



# Förbättrat koncept för cruisingbåten

Jeanneau Sun Odyssey 440 har lösningar som förtjänar att bli kopierade av konkurrenterna. Med sin nya modell leder varvet utvecklingen – i rätt riktning. Text & foto: Axel Nissen-Lie

**HUR KAN DAGENS** cruisingbåtar bli bättre? Det var frågan som konstruktörerna på Jeanneau i Frankrike ställde sig då de skulle utveckla en ny serie Sun Odyssey-modeller. Sun Odyssey 440 är åttonde generationen av Sun Odyssey, som under 25 år har byggts i 17 000 exemplar.

Enligt båtproducenternas undersökningar är komfort kundernas viktigaste kriterier för att byta båt – viktigare än utseende, seglingsegenskaper och pris. Det märks i den här nya modellen som kostar lite mer, men bjuder också på mer av det mesta. Priset startar på 2,4 Mkr, men ökar till 3

Mkr med komfortutrustning.

Varvet har under fem år utvecklat det nya konceptet. Under den tiden har även marknaden förändrats och är redo för en del nya lösningar. Sun Odyssey 440 lockar med en ny sittbrunnslösning, ny inredning, vidareutvecklad rigg och ett nytt skrov med mer volym och stabilitet.

**VI HAR SEGLAT** nya Sun Odyssey 440 i god vind utanför Marstrand med performance-rigg och grund köl. Vi seglade samma båtmodell även i Spanien i lätta vindar, men då med standardköl.

Sun Odyssey 440 har ett 12,6 m långt skrov. Ändå har båten

fått namnet 440. Grunden till detta är att båten har volym och funktion som motsvarar en 44-fotare. Därför har varvet placerat den här modellen mellan Sun Odyssey 419 och 449.

Hittills har båtarna kontinuerligt blivit bredare över häcken. Jeanneau hakar även på en trend inom fransk shorthanded-segling, där de ökar volymen i bogen. Den nya modellen kan beskrivas som en 44-fotare som har fått fören kapad med 1 m. Skrovet är brett ovanför vattenlinjen och har en ”knäck” i skrovsidan, hela vägen från bogen och akterut.

Stor skrovsbredd ökar båtens stabilitet och den kan därmed

ha lättare köl. Det gör båten mer stabil vid mindre krängningar, men inte lika slutstyv som smala båtar med tung köl. Lösningen hos Jeanneau upplevs som komfortabel, medan en slutstyv båt har sina fördelar i hårt väder.

Vi rullade ut ett Code 0-segel under seglingen från Marstrand. Med skarp slör i 7–9 m/sek fick vi glädjande nog känna av båtens goda stabilitet. Även om vi hade väl mycket segelyta uppe gick båten som ett godståg genom sjön. Dubbla roder gav full kontroll.

**BÅTEN HADE PERFORMANCE-RIGG** och fina segel. Sun Odyssey 440 bjuder på mycket seglingsgläd-



Från sittbrunnen kommer man ut på däck utan att kliva över höga kanter.



Inredningen är modern och rymlig med många ljusinsläpp.



### Jeanneau Sun Odyssey 440

<b>Längd ö a:</b>	13,39 m
<b>Bredd:</b>	4,29 m
<b>Vikt:</b>	8 561
<b>Ballast:</b>	2 280 kg
<b>Djup:</b>	2,2/1,6 m
<b>Bränsle:</b>	200 liter
<b>Vatten:</b>	330 liter
<b>Storsegel:</b>	45,1 m <sup>2</sup>
<b>Fock:</b>	15,1 m <sup>2</sup>
<b>Motor:</b>	45 hk
<b>Pris:</b>	2,4 kMr (baspris)
<b>Info:</b>	<a href="http://www.navigare-yachting.com">www.navigare-yachting.com</a>

je, i vart fall på slör. Farten låg mellan 8 och 9 knop med 9,7 knop som toppfart. Den är dock för tung för att plana och häcken släppte aldrig sjön. Men under idealiska förhållanden bör det vara fullt möjligt att segla 200 Nm på ett dygn.

Båten seglar snabbt även på kryssen, men här märktes det tydligare att detta är en cruisingbåt som kräver kraft för att gå bra i sjön. Farten på kryss låg mellan 6,5 och 7 knop med 7,4 knop som toppnotering.

I Barcelona seglade vi båten i 3-4 m/sek. Där imponerade den på slören. Med ett stort, platt slörsegel gjorde vi 6-7 knop.

Sun Odyssey 440 har en ny typ av rigg som sparar 20 kg i masttoppen, motsvarande 200 kg ballast i kölen. Vi har sett det tidigare på mer extrema båtar, men på cruisingbåtar är det nytt.

Moderna båtar är breda och platta, har goda egenskaper på

slör men är begränsade på kryss och läns. Så upplever vi även Sun Odyssey 440. Båten har dock två roder, vilket gör den kursstabil och enkel att styra.

Den här båten har flera designlösningar, något som gör den mer lämplig för havssegling än flera av konkurrenterna. Bland annat är fallvinschen placerad på salongstaket och vinschen för genua och storsegel är flyttad in mot båtens mitt. Det gör sittbrunnen tryggare men ökar samtidigt friktionen eftersom skotet har en 90 graders brytning.

**SITTBRUNNEN ÄR RAFFINERAD.** Skillnaden mot tidigare modeller är att man kommer ut på däck utan att kliva över höga kanter, vilket är positivt. Denna "walk around-lösning" är så enkel och genial att den bör kopieras av andra.

Jeanneau har även tänkt nytt under däck. Pentryt är flyttat för-

över och skrovets bredd gör det möjligt med ett sjövärdigt U-pentry. Detta gör det även möjligt med ett stort främre badrum, något Jeanneau är ensamma om. Den nya stilen under däck känns modern och elegant. Man har även arbetat med att sänka tyngdpunkten i inredningen. Pentryt har därför inga överskåp utan det mesta av stuvutrymme är lågt placerat.

Skrovet har mycket stor volym, vilket försvaret 4440-benämningen. Särskilt ägarkabinen föröver imponerar. Kojen har en rektangulär form som gör det naturligt att ligga med huvudet framåt.

Salongen har inte samma imponerande dimensioner som resten av inredningen. Den är faktiskt lite trång, i vart fall för åtta personer som blir aktuellt i versionen med fyra kabiner.

Skotten är klädda med vit textil. Det ser fint ut, men frågan är

vad som händer när det blir fukt i båten? Vi tycker även att trädurken på toa borde ha varit i glasfiber för enklare rengöring.

**MEDAN MÅNGA CRUISINGBÅTAR** blir tyngre är Sun Odyssey 440 lättare än konkurrenterna. Jämfört med Oceanis 41.2, som är en mindre båt, är nyheten över 200 kg lättare. Varvet har reducerat vikten med 7-8 procent, men det viktigaste är att tyngdpunkten är sänkt.

Skrovet till Sun Odyssey 440 är enkelt laminat, som i Oceanis och Dufour, medan tyskarna föredrar sandwich. Innermodulen är dock vakuumpjuten. Däcket är också gjutet mellan två formar, vilket sparar 30 procent vikt.

Liksom hos konkurrenterna är inredningen enkelt gjord. Det är tillräckligt bra för vad båten är avsedd för, men det är inga tvivel om att de här båtarna blir snabbare slitna än båtar av typisk Orust-kvalitet. ☺