



di Luca Sordelli

44 Cumberland

Un modo diverso di andare per mare. Qualche nodo in meno ma tanto spazio, comfort e sicurezza. Ideale per le vacanze, magari con bambini.

Sono stati tra i primi, quelli della Fountaine Pajot, a credere nei catamarani a motore. Se nel campo dei "cat" a vela, nei loro 26 anni di storia, si sono conquistati la leadership mondiale nella produzione di grande serie, con quelli a motore hanno invece dimostrato di avere subito fiuto





1. Nella versione "Maestro" la cabina armatoriale è una vera e propria "suite".
2. La bella plancia interna. Comoda la seduta per il pilota e ben orientati gli strumenti. Limitata la visione posteriore.
3. In cucina fornello a gas a 4 fuochi e frigo da 260 litri.
4. Uno dei locali notte nella versione 4 cabine. Il letto misura 200 x 140 cm.
5. Il tavolo della dinette interna.

imboccando una strada che a molti altri aveva solo fatto storcere il naso. Primo è stato il Maryland 37 (1998), poi arrivò il Greenland 34 ed è ora sul mercato la nuova ammiraglia, il Cumberland 44 (che va a completare la gamma "Trawler"). Un ampliamento che corrisponde ad una crescita della richiesta, sia come numero di barche da fare, sia delle loro dimensioni. Il mercato di riferimento è prima di tutto quello del charter (sono infatti perfette "macchine per le vacanze"), ma anche gli armatori privati



mostrano sempre più confidenza verso queste imbarcazioni una volta viste solo come strani oggetti naviganti. Per raccontare cos'è una barca come il Cumberland 44 basti dire che ha una superficie calpestabile di 120 mq di cui poco più di 20 sul fly. E' ovviamente il vantaggio di un baglio massimo di 6.55 metri, due in più rispetto un monoscafo di uguale lunghezza. E sempre per restare in zona confronti si può aggiungere che il rapporto potenza/dislocamento (cv/tonnellate)

passa da un valore di 31 per il Cumberland (nella versione super potenziata della prova, con i motori di serie si scende fino a 20) al 50 di un monoscafo con fly di uguale lunghezza. Siamo quindi di fronte a due concezioni dell'andar per mare diversa (anche le velocità, ovviamente, cambiano: con il cat della Fontaine Pajot si superano di poco i 24 nodi, contro i 30 di un monoscafo equivalente). Siamo andati nelle acque di Cannes per capire fino in fondo questo mondo nuovo.

Progetto

Il Cumberland 44 nasce sull'esperienza degli oltre 100 esemplari di Mariland e Greenland naviganti (e la firme è sempre la stessa, lo studio Joubert/Nivelt insieme



6

a Olivier Flahault per gli arredi interni). Come in tutta la gamma lo scafo è realizzato in laminato pieno mentre la sovrastruttura è in sandwich con anima in PVC. Una bella idea mutuata dall'esperienza della vela è quella di realizzare dei piccoli skeg che proteggono gli assi dei motori. In caso di urto con oggetti galleggianti questi proteggono elica e timoni. Sono inoltre concepiti come "elementi sacrificali" che quindi in caso di incidente vanno a rompersi senza danni per lo scafo (inoltre rinforzato in questa zona con una cella stagna in pvc).

Interni

Due le versioni previste, la "Maestro" con tutto lo scafo di sinistra dedicato all'armatore

(che quindi può godere di una vera suite con tanto di piccolo angolo ufficio e un bagno con box doccia separato) mentre in quello di dritta ci sono due cabine con cuccette matrimoniali (una orientata per baglio e una per chiglia) entrambe con un proprio bagno. Nella versione Quator, quella pensata per il charter, in tutti e due gli scafi è previsto questo lay-out, per un totale di quattro cabine e due bagni (in entrambe le versioni si possono attrezzare due piccole cabine all'estrema prua). La zona giorno è dominata dal grande salone centrale che sfrutta al meglio gli oltre sei metri e mezzo di baglio massimo della barca. Tre le aree funzionali: verso poppa il tavolo da pranzo con di vano a C, e la cucina. Questa, per dimensioni e

dotazioni (per esempio fornello a tre fuochi e frigo da 260 lt più congelatore) è paragonabile a quelle domestiche. Più a prua quella che possiamo definire una vera e propria plancia di comando: l'estensione del cruscotto e della finestratura, la giusta dotazione di strumenti (ben orientati, così come ben posizionate sono le leve) fanno sentire a bordo di una barca di 60 piedi.

Coperta

Zona regina, indiscutibilmente, è il fly. Tanto lo spazio e ben organizzato, con alcune "furbizie" mutate dal mondo della vela che, se magari tolgono qualcosa in termini di design aggiungono però funzionalità. Intorno al tavolo si pranza comodamente in 8, la plancia

6. Grazie ai suoi 6,55 metri di baglio massimo la barca mette in mostra un salone centrale di notevoli dimensioni. Ampia la superficie vetrata che garantisce una buona luminosità all'ambiente.
7. Il bagno riservato alla cabina armatoriale. Il box doccia è separato.



1. Comodo l'accesso al fly grazie alla larga scala a chiocciola.

2. Intelligente la posizione della zattera di salvataggio.

3. Il grande gavone di prua.

4. Al tavolo della dinette superiore pranzano comodamente 8 persone.

5. Una delle principali doti della barca sono i tanti mq di superficie calpestabile.

6. Di serie sono previsti due diesel da 175, più adatti i Volvo da 280 scelti sul modello della prova.

comandi è semplice ma ben organizzata, i centimetri utili per muoversi sono molti e tutto il fly si può velocemente riparare dal sole con un robusto tendalino. Al "piano di sotto" una vera e propria piazza d'armi si apre a prua, con una superficie piana e sgombra, mentre a poppa il largo pozzetto può essere la seconda zona living (e pranzo) oltre a quella sul fly. Comodo l'accesso al mare con le due scale di poppache finiscono su altrettante piccole plance. Come su ogni catamarano sono poi molto comode le operazioni di alaggio e varo

del tender, con le gruette sullo specchio di poppa. Sempre qui, in un apposito vano ricavato all'interno dello stampo, trova un'intelligente collocazione la zattera di salvataggio.



Prova

Acqua piatta, zero vento. Cannes ci ha regalato una bella giornata per testare il Cumberland 44 che nella

versione della prova montava due Volvo Penta da 285 cv ben più potenti dei due 175 cv previsti di serie. Una scelta a nostro avviso più che giusta visti soprattutto i numeri registrati durante il test, 24,3 nodi

di velocità massima per una media in crociera di circa 21 (con i motori base saremmo invece sui 17 di massima per 14 di crociera). E' un modo di viaggiare diverso, qualche nodo in meno, ma tanto comfort, tanto spazio e grande autonomia (quasi 500 miglia con i Volvo). Magari anche qualche emozione di guida in meno (la barca rimane, ovviamente, sempre perfettamente piatta anche durante le accostate più strette) ma anche molta sicurezza (stabilità anche con mare formato da poppa) e agilità in porto (i due motori, così lontani tra loro, garantiscono un'effettiva rotazione sul posto). Nel complesso, come dicevamo, una perfetta macchina per fare le vacanze, un vero grande "parco giochi" per gli equipaggi **Vela** con bambini.

Vela
MOTORE

prova

CUMBERLAND 44 - IN CIFRE

Progetto

Joubert/Nivelt & Olivier
Flahault Design

Prezzo

Prezzo base Euro 453.900
Iva esclusa, franco cantiere
nella versione standard.

Lo scafo

Lunghezza f.t. m 13,40 -
lunghezza al galleggiamento
m 12,85 - larghezza f.t. m 6,55
dislocamento a vuoto kg 13.800
dislocamento a pieno carico

Le prestazioni

Giri	nodi	dBa dinette	note
600	2,9	58	regime minimo
1.000	5,3	61	
1.500	7,9	66	
2.000	9,9	71	
2.500	12,8	73	
3.000	16,9	75	vel. di crociera economica
3.500	20,9	77	vel. di crociera
3.900	24,3	78	vel. massima

Nota: la prova si è svolta a Cannes in assenza di vento, mare calmo, tre persone a bordo, serbatoio acqua 30%, serbatoio carburante 30%.

kg 18.000 - pescaggio m 1,20
serbatoio carburante lt 2 x 800
serbatoio acqua dolce lt 600
certificazione CE A, 8 persone
posti letto 10/8 - 2 motori diesel
da 175 cv.

Misure interne

Cuccetta matrimoniale cabina
armatoriale nella versione
"Maestro": cm 200 x 155
cabine di poppa nella versione
standard: cuccetta cm 200
x 140 - cabine di prua nella
versione standard: cuccetta
cm 200 x 140.

Motori

Barca della prova: 2 Volvo
Penta da 285 cv a 3.800 giri/
min cilindrata lt 3,6 6 cilindri
in linea - peso a secco con
invertitore kg 539 - di serie 2
Nannidiesel - potenza 175 cv
a 3.600 giri/min - cilindrata lt
2,9 - 4 cilindri in linea - peso a
secco con invertitore kg 346.

Dotazioni optional

Barca nella Versione Maestro
(euro 474.300) - 2 motori
Yanmar da 240 cv (euro 13.575)

due motori Volvo da 285 cv
(euro 16.830) - teak in pozzetto
(euro 10.098) - Vhf (euro 919)
autopilota ST 7001 2 postazioni
(euro 5.018) - circuito
220 V (euro 4.080).

Gli indirizzi

Costruito da
Fountaine Pajot
Importatore
esclusivo in Italia
International Trade
S. Stefano al Mare (IM)
tel. 0184/487779
www.fountaine-pajot.com

- Superficie calpestabile
- Autonomia



- Potenza
- Rumorosità alti regimi

In sintesi

Un modo diverso di andar per mare. Tanto spazio, tanta comodità e qualche nodo di velocità in meno. Mezzo ideale per le vacanze, può essere il paradiso per le crociere con bambini. Può avere anche sei cabine e quattro bagni. Troppo bassa la potenza dei motori di serie, si potrebbe lavorare per migliorare in termini di silenziosità. La notevole autonomia permette di stare a lungo lontani dai porti.

