenzione. Lo stesso si può dire per antenne ed attrezzatura di coperta sicuramente ben dimensionati. I controlli da effettuare sono quelli soliti con un occhio di riguardo alle manovre fisse, soprattutto se originali, ed alle prese a mare. Quale che sia la motorizzazione la trasmissione è in linea d'asse, se il motore è stato sbarcato per una revisione, come dovrebbe, attenzione ad un corretto riallineamento. Unico vero neo, soprattutto legato all'età, è l'impianto idraulico sotto autoclave sia per qualità delle tubature sia per i serbatoi (inox) resinati e quindi non sbarcabili per un'accurata pulizia.

COMMERCIALITÀ

Non è facile trovare un Sun Legend sul mercato Italiano in quanto la barca fu realizzata soprattutto per il mercato statunitense; sicuramente è un dodici metri da tenere in considerazione se si è alla ricerca di una barca da crociera classica e performante. Oltre a quei pochi esemplari che navigano in acque nazionali è possibile trovarne sulla costa atlantica francese. Proprio per il target di clientela a quale la Jeanneau indirizzò il Sun Legend, non è tra i modelli maggiormente utilizzati per il charter. La versione più diffusa è quella descritta, ovvero la team, con tre cabine la cui quotazione, a seconda della dota-



zione vele, attrezzatura di coperta, manutenzione e stato di conservazione degli interni, può variare da 67.000,00 Euro a 88.000,00 Euro (da 130 a 170 milioni di vecchie lire); prezzo che non subirà variazioni rilevanti nel caso di rivendita dell'imbarcazione negli anni seguenti.

