

Sunbeam 34

Prosegue il rinnovamento dei cruiser austriaci con questo vero e proprio piccolo yacht da crociera completo di tutto

di VANNI GALGANI

Gerhard e Manfred Schöchel sono costruttori di barche per passione. Hanno cominciato a respirare aria di cantiere giovanissimi, nell'azienda di famiglia a pochi chilometri da Salisburgo. Il loro amore per il lavoro va di pari passo con la passione per la navigazione, fino a diventare un'unica occupazione: le tante miglia percorse sulle loro barche portano esperienze e idee per ricercare nuove soluzioni e ottimizzare ogni dettaglio. I benefici sono riconoscibili su ogni Sunbeam: troverete centinaia di grandi e piccoli particolari che denotano uno studio approfondito palesemente derivato da esperienze di vita vissuta a bordo. Questo aspetto è, a nostro avviso, importantissimo: si capisce subito quando una barca è sviluppata e realizzata da qualcuno che naviga con regolarità. Non tutto è necessariamente perfetto, ma difficilmente troverete grossi errori o, ancor peggio, elementi poco sicuri. Due anni fa il cantiere Sunbeam ha realizzato la nuova ammiraglia di 53 piedi, cambiando progettista e rivoluzionando la linea e lo stile; sullo stesso filone, ma all'estremo opposto della gamma, oggi propone questo nuovo dieci metri concepito secondo gli stessi principi e con analoghe caratteristiche. Un piccolo vero yacht, non solo dotato di spazi studiati e ben vivibili (basti pensare al box doccia separato), ma anche ricco di soluzioni e dettagli lontani dalle logiche di risparmio.

Le forme di prua piuttosto affusolate e la carena potente rendono questo cruiser una divertente barca a vela

FOTO SILVANO

prova Sunbeam 34

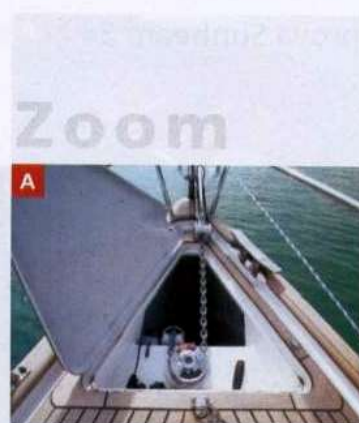


I Sunbeam sono imbarcazioni da crociera con vocazione oceanica. Sono realizzati con standard elevati e si propongono di fare concorrenza ai tradizionali cruiser svedesi, forti di prezzi discretamente più convenienti e progetti più moderni. Seguendo questa logica, anziché operare un graduale rinnovamento della gamma, cambiando solo piccoli elementi (un po' come ha fatto Hallberg-Rassy, punto di riferimento della categoria), in casa Sunbeam hanno preferito dare un taglio netto col passato, creando una linea completamente diversa che desse un chiaro segno di rinnovamento. Per fare questo, i progetti sono stati commissionati al tedesco Georg Nissen che, come da programma, ha disegnato uno

stile nuovo caratterizzato da una moderata deck house con profilo ribassato e finestratura aggressiva. Sul 53 è stata mantenuta l'impostazione a pozzetto centrale; su questo 34, invece, l'effetto è ancor più particolare perché la forma della tuga lo fa apparire come un mini deck saloon, anche se, in realtà, il pavimento del quadrato è alla stessa quota del resto degli ambienti. Però si ottiene un fantastico effetto panoramico, raro su barche di queste dimensioni. Completamente diverse anche le linee dello scafo: più moderne, appaiono piuttosto fini a prua e, nel complesso, moderatamente immerse, con baglio massimo spostato a poppa e forte insellatura verso prua. Forse un po' meno marine rispetto ai tradizionali

cruiser nordici, ma di sicuro molto più performanti e piacevoli sotto vela. Anche le appendici si spostano più verso le prestazioni: il bulbo ha una lama relativamente fine dalla superficie laterale quasi quadrata, con un siluro finale allungato verso poppa, mentre il timone è quasi completamente appeso, dimostrandosi particolarmente sensibile e manovriero per la tipologia di barca. Il piano velico, nato per armare un genoa fino alle crocette, ha un notevole allungamento. È un 19/20 con lande a murata e fiocco al 110% della J. Interessante anche la soluzione di piazzare le lande delle basse addossate alla tuga, lasciando libero il passaggio sui passavanti e consentendo di ottenere un posizionamento più interno per le

1 Visto da prua il Sunbeam 34 sembra una barca più grande. Notate la posizione delle sartie basse e l'abbondanza di teak, di serie solo in pozzetto; **2** Il pozzetto è piuttosto compatto in lunghezza e risulta comodo per quattro persone. La tuga alta e il grande sprayhood stagno (le cime passano in una trappola che ferma l'acqua) garantiscono un ottimo riparo. Di pregio il puntapiedi rimovibile in acciaio posizionato tra le panche, non sempre efficiente la pavimentazione ai piedi della ruota; **3** La poppa attrezzata risulta funzionale, con scaletta pieghevole e gradino in legno per superare il dislivello. Il paterazzo sdoppiato è regolabile con paranco; **4** La timoneria ha una bella ruota in alluminio a raggi sfalsati; **5** Per aerare a dovere la cabina di poppa vi è questa pratica soluzione



6 Anche se un po' corte le panche, larghe e ben protette dagli abbondanti paraonde, risultano comode per sdraiarsi; **7** Il pulpito ha una tavoletta utile per sedersi o per scendere in banchina da prua; **8** Per lavorare comodamente sui winch di tuga occorre mettere un piede sulla scaletta interna. Poco eleganti ma funzionali gli oblò in posizione verticale; **9** La grande tuga vetrata fornisce un'ottima panoramicità, rara da trovare su un 34 piedi. Nella foto si nota la posizione interna delle rotaie che, tra l'altro, sono montate su un apposito alloggiamento realizzato di stampata. Notate anche le cime rinviate in pozzetto; **10** Con questo winch il timoniere controlla la scotta di genoa, di randa (alla tedesca con lo stopper) e la cima di richiamo dell'avvolgifiocco. Comoda anche la seduta sui bordi

rotaie del genoa. La tuga domina il piano di coperta senza ingombrarlo eccessivamente e senza limitare la circolazione, ulteriormente agevolata dalla robusta falchetta sulla quale sono annegati i perni dei candelieri. La parte davanti, bassa e sagomata, accoglie un grande osteriggio semincassato, mentre a poppa dell'albero sale con un piano molto inclinato, completamente vetrato, formando la caratteristica deck house di cui parlavamo. Di questo rialzo se ne giova anche il pozzetto che appare particolarmente ben protetto. Anche se le dimensioni complessive sono abbastanza contenute (di fatto ci si sta comodi in non più di quattro persone), i vari elementi risultano ben studiati, con panche larghe (48,5 cm) e

comode anche per sdraiarsi (pur se lunghe solo 143 cm), timoneria a ruota fornita di serie intorno alla quale sono organizzate le scotte di randa e genoa, due grandi gavoni magistralmente organizzati più un abbondante vano per le bombole del gas e uno spazio ai piedi dell'ingresso dove riporre la ghigliottina del tambuccio e le manovre provenienti dall'albero (tutte rinviate in pozzetto attraverso una trappola stagna). Muovendosi fuori dal pozzetto non si incontrano ostacoli e si possono ammirare le tante soluzioni pratiche che denotano la filosofia di questa barca, come le sei grandi bitte, il robusto pulpito su quattro appoggi o la ricca e protettiva falchetta con capo di banda in teak massello.

A Per far lavorare correttamente il salpancore e vincere al contempo il dislivello della falchetta, la catena scorre dentro questi pratici rulli. Molto aggettante il musone per evitare di sbattere l'ancora sul dritto di prua; **B** Ai piedi del tambuccio è ricavato questo pratico vano che nasconde la ghigliottina (in tre pezzi scorrevole su binari) e le code delle cime; **C** Questo grande gavone, che si allunga verso poppa, è intelligentemente pavimentato, con parte alta per attrezzatura di uso corrente e ulteriore volume di stivaggio sottostante; **D** Le sei bitte sono grandi e montate su piastra di acciaio; **E** A poppa un portello unico dà accesso a questo fantastico gavone pavimentato

prova Sunbeam 34



Sunbeam è uno di quei cantieri che costruisce senza risparmiare sui materiali e sugli spessori. La costruzione avviene con materiali tradizionali interamente lavorati a mano. Lo scafo è laminato in pieno con resina isoftalica per i primi tre strati, la struttura è composta da una griglia di longheroni e madieri stampata a piè d'opera e completamente fazzettata allo scafo. La coperta è in sandwich con anima in pvc espanso a cellula chiusa. Particolarmente robusta la giunzione scafo/coperta, avvitata e completamente fascettata dall'interno, ulteriormente rinforzata dalla corposa falchetta che funge anche da costola di irrigidimento. Il bulbo viene fornito di serie in piombo mentre il timone, con

struttura e asse in acciaio, è montato su boccole auto allineanti. Internamente le lavorazioni di falegnameria sono eseguite con molta cura utilizzando legni pregiati con impiallacciature ad alto spessore e prezioso Corian per i piani di bagno e cucina. Curata anche la scelta dei pannelli e dei masselli, a vena rigata e di colore uniforme. Lo stile, molto più studiato che in precedenza, aiuta a conferire quella sensazione di robustezza che però talvolta può sfociare in un senso di eccessiva pesantezza, anche dal punto di vista ottico. E in questo la verniciatura semilucida non aiuta. Inoltre, se i legni appaiono di qualità, le parti in vetroresina a vista e la moquette per la pavimentazione delle cabine possono

risultare non all'altezza della qualità generale. Ricercato il lavoro fatto sui ciellini, con incasso per le tende delle grandi finestrate in quadrato, e apprezzabile la stoffa utilizzata per rivestire le parti a vista delle murate. 34 piedi non sono poi molti, specie se si cerca di fare scafi filanti dai bordi liberi non eccessivi, come nel caso di questa barca. Quindi l'organizzazione degli interni diventa un lavoro di fino dove si ricerca il miglior compromesso e dove si sfruttano persino i millimetri. In questo senso i progettisti hanno fatto scelte coraggiose, talvolta in controtendenza rispetto ai diretti concorrenti. Per esempio si è privilegiata la dimensione del bagno a discapito del carteggio, o si è scelta una soluzione alternativa

1 Il quadrato è molto luminoso, grazie alla tuga con ampia finestratura e agli oblò apribili sulle murate, forse un po' grandi visti da fuori ma di sicuro effetto (fate attenzione a non dimenticarli aperti...). La dinette risulta otticamente separata dalla zona cucina-bagno; **2** Il carteggio ha un piano piuttosto ridotto e una seduta scomoda a causa della curvatura dello scafo. Abbondante invece lo spazio per l'elettronica che sfrutta la parete del bagno; **3** La cucina è raccolta ma ben organizzata e rifinita con cura. Al posto del singolo lavello (a nostro avviso molto comodo) se ne possono avere due separati e il colore del Corian è a scelta del cliente; **4** Il tavolo ha l'anta di dritta abbattibile per sfruttare il relativo divano. Sugli esemplari successivi a quello in prova è stato ingrandito



5 La tuga alta e la scala larga quasi 70 cm rendono l'ingresso veramente agevole. Da notare i robusti tientibene ai lati della tuga; **6** La cabina di prua ha buoni volumi di stivaggio. Il pavimento, come anche a poppa, è in moquette per sfruttare al massimo l'altezza; **7** Il bagno ha un box doccia nella parte dove la tuga è più alta. Inoltre è ben arredato e vi sono vari stipetti. Un po' triste il colore della vetroresina a vista; **8** La cabina di poppa soffre l'ingombro del motore, arretrato per dare maggior lunghezza in quadrato. Ne risulta una cuccetta per baglio con una buona altezza sopra le teste, anche per merito del grande osteriggio, ma con posto verso poppa un po' incastrato e limitato in lunghezza. In navigazione una persona singola può dormire orientato per chiglia

per la cabina di poppa dando più lunghezza a tutto il quadrato. L'ingresso, agevolato dall'altezza della tuga, è veramente comodo, con scala dotata di gradini larghi 67 cm. Il quadrato risulta arioso e luminoso, con lunghezza complessiva sopra la media e finestrate che contribuiscono a dare una sensazione di maggior spazio. Appena scesi ci si trova nella zona dove ci sono la cucina a "L", raccolta ma completa di grande frigo e buoni volumi di stivaggio, e la porta di accesso al bagno. Questo ambiente, di ottime dimensioni, è stato organizzato per sfruttare appieno i volumi della tuga: quindi box doccia separato appena si entra, nella zona di massima altezza, e verso poppa il resto del bagno, con wc (di misura grande)

dove la tuga comincia a scendere. Forse non è la distribuzione ideale, ma avere un box doccia su un 10 metri è veramente raro. La dinette risulta ampia e otticamente separata dal resto del quadrato. Il divano sulla dritta è usato anche come seduta per il carteggio che sfrutta la parete del bagno per l'elettronica. Questa zona può essere organizzata con soluzioni alternative, come due poltrone separate o carteggio abbattibile a flipper. A prua vi è una cabina con letto a "V", sufficientemente largo anche ai piedi, e due grandi armadi, mentre a poppa la cuccetta doppia è orientata per baglio, con larghezza un po' ridotta verso il fondo. In tutti gli ambienti risultano ampi e curati i volumi per lo stivaggio.



A Sotto il letto di prua si aprono questi due grandi cassetti; **B** Lo schienale del divano di dritta può essere sollevato convertendo la seduta in una buona cuccetta per bambini (lunga 160 cm), mentre sulla sinistra la lunghezza di due metri consente l'utilizzo anche da parte di un adulto; **C** Per aumentare lo spazio di lavoro in cucina è stato studiato questo pratico tagliere che si incastra nello spazio del massello tientibene. Da notare anche il buon volume del frigo; **D** Questa foto mette in evidenza la conformazione della cuccetta di poppa, molto ariosa sulle teste ma un po' limitata in lunghezza verso il fondo; **E** l'accesso al motore è ampio e completo

prova Sunbeam 34



FOTO SILVANO

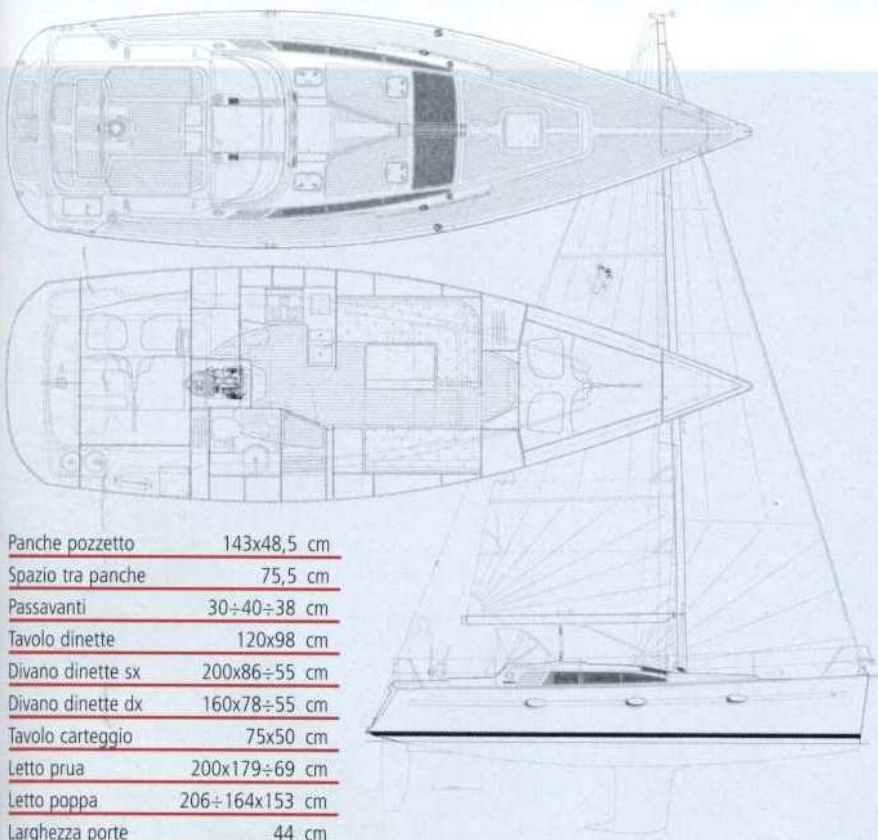


Benvenuti a bordo

Sgombriamo subito il campo da dubbi: spesso le imbarcazioni di questo genere vengono viste come barche a vela di serie B, con l'idea che, siccome sono pensate per la crociera pura, non siano abbastanza veloci e divertenti sotto tela. Niente di più sbagliato. Altri cruiser lo hanno già abbondantemente dimostrato e il nuovo Sunbeam non fa che confermarlo. Non solo le velocità si sono rivelate più che interessanti - in un vento oscillante tra i 7 e i 12 nodi reali, con raffiche fino a 15, abbiamo bolinato tra i 5,6 e i 6,8 nodi per poi scendere con lo spi con punte intorno agli 8 - ma anche il comportamento ha dimostrato che non bisogna avere per forza scafi da regata per divertirsi: basta che il progettista sappia fare il suo lavoro. Nonostante il dislocamento importante questo allegro scafo dalle entrate di prua fini e dal discreto rapporto superficie velica/peso ci ha saputo regalare ore di pura vela sempre col sorriso sulle labbra. Parte del merito va anche al timone: pala efficiente, correttamente pesante a barca sbandata per percepirne con chiarezza le reazioni, con collegamento cardanico e una demoltiplica da cruiser/racer (un giro da banda a banda), il tutto comandato tramite una bella ruota in alluminio. Se a questo unite la possibilità da parte del timoniere di comandare entrambe le scotte, il divertimen-

to è assicurato. Già perché ai lati della ruota arrivano, su un unico winch per lato, la scotta del genoa e quella di randa, organizzata alla tedesca e isolabile tramite uno stopper: quindi dopo la virata, una volta regolato il genoa da sottovento, ci si sposta sopravento e, se occorre, si apre lo stopper posizionando la scotta randa sul winch lasciato libero. Qualche difetto nella posizione del timoniere, specie stando in piedi: intanto risulta un po' scarso lo spazio tra la ruota e la panca di poppa, poi quando la barca naviga ben sbandata la sagoma del pavimento è poco efficace e non sorregge sufficientemente i piedi. Si sta invece molto comodi a sedere, sia sopravento, dove si può puntare un piede sulla colonnina, che sotto, dove ci si poggia facilmente alle draglie. Le poche onde incontrate (il mare è stato prevalentemente calmo) ci hanno consentito anche di valutare il passaggio sempre morbido ma deciso. Più che soddisfacenti le prestazioni a motore: spinti dal 40 hp optional abbiamo raggiunto 7,8 nodi al massimo (3.200 giri) per poi attestarci sui 7,3 a regime di crociera (2.600), velocità a nostro avviso alla portata anche del 29 cavalli di serie, più silenzioso e parco nei consumi. Eccellente la manovrabilità: si ferma rapidamente, non subisce l'effetto evolutivo e gira in un bicchiere d'acqua, specie a retromarcia.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	143x48,5 cm
Spazio tra panche	75,5 cm
Passavanti	30÷40÷38 cm
Tavolo dinette	120x98 cm
Divano dinette sx	200x86÷55 cm
Divano dinette dx	160x78÷55 cm
Tavolo carteggio	75x50 cm
Letto prua	200x179÷69 cm
Letto poppa	206÷164x153 cm
Larghezza porte	44 cm

Dedicato a...

Il cantiere Sunbeam sta facendo veramente un buon lavoro e ci sembra avviato a diventare un punto di riferimento nel suo segmento di mercato. I nuovi progetti di Nissen hanno trovato una precisa identità con tocchi di originalità rispetto alla diretta concorrenza, spesso un po' imbalsamata nella propria posizione. Già il 53 ha dimostrato di rappresentare una scelta da considerare, interessante e coerente con le proprie finalità (e le oltre 10 unità vendute in poco tempo vanno al di là delle più rosee aspettative). Ci aspettiamo un successo ancora maggiore per questo nuovo dieci metri. L'abbiamo trovato ben studiato, ricco di pratici dettagli per la vita a bordo e, già dal prototipo, molto bene a punto. Lo stile particolare, talvolta un po' pesante, di sicuro non anonimo, può non incontrare il gusto di tutti; ma se amate navigare, e se cercate una barca poco impegnativa ma di qualità, poche barche vi soddisferanno come questo "compact cruiser".



i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Hallberg-Rassy 342	H-Rassy	10,32	3,42	5.300	60,00	147.000
Finn Gulf 33	Finn Gulf Yachts	10,13	3,30	4.500	72,00	97.468
Comfortina 35	Comfortina	10,70	3,35	5.800	71,50	130.500
Najad 332	Najad Varvet	9,98	3,26	5.300	57,00	149.000

Progetto	Georg Nissen - Manfred Schöchl
Lunghezza scafo	10,50 m
Lunghezza gall.	9,61 m
Larghezza	3,35 m
Immersione	1,60/1,90 m
Dislocamento	6.000 kg
Zavorra (33%)	2.000 kg
Sup. vel. (randa + genoa 110%)	63,00 mq
Motore Yanmar saildrive	29 hp
Serbatoio nafta	135 l
Serbatoio acqua	290 l

Attrezzatura

- albero 19/20 Sparcraft 2 crocette acquartierate poggiato in coperta, sartie spiriodale discontinuo
- avvolgifiocco manuale Facnor LX165
- paterazzo regolabile con paranco
- vang rigido Sparcraft
- winch Harken 2x44 ST + 2x32 ST
- timoneria Jefa ruota in alluminio ø 110 cm
- stopper Spinlock XTS (13)
- attrezzatura di coperta Harken/Rutgerson

Costruzione

- scafo: solid di vetro e resina poliesteri, isofoalica per i primi 3 strati, laminazione manuale
- coperta: sandwich di vetro e pvc espanso

Dotazioni

- panche e fondo pozzetto in teak massello
- randa + genoa in dacron
- osteriggi (6) e oblò (2) Moonlight
- salpancora Lofrans
- batterie 12v 1x100 Ah + 1x88 Ah
- impianto 220v + caricabatterie 30 Ah
- boiler acqua calda
- frigo 110 l a pozzetto
- piano cucina e bagno in Corian
- log + eco Raymarine ST60
- primer epossidico e antivegetativa

Meteo della prova

- vento da 7 a 15 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

129.494 euro

Optional

Chiglia corta 1,60 m	1.671
Doccia esterna calda/fredda	457
Batteria supplementare 100 Ah	217
Sprayhood	1.189
Bimini	1.972
Bowthruster 50 kg	5.721
Elica a 3 pale abbattibili	1.187
Tavolo in pozzetto	655
Motore Yanmar 40 hp	1.935

(prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Sunbeam Yachts Italia

uff. Roma - Tel. 06 3221835

uff. Portoferraio - Tel. 0565 914198

www.sunbeam.it