

SUPERPROVA SUNBEAM 44



- Silenziosa a tutti i regimi
- La qualità della costruzione



- Le dimensioni della consolle in pozzetto
- Consigliabile il motore da 75 cv optional

Cinquant'anni di storia, cento barche all'anno. Sunbeam è un marchio austriaco, di Salisburgo. Non fatevi ingannare, da quelle parti non ci sono solo baite e montagne ma anche un'infinità di laghi e sulle rive di uno di questi nasce proprio la Sunbeam, prima famiglia di maestri d'ascia, poi bottega artigiana e ora moderno cantiere. Lo standard costruttivo è alto, il modello da seguire

è quello dei cantieri del Nord Europa, barche fatte per durare una vita e macinare molte miglia all'anno. Abbiamo provato il '44, lo scafo più grande in un listino che parte dai 26 piedi.

Il progetto

La costruzione con tecniche tradizionali, vtr piena laminata a mano, e la volontà di fare una barca prima di tutto solida hanno portato ad avere un dislo-

camento medio/alto di 13000 kg. In realtà il Sunbeam 44 è poco più pesante di uno scafo di grande serie francese e poco meno di una barca equivalente svedese o finlandese (ed è con loro, per concezione progettuale e prezzo, che va fatto il vero confronto). Tra gli altri dati emergono una buona lunghezza al galleggiamento (garanzia di buone medie anche a motore) e una percentuale di solo il 22%

Sunbeam 44

Nasce in Austria con la vocazione alle lunghe navigazioni. Un 13 metri dagli elevati standard costruttivi e dal grande comfort.

testo e foto di Luca Sordelli



Il Sunbeam 44 è un'imbarcazione con una buona stabilità di forma e di peso, pensata per lunghe crociere con equipaggio ridotto. I dettagli sono studiati con molta attenzione.

SUPERPROVA SUNBEAM 44

Gli interni

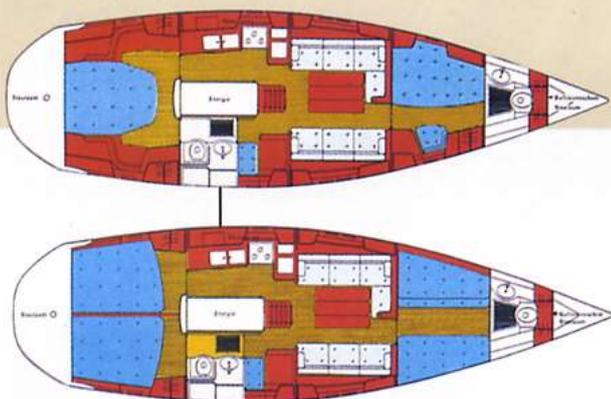
La distribuzione dei volumi interni ricalca quella tipica delle barche a pozzetto centrale con una vocazione fortemente armatoriale, all'insegna del "pochi ma comodi". Quindi solo due cabine con altrettanti bagni ma di dimensioni più che abbondanti. Spicca soprattutto il locale di poppa dalla grande cuccetta matrimoniale, qui è molto anche lo spazio di "disimpegno" per muoversi con tranquillità e quello per stivare il bagaglio. Due grandi osteriggi garantiscono una ventilazione superiore alla media. La sala macchine a centro barca è degna di questo nome,

Le misure

Cabina di prua altezza cm 190 - cuccetta di sinistra cm 198 x 93 - cuccette di destra 198 x 80 - dinette altezza cm 195 - cabina di poppa altezza cm 185, cuccetta cm 177 x 195 - tavolo da carteggio cm 100 x 57 - bagno di prua altezza cm 184 - bagno di poppa altezza cm 180.

facilmente accessibile da tre lati, ben isolata acusticamente e predisposta per accogliere tutti gli impianti senza essere costretti a seminarli per tutta la barca. Sulla sinistra corre la lunga cucina ben separata dalla dinette con relativo tavolo da pranzo ad ante abbattibili per sei persone. Pregevole la lavorazione dei legni (fatta interamente in cantiere) dove viene sempre rispettata la regolarità delle venature. Per la cabina di prua, nella barca della prova era stata scelto un allestimento atipico con una cuccetta a una piazza e mezzo sulla sinistra e due singole a castello sulla destra. Il risultato è in realtà un ibrido non molto pratico (si hanno in pratica due cabine al posto di una però non separate tra loro) meglio, e più in sintonia con il carattere armatoriale della barca, l'allestimento con un classico divanetto al posto delle due cuccette a castello. Come

dicevamo sopra, "imperiali" le dimensioni dei due bagni, soprattutto quello di poppa con doppio accesso, dal quadrato e dalla cabina, e con box doccia separato.



1. La cabina armatoriale, nella zona di poppa, è spaziosa così come il bagno, con doppio accesso e box doccia separato.
2. La dinette, molto elegante, è separata dalla cucina. Il tavolo per sei persone ad ante abbattibili e le lavorazioni in legno sono molto pregiate.

di zavorra sul totale del dislocamento. Questo ci dice che siamo quindi davanti ad una barca dalla buona stabilità di forma oltre che di peso, dai volumi pieni e dal comportamento docile sotto tela (impressioni, come leggerete più avanti, confermate dalla prova in mare).

Il Sunbeam 44 è nel complesso una barca pensata per la crociera a lungo raggio per un equipaggio poco numeroso e per un armatore esperto, magari alla sua terza o quarta barca; è uno scafo di facile conduzione, co-

struito con cura e attenzione maniacale e con materiali di prima qualità, la distribuzione delle manovre in coperta e di volumi all'interno sono pensati per un massimo di quattro persone che abbiano voglia di fare in sicurezza molte miglia.

La prova

Una bella "borina" tra i 15 e 17 nodi con mare piatto e qualche raffica ha contraddistinto la nostra prova nelle acque davanti a Grado. Condizioni ideali per divertirsi a far viaggiare la barca con tutta la tela a riva.

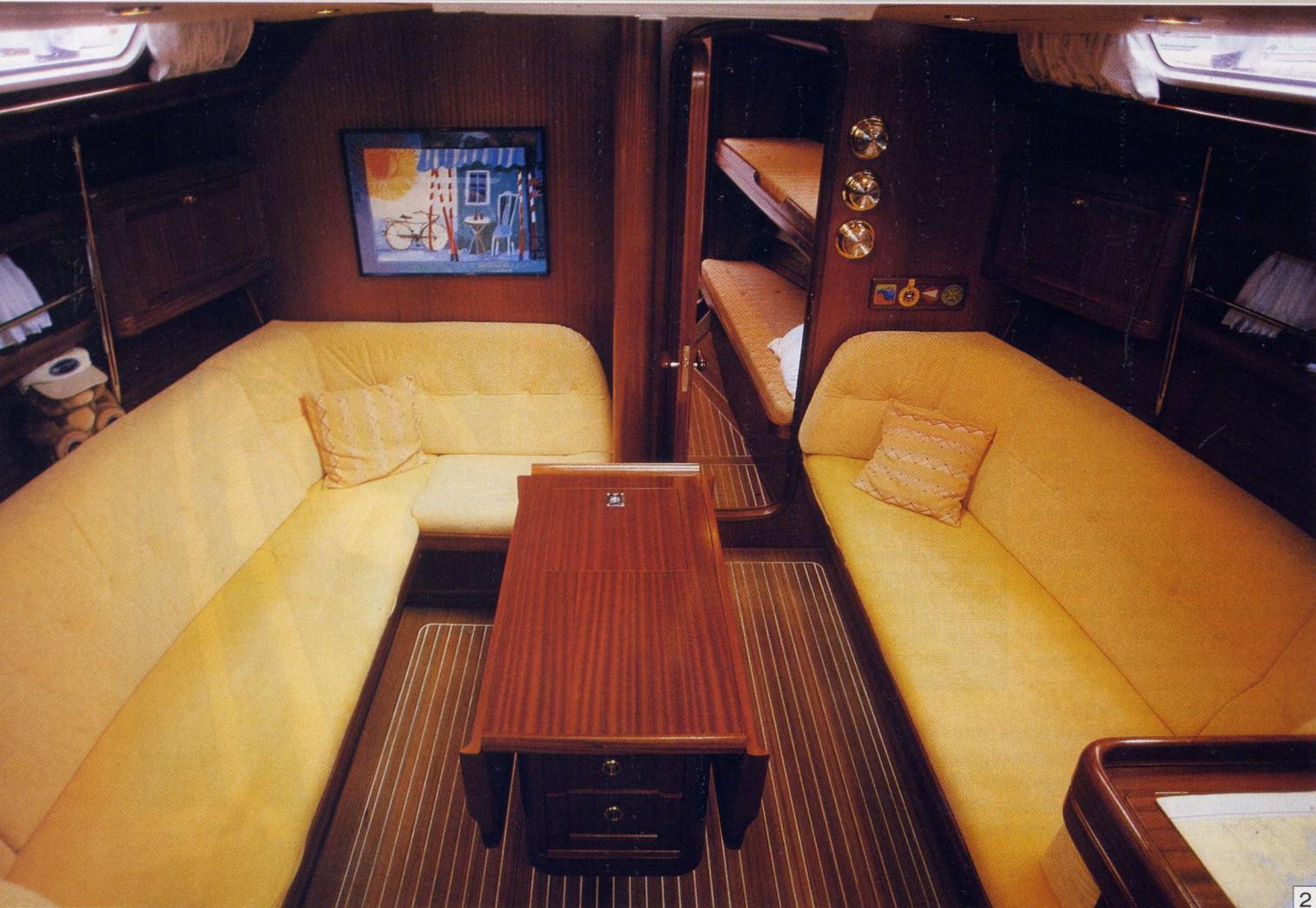
Buono il passo di bolina, con lo scafo che reagisce con docilità, assume subito il suo assetto leggermente sbandato e parte sui "binari". Quella della stabilità di rotta è la prima virtù che emerge quando si è al timone del Sunbeam 44, merito della distribuzione equilibrata dei volumi, della

chiglia lunga di corda, del piccolo skeg e della posizione molto arretrata del timone.

A proposito del pescaggio va detto che la barca della prova aveva il bulbo "personalizzato" per un'immersione di 2.4 metri, soluzione a nostro avviso azzeccata, per regalare soprattutto di bolina e con mare formato prestazioni leggermente migliori.

Discrete le velocità man mano che si poggia, con 16 nodi di vento reale abbiamo toccato i 7 di velocità a lasco, grazie anche al grande genoa al 150%. Con venti più leggeri diventa molto utile portare a riva un gennaker, operazione piuttosto facile grazie anche al piccolo bompresino di prua.

Ci sono piaciute la facilità con cui tutte le manovre possono essere eseguite restando sempre nel profondo e riparato pozzetto e la leggerezza al timone, sor-



2



3



4



5



6

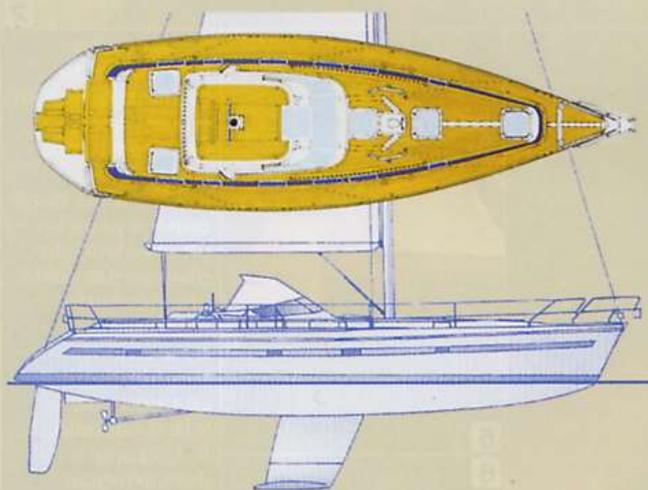
3. La cucina è organizzata in modo razionale e si sviluppa sul lato sinistro della barca.
4. La cabina degli ospiti a prua ha un allestimento diverso dal solito: una cuccetta a una piazza e mezzo e di fianco una con due letti a castello.
5. La zona del carteggio è costituita da un ampio tavolo e sulla destra dalla paratia con il pannello elettrico e la strumentazione elettronica.
6. Uno dei due bagni: entrambi sono molto spaziosi e comodi.

SUPERPROVA SUNBEAM 44

La coperta

Dominata dal pozzetto centrale, la coperta del Sunbeam 44 è quella di una barca pensata per essere portata con facilità, anche con un equipaggio poco numeroso. Su due soli winch lavorano le scotte di entrambe le vele, facilmente raggiungibili dal timoniere, drizze e borose sono tutte rinviate a poppa e anche i carrelli del genoa si possono regolare direttamente dal pozzetto. Un pozzetto, profondo e ben riparato, dal quale si possono raggiungere tutte le manovre con facilità. Giuste le proporzioni delle panche che offrono una seduta piuttosto comoda. Un po' troppo ingombrante la consolle centrale della timoneria che ruba centimetri importanti alla zona living.

L'armo è tradizionale, con genoa in testa, due ordini di crocette acquarteriate e quindi senza volanti. A prua c'è anche un piccolo bompressino per murare con più facilità il genaker. Da segnalare l'ancora (di serie una Bruce da 20 kg con 50 metri di catena da 8 mm) che esce direttamente dallo scafo e non è rinviate in coperta. Qui due particolari ci rivelano il livello di accuratezza in fase di costruzione: la cima dell'avvolgifiocco (Furlex) corre a scomparsa fino a poppa sotto il teak e questo viene incollato con la tecnica del sottovuoto per evitare di avere tasselli a vista. Intelligente il disegno dello specchio di poppa che consente un agile accesso al mare. Pratica, infine, l'idea di raccogliere tutte le code di drizze e borose in un piccolo gavone sotto il filo del pozzetto.



3 L'elegante e pratico disegno dello specchio di poppa permette un facile accesso al mare.

4. Il salpàncora è nascosto nel gavone di prua insieme all'ancora Bruce da 20 kg e 50 m di catena da 8 mm.

prende per uno scafo di queste dimensioni. Dalla postazione di "guida" non è però facilmente leggibile tutto il genoa, per osservarlo bisogna sedersi sul bordo esterno del pozzetto.

L'imbarcazione da noi provata montava, al posto dello Yanmar da 56 cv di serie, quello opzionale da 76 cv a 4 cilindri. Scelta a

nostro avviso azzeccata, per un rapporto cv/ton di 6.1, più che giusto per questo genere di imbarcazioni. La velocità di crociera si attesta sopra gli 8 nodi, quella massima raggiunge i nove. Tra le grandi doti di questa barca la notevole silenziosità a tutti regimi, sia in pozzetto che sottocoperta.

Vela
MOTORE

Le misure

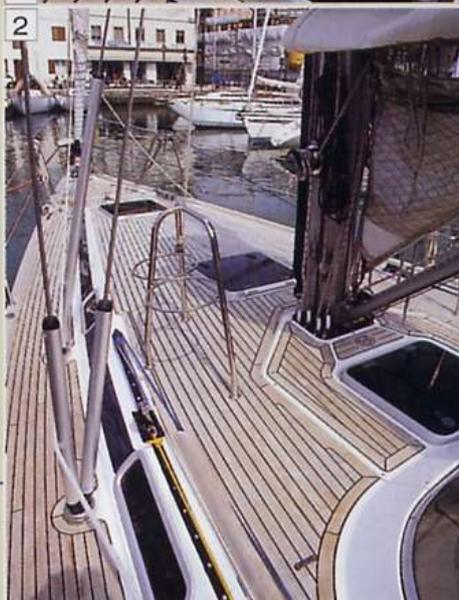
Larghezza passavanti a centro barca cm 45 - larghezza tambuccio cm 65 - pozzetto cm 170 x 206 - panche: seduta cm 34, schienale cm 43.

1. La coperta è organizzata in modo da poter portare la barca anche con poche persone a bordo.
2. Buona la larghezza dei passavanti, i grandi osteriggi garantiscono buona luce e ventilazione.



1

2



3

4



SUNBEAM 44 LA SUPERPROVA IN CIFRE**Progetto**

J&J Design e Manfred Schochl

Il prezzo

Lire **549.000.0000** versione a 2 cabine e con motore Yanmar da 56 cv, franco cantiere, Iva esclusa.

I dati

Lungh. f.t. **m 13.40** – lungh. al gall. **m 11.50** – baglio max **m 3.98** – pescaggio versione standard **m 1.95** – dislocamento **kg 11300** – zavorra **kg 2500** – posti letti **4/9** a seconda delle versioni - Categoria **CE A**.

Costruzione

Sia lo scafo che la coperta sono in vtr piena laminata a mano. La resina è di tipo poliesteri, isoftalica per le tre pelli esterne. Il bulbo è in piombo. Il gel coat ha uno spessore di 1.5/2 mm ed è dato a pennello. La coperta in teak viene assemblata allo scafo con la tecnica del sottovuoto.

Piano velico

Sup. velica genoa avvolgibile al 150% **mq 62.5** – superficie randa steccata **mq 42.5** – spinnaker **mq 140** – armo in testa con albero Sparcraft in alluminio anodizzato a due ordini di crocette acquartierate – vang rigido –

avvolgifiocco Furlex.

Dotazioni optional

Elica di prua (lire 19.900.000) – motore da 75 cv (lire 13.200.000) – versione chiglia corta (lire 6.300.000) – randa avvolgibile (lire 24.000.000) – capottina paraspruzzi (lire 4.300.000) – winch elettrici scotte fiocco (lire 14.000.000). I prezzi sono Iva esclusa.

Indirizzi

Costruito da **Sunbeam Yachten**, Austria. Importato da **Adria Ship**, Grado (GO) tel. 0431/876896 fax 0431/876066 www.adriaship.it

Il motore della prova

Yanmar diesel con trasmissione in linea d'asse – modello **4JH2-HTE 4** – potenza **cv 76 a 3600 gir/min** – cilindrata **lt 1.9** – posizione cilindri **4 in linea** – alesaggio per corsa **mm 82 x 86** – rapp. di compressione **18:1** – peso **244 kg**.

Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
Bolina	16	7.6
Traverso	16	7.9
Lasco	16	7.1
Poppa	16	6.2

a motore

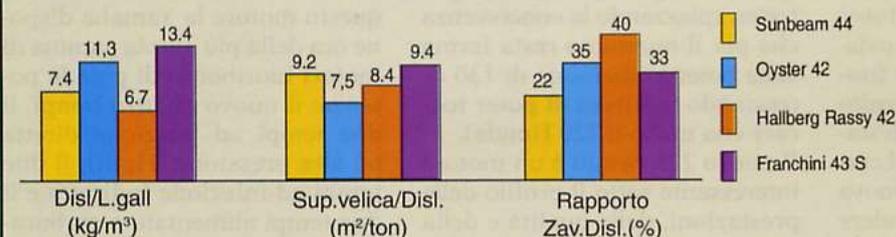
giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)	
		pozzetto	dinette
1500	5.3	63	58
2000	7.8	68	64
2500	8.3	72	69
3600	8.9	74	73

Rapporto cv/ton: 6.1.

Nota: Il test si è svolto nelle acque davanti Grado, genoa avvolgibile tutto aperto, randa steccata piena, mare calmo, vento leggero 15/18 nodi, 4 persone a bordo, dotazioni di sicurezza, serbatoio acqua 1/4, serbatoio carburante a 1/3, buona la pulizia della carena

Autonomie

Serbatoi acqua 500 – serbatoio carburante lt 220 – batterie: 1 da 12 V 88 Amp per il motore, 2 da 100 Amp per i servizi – autonomia teorica di navigazione a regime di crociera: 200 miglia ca.

Gli indici di prestazione a confronto

Note: dislocamento relativo (disl./l.gall.): più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa (sup.velica/disl.): a valori alti corrispondono barche molto invelate.

**Il giudizio in sintesi**

Per la crociera comoda, per le lunghe navigazioni e gli armatori esigenti. Ottimo il livello delle rifiniture e della costruzione. Dislocamento medio pesante dal comportamento "docile" anche con vento teso. Tra i punti di forza la stabilità di rotta e l'abitabilità della grande cabina di poppa.

Le avversarie

Barca	L. f.t. (m)	Largh. (m)	Disl. (Ton)	Sup. Vel. (mq)	Pesc. (m)	Progettista	Cantiere	Prezzo (L. x 1000)
Sunbeam 44	13.40	3.98	11300	105	1.95	J&J - Schochl	Sunbeam	549.000
Oyster 42	13.26	3.91	12000	90	1.83	Holman & Pye	Oyster	960.000
Hallberg Rassy 42	13.22	3.78	11500	97	2.05	G.Frers	Hallberg Rassy	608.000
Franchini 43 S	13.20	4.00	12700	120	1.90	Starkel	Franchini	498.000

Nota: la superficie velica è calcolata randa più genoa di serie, nelle misure dichiarate dai cantieri. Il dislocamento è indicato a secco, come indicato nelle schede tecniche. I prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere.