

ŁÓDŹ DLA SPIDER-MANA

Test Europejskiego Jachtu Roku
Spidera Cantieri di Sarnico



Joanna
Kazanecka

No, odkręć mocniej! Spider to wytrzymała! – zawołał Maurizio Bulleri. „On może i tak, ale nie jestem pewna, czy włoska policja też. Już raz pogroziła nam dziś palcem za przekroczenie dozwolonej prędkości na Gardzie”.

„My nie gonimy za modą” – rzuciła Cristina Volpi, szefowa działu PR Cantieri di Sarnico, poprawiając okulary od Trussardi. Nie gonią za modą? Trudno jej uwierzyć, gdy się patrzy na Spidera zaprojektowanego przez najsłynniejszych włoskich designerów: Carla Nuvolariego i Dana Lenarda, odpowiedzialnych za wygląd zewnętrzny i pokład, i Brunella Acampory, który narysował podwodne linie kadłuba. „Mamy własną definicję piękna, które wyraża-

my nie tylko przez wygląd jachtu, ale też jego komfort i niezawodność”. OK, z tym mogę się zgodzić. Rzeczywiście, kiedy wszyscy rzucili się bić kolejne rekordy w długości laminatowych kadłubów, stocznia braci Foresti skupiła się na swoim najmniejszym jachcie. I choć „pająk” jest o jedną trzecią krótszy od flagowego modelu 65, Sarnico poświęciło mu szczególnie dużo uwagi. Najpierw była hucznie obchodzona premiera na zeszłorocznych targach w Cannes, potem prezentacja w Düsseldorfie, z której „pająk” wrócił z nagrodą European Powerboat of the Year 2007 w przedziale 40-50 stóp. A na początku lata testy dla dziennikarzy na Gardzie, na których mogłam stanąć za jego sterami.

Wbrew zapewnieniom Cristiny Spider jest w stu procentach trendy. Długi, niski z szeroką rufą z charakterystycznymi dla Sarnico schodkami nie pozwala przejść obok obojętnie. Zaprojektowany na ciepłe wody ma przestronny kokpit z kanapami na obu burtach, rozkładanym stołem i barkiem, aż dwa materace słoneczne, daszek bimini i w opcji teak od dziobowej bakisty na odbijające po wysuwany trap na platformie kąpielowej. Pomimo tych udogodnień Spider zachował dość ascetyczny wygląd. Płaski pokład bez relingów, proste meble w kokpicie i kwadratowa deska rozdzielcza stanowią hołd dla stylu lat 80. I może się tak szybko nie znudzą jak miękkie zaokrąglenia u konkurentów Spidera. Minimalizm



Spider – postrach Gardy

wymaga jednak pewnych poświęceń. Przejścia na dziób są więc wąskie, reelingi na burtach musi ci zastąpić niska owiewka, a regulowany fotel sternika – płaska dwuosobowa kanapa. Pod pokładem styl contemporary w najbardziej surowym ujęciu – kanty i trochę za dużo gołego laminatu jak

na jacht wart 375 tys. euro netto. Ale w odseparowanej sypialni dziobowej i dodatkowej, budowanej na życzenie na śródkreściu, jest zachowana wysokość stania, w łazienkach są prysznice, a przestronny salon łączy się z małym aneksem kuchennym na prawej burcie. Tyle że drewniana szafka na pierwszy



Kanciasta sterówka stanowi hołd dla stylu lat 80. Ale elektronika na niej z XXI wieku



Łatwą komunikację w kokpicie jachtu zawdzięcza słynnym włoskim designerom



Spider jest dostępny w czterech wersjach silnikowych IPS – od 2 x 260 do 2 x 435 KM

rzut oka wcale nie przypomina kambuza. Dopiero po podniesieniu składanego blatu odkryjesz tam dwupalnikową kuchenkę, zlew z suszarką i lodówkę. Zresztą wewnątrz Spidera tylko z pozoru jest proste, w rzeczywistości zostało starannie przemyślane pod kątem wygodnego życia na pokładzie. Nie na wszystkich łodziach drzwi sypialni i łazienek wychodzą na różne strony. A na Spiderze tak, i jego mieszkańcy nie muszą się nawzajem oglądać w prywatnych sytuacjach. Albo przesuwane schody zejściowe do salonu, za którymi kryje się dodatkowa sypialnia. Wystarczy je odsunąć i możesz być pewny, że dzieci nie wyjdą z kabiny do kokpitu. Choć bynajmniej jedno zabezpieczenie nie czyni ze Spidera łodzi rodzinnej. Kokpit też kryje sporo niespodzianek. Ot, choćby garaż na rufie, do którego dostaniemy się po podniesieniu rufowego materaca słonecznego. Elektrycznie, oczywiście.

„Wiesz, jak to jest – rzuciła Cristina. – Ludzie wolą kupić Porsche od Lamborghini, bo to pierwsze też jest ładne, a do tego się nie psuje. My to wiemy i dlatego staramy się budować jachty, które są nie tylko piękne, ale i niezawodne”. „I łatwe w prowadzeniu. No, odkręć mocniej przepustnicę!” – dodał Maurizio, przekrzykując pracujące diesle. Nie wiem, co zrobiło na mnie większe wrażenie. Prowadzenie 40-stopowego Spidera czy obecność na pokładzie Maurizia, mistrza świata w klasie łodzi Powerboats P1. Do tego pierwszy raz w życiu sterowałam IPS. Trudno się skupić w takich okolicznościach na mierzeniu głośności w kokpicie i pod pokładem. Na szczęście Maurizio przyszedł mi z pomocą: „Ty



Boat for Spider-Man



The testing of European Powerboat of the Year – Spider Cantieri di Sarnico

Although Cristina Volpi assured that Cantieri di Sarnico did not follow fashion, Spider is 100% trendy. Long, low, without railings, impossible not to be unnoticed. Designed for warm waters, with spacious cockpit with sofas on both sides, foldable table and a wet bar, two sun mattresses and bimini roof. Despite these comforts, Spider managed to save its quite ascetic look. Flat board without railings, square dashboard and simple cabin furniture are a tribute to the 80s. Just the machines are far from the 80s. They house two IPS 500's, each with the power of 370 hp. Shall we wake them?

W głębokim kokpicie można poczuć dreszczyk emocji bez ryzyka wypadnięcia za burtę



prowadź, a ja zmierzę te decybele”. Powoli przesunęłam manetki do oporu. Odpowiedziała mi para IPS-ów 500 i „pająk” wspiął się na czubki fal. Długi czarny dziób ciął szarą taflę Gardy, a za rufą zostawialiśmy pas białej piany. Obróciłam kierownicę kilka razy na boki, prosty kilwater zamienił się w sinusoidę, a następnie mocno skręciłam w lewo. 11-tonowa łódź z kompletem pasażerów na pokładzie położyła się na burcie i niemal w miejscu wykonała zakręt. Za moment podniosła się i wyrównała na stępce. Bańka wstańka. Spider trzymał się wody jak Spider-Man gołych ścian bloków Nowego Jorku.



Długi dziób, brak relingów i 2 x 370 KM pod pokładem... Hm, „pająk” zdecydowanie nie jest łodzią rodzinną



Na jachcie projektowanym na wody Europy Południowej nie mogło zabraknąć daszku bimini



Choć od premiery Spidera minął dopiero rok, stocznia już pokazała wersję „V” z przekładniami Flexitab



Z targów w Düsseldorfie „pająk” wrócił z nagrodą European Powerboat of the Year 2007. Już wiemy, dlaczego!

Postrach na Gardzie

Zatrzymałam łódź i znów przesunęłam manetki do oporu. Jacht ruszył zrywnie i w 10 sekund wszedł w ślizg. Optymalną prędkością podrózną było dla niego 26 węzłów, maksymalną zaś 34,3 węzła. Stocznia chwaliła się nawet 39 węzłami, ale rozumiem, że z zmniejszą liczbą osób na pokładzie i w najmocniejszej wersji silnikowej, czyli z podwójną instalacją IPS 600 o łącznej mocy 870 KM. Swoją drogą joystick IPS okazał się całkiem fajny. Prostszy w obsłudze od steru strumieniowego, bo po-

zwala nie tylko obrócić się w miejscu o 360°, ale też ruszyć do przodu czy cofnąć się przed twardą keją. Spicer Sarnico nie ma wprawdzie ośmiu nóg i nie plecie pajęczyny, ale też może siać postrach na Gardzie. Niewiele tam większych łodzi i niewiele szybszych. Minimalizm stylistyczny i doskonała komunikacja w kokpicie – przechodząc z platformy rufowej do kabiny, na pewno o nic się nie potkniesz – gwarantują, że „pająk” szybko ci się nie znudzi. No, chyba że zamarysz o jeszcze lepszych osiągnięciach...

Nie minął rok od premiery Spidera, gdy pojawiła się wersja „V” – od włoskiego słowa „velocità”, czyli prędkość. Wprawdzie „V” jest na razie tylko modelem koncepcyjnym, ale Sarnico nie omieszkało już się nim pochwalić na lokalnych targach Nauticsud Naples Boat Show pod Neapolem. Aha, żeby było jasne – „V” napędzany przekładniami Flexitab Energy X Drive został stworzony z myślą o tych, którym nie wystarcza 39 węzłów. Czyżby Spider-Man zamierzał przeprowadzić się nad wodę?

Fot.: Cantieri di Sarnico,
Joanna Kazanecka



Stocznia jest dumna z nowoczesnego stylu wnętrza. Nam jednak bardziej spodobała się wolna przestrzeń w salonie



Minimalistyczne wnętrze w rzeczywistości kryje liczne udogodnienia. By odkryć kambuz, wystarczy podnieść blat na prawej burcie

Konkurenci:



Fot.: Baja Marine

Baja 405 Performance

Długość	12,8 m
Szerokość	2,89 m
Zanurzenie	1,02 m
Waga	4581 kg
Osoby	9
Moc silnika	2 x 315-2 x 600 KM
Cena z sil. 2 x MerCruiser 496 Magnum (2 x 375 KM), Bravo I	292 078 USD
Dystrybutor	Motorboats & Yachting Centre Poland



Fot.: Itama S.p.A

Itama Forty

Długość	13,36 m
Szerokość	3,96 m
Zanurzenie	1,22 m
Waga	12 t
Osoby	12
Moc silnika	2 x 450 KM
Cena	-
Dystrybutor w Europie	Itama



Fot.: Sunseeker International

Sunseeker Superhawk 43

Długość	13,49 m
Szerokość	3,63 m
Zanurzenie	1,08 m
Waga	8515 kg
Osoby	-
Moc silnika	2 x 315-2 x 480 KM
Cena	-
Dystrybutor w Europie	Sunseeker International

Podsumowanie konkurencji:

Prezentowanych wyżej łodzi nie należy traktować jako bezpośrednich konkurentów Spidera, ale raczej jako międzynarodowe wariacje na temat szybkiej łodzi 40-stopowej: amerykańską, jaką jest największa Baja z serii Performance, włoską, czyli najmniejszą Itamę, i brytyjskiego Sunseekera. Baja to najniższa półka z przedstawionych jachtów, Itamę polecamy amatorom klasyki, a rasowego Sunseekera – najbogatszym. Na ich tle Sarnico to po prostu złoty środek.

Wyniki testu:

Obroty	Prędkość	Głośność	Spalanie	
obr/min	km/h	węzły	l/h	
1800	19,4	10,5	69	13,5
2000	22,6	12,2	71	17,5
2500	37	20	73	30
3000	52,7	28,5	76	47,5
3410	63,5	34,3	78	72

Podczas testu na pokładzie było 10 osób.
Wiatr 2°B.

Dane techniczne łodzi:

Długość	13,4 m
Szerokość	4,15 m
Zanurzenie	1,06 m
Waga	11 t
Osoby	10
Zbiornik paliwa	1100 l
Zbiornik wody	350 l
Moc silnika	2 x 260-2 x 435 KM
Cena	375 000-440 000 EUR + VAT

Dane techniczne silników:

Producent	2 x Volvo Penta
Model	2 x IPS 500
Moc	2 x 370 KM
Cylindry	2 x 6
Pojemność	2 x 5500 cm ³
Waga	2 x 886 kg
Paliwo	Diesel

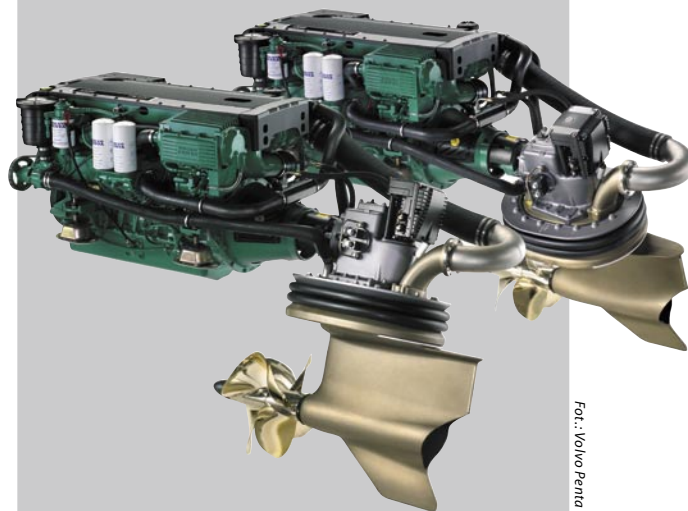
Podsumowanie:



- świetne dno, łatwe w prowadzeniu
- dobra komunikacja w kokpicie



- zbyt skromnie urządzone wnętrze
- dopłata za drugą sypialnię



Fot.: Volvo Penta