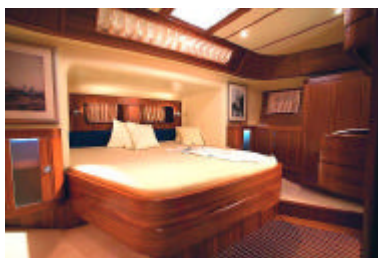


Von Jochen Halbe



Abbildungen: Copyright Sunbeam-Yachts

Schöchls größter Sonnenstrahl hat es wahrlich in sich. Davon konnte sich noch in der Test- und Erprobungsphase in der Adria vor dem slowenischen Izola Jochen Halbe überzeugen.

Bei Österreichs Regattaseglern sind Manfred und Gerhard Schöchls gut bekannt - als erfolgreiche Regattasegler in verschiedenen nationalen und internationalen Klassen. Bei Europas Fahrtenseglern haben sie einen mindestens ebenso guten Ruf - als Chefs einer Werft, deren Segelyachten mittlerweile in zahlreiche Länder, darunter Japan und die USA, exportiert werden. Es war Großvater Johann Schöchls, der als gelernter Tischler die Grundlage für die Erfolgsgeschichte dieses mittelständischen Betriebes legte.

Seine segelbegeisterten Söhne Gottfried und Johann traten 1950 in den Betrieb ein, in dem der Bootsbau immer wichtiger wurde. Der Einführung von formverleimten Rümpfen 1951 folgte 1957 die endgültige Umwandlung von der Tischlerei zur Werft. Ein Jahr später zog der glasfaserverstärkte Kunststoff ein, als Sandwich unter Vakuum laminiert.

Zunächst wurden die Regattajollen nur auf den heimischen und süddeutschen Seen vertrieben, doch dank ihrer handwerklichen Perfektion fanden sie ab 1962 auch in anderen europäischen Ländern Abnehmer. Mit kleinen Kajüt Kreuzern erweiterten die Schöchls die Palette der Regattajollen und schufen sich mit dem Angebot an die Fahrtensegler ein zweites Standbein.

Von Jochen Halbe

1968 stand die erste Sunbeam 22 auf der Internationalen Bootsausstellung in Hamburg. Nur wenige Jahre später - das zweite Standbein hatte sich zum ersten gemausert - wurde der Betrieb nach Obernberg an seinen heutigen Standort verlegt, eine Erweiterung im ebenfalls gewachsenen Ort Mattsee war nicht mehr möglich gewesen. So wie die Brüder Johann und Gottfried die Werft gemeinsam führten, so stehen ihr seit 1995 deren Söhne Manfred und Gerhard als Vettern gemeinsam vor, mit klar definierten Zuständigkeiten und Aufgabenbereichen. Während Manfred als Ingenieur für Kunststofftechnik, Konstruktion und Design verantwortlich ist, kümmert sich Gerhard um Arbeitsorganisation, Finanzen und Verwaltung.

Jollen werden in Mattsee heute nicht mehr gebaut und aus den Kajütkreuzern sind seegehende Yachten geworden, zum Teil im 2003 eingeführten Vakuumverfahren gefertigt. Stolz sind die Vettern auf ihren Betrieb mit seiner hohen Fertigungstiefe, mit eigener Laminierhalle für die GFK-Verarbeitung über die Schlosserei für Alu- und Niroarbeiten bis hin zur Tischlerei, in der die kompliziertesten Bauteile formverleimt hergestellt werden. Großen Wert legen die Schöchls auch auf Motivation und Weiterbildung ihrer mittlerweile rund 70 Mitarbeiter, die im Durchschnitt seit 20 Jahren im Betrieb sind.

Die Summe der eigenen seglerischen Erfahrungen und der Erkenntnisse aus Produktion und Vertrieb sowie der eingesetzten Materialien findet sich in der Sunbeam 53 wieder. Das Gelcoat wird noch per Hand gestrichen, um eine größere Dicke zu erzielen, und nicht eingespritzt, die ersten 3 Schichten mit Isophtal-säureharz und pulvergebundener Matte geben sicheren Schutz gegen Osmose und die Rumpfschalen werden als Vollaminat im Handauflegeverfahren hergestellt. Sandwich in den Rümpfen lehnen die Schöchl-Vettern ab. Alle Holzteile und ihre Schnittkanten sind lackversiegelt, anschließend wird jeder Möbelkörper lackiert. Verarbeitet wird nur hochwertiges Teakfurnier, sei es auf den Schapptüren aus Bootsbausperrholz oder den Möbeln und Schotten aus Schaumsandwich. Alle Umrahmungen, auch die kompliziertesten, bestehen aus hochwertigem, formverleimtem Teak ebenso die Wegerungen und der Fußboden mit heller Zierleisteinlage, der aus Sicherheitsgründen mit einem speziellen Antirutschlack versehen ist. Insgesamt sind in der Sunbeam 53 rund 320 qm Holz perfekt verarbeitet, zu denen auch die Handgriffe unter der Decke, die Handläufe um die Küchenmöbel sowie das Teakdeck außen gehören.

Die Lotsenkoje ist mit einem Leesegele versehen, die Matratzen bestehen aus einem hochwertigen Kaltschaum und sind je nach Wunsch mit Alcantara oder einem luftdurchlässigen Stoff bezogen. Zur Belüftung der Kojen werden Zirkulationsgitter, das sind Kunststoffwabengitter eingesetzt. Der vorhandene Stauraum unter Deck richtet sich sehr stark nach der Anzahl der vorgesehenen Mitsegler und damit auch nach der Anzahl der Kojen und Kabinen. In der Baunummer 1 mit sechs Kojen (zwei Doppelkojen, eine Doppelstockkoje) in drei Kabinen sowie einer Koje im offenen Durchgang zur Achterkabine gab es knapp ausreichend Stauraum für Segelzeug. Für nasses Ölzeug steht im vorderen Bad die separate Dusche zur Verfügung, deren Abfluss mit der Bilge des Mastes verbunden ist.

Zu den vielen sinnvollen und durchdachten Detaillösungen gehören auch die aus Corian geformten Arbeitsflächen der Pantry, die durch ein großes Nirobecken unterbrochen werden. Niro deswegen, weil es auch bei intensivem Gebrauch nicht zerkratzt. Doch wer ein eingeformtes Corianbecken vorzieht, der bekommt es. Außerdem lässt sich in der über Eck offenen Pantry auch noch bei Krängung sicher angelehnt arbeiten. Eine wohlgelungene Besonderheit stellt die Innenschale der Salon- und Kabinendecken dar. Ihre cremefarbene weiche Skai-Beschichtung ist in einem speziell entwickelten Verfahren in die Schale mit eingeformt und nicht erst nachträglich aufgeklebt worden. So gibt es auch bei den schwierigsten Rundungen keine Falten und die Beschichtung ist haltbarer, da sie ohne Kleber auskommt. Zudem ist die Produktion auch noch günstiger. Einzig die der Tradition verhafteten Halbrundstäbe aus Teak sind aus optischen Gründen aufgesetzt.

Die Aufteilung unter Deck ist klassisch - im Mittelschiff der Salon mit Pantry und Navigation, im Vorschiff zwei Kabinen nebst Bad und achtern die rumpfbreite Eignerkabine mit Bad und davor StB-seitig die Wachgängerkoje - kann aber ganz nach Wunsch variiert werden. So lässt sich im Vorschiff eine zweite große Eignerkabine einrichten, oder aber - bei Italienern besonders beliebt - eine mit einem Schott vollkommen abgetrennte Skipperkabine ganz vorn mit Zugang vom Deck. Auch im Durchgang mit der Wachgängerkoje bieten sich Varianten an wie ein großer Stauraum für Fahrräder oder eine Werkstatt.

Von Jochen Halbe

Wie auf anderen Yachten auch ist der Salon der Lebensmittelpunkt unter Deck, und obwohl er auf der Sunbeam 53 im Keller liegt - zugänglich über einen ergonomisch nach CE Norm geführten Niedergang mit Handgriffen und Senkschott - wirkt er hell und freundlich, gar nicht Kellerlike. Die cremefarbenen Wand- und Schottbereiche sowie die Decke tragen zu dem Wohlgefühl ebenso bei wie das viele Licht, das durch die Frontscheiben aus gehärtetem Glas, zwei Oberlichter sowie die wohl proportionierten Seitenfenster des elegant gewölbten Kajütaufbaus einfällt. Außerdem lassen noch zwei Rumpffenster Licht ins Innere.

Gleich am Niedergang befinden sich dimmbare Schalter für die Deckenspots, die gemütliche Helligkeit bei Nacht verbreiten. An die StB-seitige, große in Fahrtrichtung orientierte Navigation („damit man die Seekarte und den Kartenplotter auf dem Schirm auch in Fahrtrichtung hat“, so Manfred Schöchl) schließt sich nach vorn der Esstisch mit dank hoher Rückenlehne bequemem L-Sofa an. Zur Raummitte lassen sich noch Klappstühle bei Bedarf anstellen, die ansonsten unter dem Kuschelsofa an BB verschwinden. Der obligatorische, aus der Navikonsole herausziehbare Fernseher lässt sich so schwenken, dass er von beiden Sitzbereichen aus eingesehen werden kann. Weitere Rumpffenster und Skylights erhellen auch die übrigen Räume, von denen die Heckfenster über dem Eigenerdoppelbett mit einer Besonderheit aufwarten. Sie liegen gegen Regen geschützt unter der Treppenstufe zur Badeplattform.

Erst auf den zweiten Blick entdeckt man gelungene Details wie die Schattenfugen der Möbel oder die hinter einer herausnehmbaren Fensterverkleidung installierten Gardinen. Gar nicht zu sehen, aber nicht minder clever ist der auf einem der Aussteifung dienenden Alugerüst nachjustierbar montierte Fußboden. Die Tanks darunter können jeder Zeit ausgebaut werden. Die Bilge bietet sich als Weinkeller an.

Auch an und über Deck finden sich sinnvolle Details. Dazu zählen vor allem das verkürzte erste Salingspaar, die ins Cockpit geführten Leinen und der Stauraum, der unter dem samt Tisch hochklappbaren Cockpitboden Platz für die Rettungsinsel und zwei Klappräder bietet. Dank der verkürzten ersten Salinge mit eigenen, bis zum zweiten Salingspaar reichenden Wanten kann nun die Genua weiter innen gefahren werden, da sie zwischen diesen und den Hauptwanten geführt wird. Die Leinenführung vom Mast (für Großfall und Baumfurl-Leine, Spifall, Dirk, Fockfall und Vorsegelfurler-Leine) verläuft über Umlenkrollen durch Nirokanäle ins Cockpit und über Klemmenbatterien auf zwei Winschen auf dem Kajütdach beidseits des Niedergangs. Die Vorsegelfurler-Leine wird sogar von vorn bis zum Mast unter Deck geführt.

Es zeugt schon von viel Vertrauen, dass die Schöchl-Chefs MEER&YACHTEN schon zur eigenen Erprobungsphase einladen. Vertrauen in das Produkt, aber auch Vertrauen in den Schreiber. Um es vorweg zu nehmen - unter Motor war es reichlich laut im Salon und der Achterkabine. Zum einen hatte sich eine Tür zum Maschinenraum etwas verzogen und bot einen kleinen Spalt, zum anderen war auch Gerhard Schöchl mit der nach CE-Norm installierten Isolierung nicht recht zufrieden.

Die Fahrleistungen waren zufriedenstellend. Allerdings soll der Kunde künftig zwischen einem 100 und 160 PS Yanmar wählen können, versehen mit einem vierflügeligen Varioprop .

Unter Segeln lag die Sunbeam 53 ausgeglichen auf dem mit einem Skeg versehenen und in zwei Pendelagem ruhenden Ruder. Der hohe Ballastanteil von 38% gab Sicherheit, auch bei hart einfallenden Böen - der Wind war an beiden Testtagen vor Izola recht böig, von 5 bis 23 kn reichte die Skala.

Bei 16 bis 23 Windknoten und mittlerer Welle ließ sich die Sunbeam mit Reff 2 und voller Genua/Fock bis zu 30 Grad zum scheinbaren Wind mit 7 bis 9 kn segeln. Halbwind wurde die 9 kn Marke leicht übersprungen und raumschots kletterte das Speedo bei ausgerefftem Groß locker auf 9,5 bis 11 kn mit einem kurzen Maximum bei 12 kn. Die Sicht voraus im Stehen durch den oberen Teil der Sprayhood war okay, auch bei Krängung, wer über 1,80 m groß ist wird sich etwas recken müssen, um über die Spray zu schauen.

Bei böigem, drehendem Wind - er pendelte zwischen 5 und 16 kn, meist wehte es mit 10 bis 12 kn - am zweiten Tag zeigte Schöchls Flaggschiff, das es auch mit weniger Wind ausgesprochen gut zurecht kommt.

Von Jochen Halbe

Mit 30 bis 35 Grad zum scheinbaren Wind lag die Speed bei relativ flachem Wasser bei 8 bis 10 kn, bei 8 bis 10 Windknoten immer noch bei 6 bis über 8 kn. Diese gute Reisegeschwindigkeit wurde auch vor dem Wind mit bis zu 8 kn Fahrt bei 9 bis 10 Windknoten bestätigt. Einen wesentlichen Anteil daran dürften auch die Endurance-Segel von Elvström haben.

Ohne jeden Ausfall bewährt hat sich der Furlerboom aus Polyester von Kjolhede, der einmal richtig eingestellt und mit dem Boot mit Bug im Wind gehalten, das Groß problemlos mit seiner Carbon-Spindel ab- und aufrollte. Im Standardpaket ist jedoch eine Rollreffanlage für ein Rollsegel in den Mast enthalten, da dieses System wesentlich einfacher zu handhaben ist.

Fazit:

Die Sunbeam 53 ist nicht nur Schöchls größte Yacht, sondern in der Summe von Stil, perfekter Verarbeitung, Qualität der verwandten Materialien und nicht zuletzt Fahr- und Segelverhalten ein echtes Flaggschiff.

Daten:

Lü.A.	15,98 m
LWL	14,40 m
Breite	4,55 m
Tiefgang	2,60 m /2,10 m
Verdrängung	16,5 t
Ballast	5,5 t
Kiel	Blei
Segel	Elvström
Segelfläche am Wind	132,5 qm
Groß	72 qm
Genua	60,5 qm
Fock	52 qm
Spinnaker	230 qm
Masthöhe	22,75 m
Motor	Yanmar 88 kW/100 PS
Propeller	4-Blatt SPW-Varioprop
Heizung	Webasto
Warmwasser	50 l Boiler
Treibstoff	750 l
Frischwasser	750 l
Kompass	Plastimo
Nav-Instrumente	Raymarine
Beschläge / Winschen	Harken und Lewmar
Mast/Rigg	Sparcraft
Konstruktion/Design	Schöch/Georg Nissen
Werft	Schöch/ Yachtbau GesmbH, A-5163 Mollsee, Tel, +436217 5581, Fax: +436217558110, E-mail: sunbeam@schoechl.com Internet: www.schoechl.com