



100 miglia a bordo di ...
Sarnico Spider

Il vento nei capelli

di Luca Sordelli, foto Edoardo Valle

Un'idea vincente, incontro tra funzionalità e puro design. Un open diverso da tutti gli altri, pronto a sfidare mostri sacri come Riva e Chris Craft. Un successo di vendite che sta cambiando la fisionomia dei Cantieri di Sarnico

OnTest

- E' lunga 13,40 metri
- Ha 4 posti letto
- Costa "alla boa" 595.000 euro

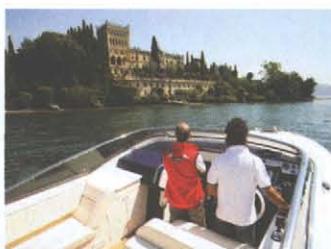




La Storia



Mattina ancora presto: si parte dal porticciolo di Sirmione 2. Prua a nord.



Prima tappa dopo poche miglia, la villa a Isola del Garda, Salò.



Seconda tappa, siamo a Villa Feltrinelli, Gargnano.



Saliamo ancora, Limone, limite consentito alle barche a motore

Il mercato va solo verso l'alto? Gli armatori vogliono solamente barche più grandi? Non proprio. Il sempre più saturo mercato della nautica da diporto è in realtà a caccia di idee intelligenti, grandi o piccole che siano. Ecco allora che lo Spider dei cantieri di Sarnico non poteva passare inosservato. Un open dall'estetica nuova, un po' retrò, ma solo superficialmente. In realtà le parole d'ordine sono funzionalità e modernità.

“Guardando questa barca capisci subito che dietro c'è un pensiero - ci spiega Carlo Nuvolari dello Studio Nuvolari&Lenard, che dello Spider ha curato il design - bisognava creare un oggetto immediatamente riconoscibile, ma che fosse anche il regno dell'understatement”. Operazione che in molti hanno tentato, ma ben difficile da realizzare: “E' vero. Perché per riuscirci bisogna prima di tutto avere altissimi contenuti tecnici, una costruzione

« **Barca sofisticata, dalle linee particolari, che si fa notare. Ma anche funzionale, non schiava della sua estetica. Il richiamo al passato è solo superficiale** »

Sarnico Spider

Cronache di viaggio



...e poi verso sud, tappa
a San Vigilio...



...e poi davanti a Garda, sempre
sulla sponda veronese.



Ultimi test di velocità nelle
acque davanti a Lazise.



Fine di una vera e propria esplorazione
di un Lago che conoscevamo poco.

maniacale, una grande complessità di progetto. Poi si può cominciare a inventare qualcosa di diverso". Proviamo a farcelo spiegare meglio, con un esempio: si chiama Spider, ma se fosse un'auto cosa sarebbe? "Certamente non una Corvette o una Lamborghini. Anche loro si fanno notare, ma sarebbe piuttosto un'Aston Martin. Classe e grande qualità. Fa girare la testa per la bellezza delle linee, non per il rumore del motore o per i colori

UN TOUR COMPLETO DEL LAGO DI GARDA



Una giornata intensa, portati per mano da un armatore che il lago lo conosce come le sue tasche e che aveva molta voglia di farcelo vedere. Partiti la mattina alle 10 con delle previsioni meteo molto incerte, siamo invece riusciti a navigare sempre col sole. Abbiamo incontrato i due venti tipici del Lago, sempre in faccia: al mattino un bel *Peler* (da nord) a 15 nodi e poi, nel primo pomeriggio fino alle cinque, dopo una rapida inversione all'insegna della calma piatta, è arrivata l'*Ora*, "il Vènt de Sòta". In entrambi i casi si è alzata un'ondina fastidiosa, corta e ripida, tipica del lago, che ci è servita a testare la carena in condizioni non solo di acqua piatta. Non ci siamo potuti spingere più in su di Limone del Garda perché da lì, dove inizia il Trentino, la zona è off-limits alle imbarcazioni a motore. Quest'area, grazie proprio a questa limitazione, e al vento quasi sempre presente, è una vera e propria palestra per velisti. Nel complesso abbiamo navigato per circa 60 miglia.



Ombra e sole. Tra le cose che abbiamo apprezzato di più è il sistema escogitato per tendalino a scomparsa. Si aziona elettricamente e va a sparire sotto al prendisole. Una volta alzato bisogna montare manualmente i quattro tiranti, operazione che chiede un paio di minuti utilizzando gli agganci rapidi (foto sotto a sinistra). Alla fine l'insieme è molto robusto grazie ai tenditori (foto sotto) e il tendalino è uno di quelli utilizzabili senza timori anche a tutta velocità.

eccessivi".

La barca in meno di un anno è stata realizzata in quindici esemplari e altri venti sono già venduti e da consegnare per il 2008. Non male per un cantiere che fino ad ora realizzava in tutto venti barche all'anno. Un'idea, quella dello Spider, che con la sua esplosione sta rivoluzionando anche la fisionomia stessa dei Cantieri Sarnico. Lo Spider abbiamo avuto la possibilità di provarlo in un contesto piuttosto insolito per le nostre "100 miglia a bordo di...", sul Lago di Garda. Troppo poco, troppo piccolo? Assolutamente no. Il



A poppa, sotto il prendisole, oltre al tendalino c'è spazio anche per un tender da 2,40 m con motorino fb montato.



Sulla plancia di poppa di serie ci sono il teak, la scaletta da bagno manuale e la doccia.



A prua spiccano la robustezza del grande musone e delle galloce in acciaio, un gavone abbastanza grande per stivare buona parte dei parabordi, e una seconda doccia.

Sarnico Spider

La coperta



Poche invenzioni, tanta funzionalità. Il pozzetto dello Spider ci è piaciuto per la sua semplicità che lo rende vivibile e marino. **Manca però un tavolo, anche piccolo, per pranzare all'aperto.** A poppa, tra i due prendisole, si può mettere un terzo materassino, che porta a una superficie totale su cui stendersi di più di tre metri di larghezza per due di lunghezza. Ben studiate anche la plancia e la postazione del pilota. Il parabrezza è basso per salvare la linea sportiva della barca, ma ripara lo stesso bene da vento e schizzi.



La larghezza dei passavanti è un po' tirata (20 cm), ma nella media delle barche di questo tipo. Il montante del parabrezza funziona da tientibene, ma solo se non si è troppo alti!



Una delle personalizzazioni volute dall'armatore di questa barca era una zona cucina esterna più piccola, senza piastra cottura. Il prendisole diventa quindi più lungo. Soluzione intelligente per chi la barca la usa prevalentemente per uscite giornaliere e non cucina a bordo. Il frigorifero è comunque grande e si aggiunge a quello sottocoperta.

"Benaco", oltre ad essere il più grande dei nostri laghi (è lungo 80 km e largo fino a 20), è anche un piccolo mare, bello e spesso "cattivo" quando il Pelèr e l'Ora, i due venti rispettivamente da Nord e da Sud, picchiano duro. Ci ha fatto da guida un armatore appassionato sia della sua nuovissima barca sia del suo lago, che conosce baia per baia, villa per villa. Abbiamo navigato per quasi 60 miglia, una giornata intera dove ci siamo immedesimati anche noi nel ruolo di armatori, abbiamo vissuto la barca per quello che è il suo utilizzo ideale, quello del day-cruiser di lusso, o per la crociera a corto raggio.

IN NAVIGAZIONE

Al via della nostra prova andiamo subito a confrontarci con il Pelèr, una ventina di nodi. Niente di tragico ovviamente, ma si alza subito un'ondina ripida e bastardella che mette a prova la morbidezza della carena. Ci spingono due Volvo Penta IPS 500, voluti dall'armatore al posto dei più gettonati (e in linea di massima più furbi) 600: il motore è lo stesso, ma "costretto" a 370



Doppio ingresso, per i bambini. Alla seconda cabina di poppa, optional, si accede sia dall'esterno, attraverso un passauomo al centro del pozzetto, sia da dentro, facendo slittare lateralmente i tre gradini che portano sottocoperta e che funzionano anche da portello. Da mettere, e il cantiere sta studiando come, un sistema di sicurezza per evitare che qualcuno, arrivando da fuori, non si accorga che non c'è la scala! La cabinetta, che ha un suo bagno indipendente, per le dimensioni è ideale per i più piccoli. Al suo posto si può avere un secondo grande gavone.



Nel bagno principale lo spazio per muoversi è più che sufficiente, anche se non c'è box doccia separato.

Il letto della cabina armatoriale di prua è quasi interamente aggirabile, ed è quindi facile salarvi (grazie anche ai due gradini laterali). **Lo si può anche sollevare** (con estrema facilità) e sotto si apre un enorme ed utile gavone che va a sommarsi ai due armadi laterali.

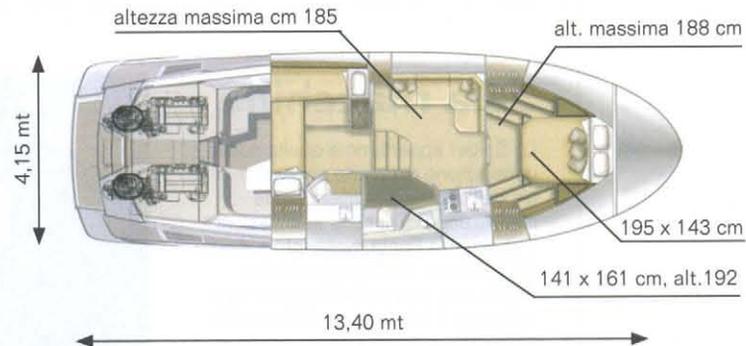


Sarnico Spider

Gli interni

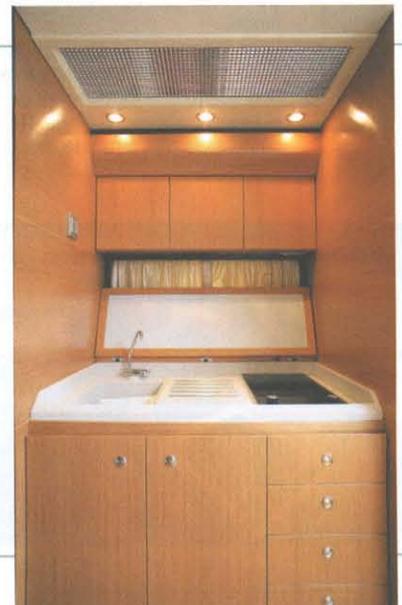


Open sopra, open sotto. Di serie è prevista una porta che separa la cabina di prua dal quadrato, ma su questa barca (ed è piaciuta a molti) si è scelto l'open space. L'armatore infatti non dorme quasi mai a bordo e ha preferito optare per l'ampiezza di un volume interno unico, piuttosto che per locali separati. L'effetto finale è piaciuto anche a noi, grazie anche alla buona illuminazione artificiale di tutto l'ambiente (da murata a murata ci sono ben 325 cm da sfruttare).



Il divano in quadrato. Tra i punti di forza dello Spider c'è la scelta di un bel legno di rovere. I Cantieri di Sarnico, per ogni barca usano **il legno di un solo albero** per mantenere l'armonia nei toni e nelle venature. Di serie l'impianto stereo con predisposizione per l'Ipod.

In cucina lo spazio non è tantissimo, ma non manca nulla. Anche qui come in tutta la barca colpisce la qualità dei materiali utilizzati, così come l'accuratezza nelle lavorazioni. Di serie un boiler da 16 litri e i serbatoi per acque nere e grigie. La riserva d'acqua è di 350 litri.



cv contro i 430 dei 600. La scelta dell'armatore non è ovviamente infondata, lui non ama le velocità folli, la barca resterà sul lago e non dovrà mai impegnarsi in lunghe navigazioni.

Prime sensazioni, in ordine cronologico: il joystick ci fa uscire da un posto bello stretto e col vento al traverso senza nessun patema; appena abbiamo la possibilità di abbassare fino in fondo le manette capiamo che i cavalli non sono tanti, ma sicuramente neanche troppo pochi, la resa degli IPS è sempre sorprendente. Facciamo poi un po' di "pieghe", un

po' di accostate strette per capire se lo Spider è degno di questo nome, se l'anima sportiva c'è. Le trasmissioni IPS non smentiscono la loro fama e mettono in nostra una grande agilità, inarrivabile con le trasmissioni tradizionali. La carena è piuttosto piatta a poppa (20,6°) e stretta a prua (42°), il bordo libero è alto: un insieme pensato per navigare bene prima di tutto in mare, anche in condizioni veramente impegnative. Ci preoccupiamo solo un po' quando, usciti da poco, un'ondata spazza tutta la coperta. In realtà stiamo navigando a manetta e

l'acqua viene letteralmente vaporizzata dal vento che in quel punto è particolarmente forte. Proveremo ancora, più avanti nel corso del nostro giro, a impattare qualche onda particolarmente fastidiosa (ci sono anche al lago, lo giuriamo) e la barca si è dimostrata asciutta nella media, la carena apre l'acqua abbastanza indietro. Ci rimane comunque un po' di amaro in bocca per non aver provato lo Spider in alto mare. Sempre in termini di prime impressioni capiamo anche che con la barca si ha un impatto "facile": se è infatti agile in porto e durante le evoluzioni un po' azzardate, anche sul dritto l'assetto è praticamente costante, i flap non vanno toccati, non ci sono cabrate da tenere

Sala macchine

Lo Spider appartiene a quella nuova generazione di barche pensate, sin dall'origine, per avere come installazione di base le trasmissioni IPS di Volvo Penta. Nella foto a destra si nota come ci siano due travi in chiglia, non uno solo. Ciascuno va a rinforzare il lato interno d'attacco del piede IPS, sul lato esterno del piede c'è un identico trave per ciascun piede.

I due longheroni di ciascun piede sono poi uniti da traverse (porzioni di madieri) che formano un ovale di rinforzo attorno al piede. Nel complesso una struttura molto più



solida del necessario. Il primo obiettivo è quello di creare una struttura che in caso di urto faccia staccare il piede (così come da progetto Volvo Penta), e non ci siano conseguenze sullo scafo.

A sinistra, l'ottimo lavoro di insonorizzazione sul portello in pozzetto, che però è, a nostro avviso, un po' troppo piccolo. Una volta entrati, lo spazio in sala macchine è abbondante.

Sarnico Spider

In navigazione



Piega e contropiega.

Una delle "godurie" di questa barca è timonarla in velocità. Un po' grazie agli IPS, un po' per il disegno della carena, il risultato è quello di avere per le mani un mezzo veramente agile. E' piuttosto facile farsi prendere la mano anche se le manette elettroniche aiutano sempre ad avere una buona sensibilità.



sotto controllo ed è una cosa in meno a cui pensare. Capiamo subito, anche, che raggiungere la prua è cosa da farsi solo a barca ferma e con molta attenzione: la barca è un open "stiloso", chi vuole alte e sicure impavesate si rivolga altrove. All'opposto, abbiamo potuto subito godere la vivibilità di pozzetto, postazione di guida e prendisile di poppa. Qui non ci sono grandi invenzioni, ma tutto è al posto giusto. A poppa c'è anche lo spazio per il piccolo garage del tender da 2,4 metri con tanto di motorino. "Questa barca è un oggetto ricercato in termini di design, ma è anche estremamente funzionale. E' pensata anche per farci mangiare sopra il gelato ai bambini. Non abbiamo voluto fare una barca schiava della sua estetica, scomoda da usare. Non è come il divano buono del salotto, che non si può neanche toccare", ci spiega sempre Carlo Nuvolari. Molto marina la

scelta del meccanismo per montare il tendalino: questo sale elettricamente ma poi sono quattro robusti montanti con tenditore, da montare manualmente, che assicurano la robustezza dell'insieme. Altri sistemi richiedono magari due minuti in meno di lavoro ma non sono altrettanto affidabili. Una volta ottenuta una fresca e abbondante ombra, però, ci vorrebbe anche un comodo tavolo in pozzetto, che non c'è ed è da prevedere. All'interno lo Spider mantiene la sua anima di barca estremamente funzionale e maniacalmente curata in

termini di qualità dei materiali e delle lavorazioni. La versione voluta dal "nostro" armatore era poi particolarmente estrema, senza separazione della cabina di prua: un puro open space per un vero day cruiser. Non fa una grinza. A centrobarca le trasmissioni IPS hanno liberato molto spazio, che può essere usato per una cabina, veramente molto piccola, adatta solo ai bambini, o per un gavone che all'opposto diventa quasi esagerato. Un problema difficilmente risolvibile e che alla fine fa sì che tutti vorranno la cabina e la useranno come gavone. ■

L'ultima parola di MB

Il giudizio sull'estetica di una barca come questa, che esce con forza dal coro, è ovviamente molto personale, può piacere o meno. Quello che è certo è che lo Spider è piaciuto al mercato e che quindi, per le leggi del mercato, dimostra di essere un'idea vincente. Le sue armi sono: stile molto personale, "easy handling" cioè la facilità d'uso e un prezzo che, pur non essendo basso in termini assoluti, rimane ottimo in rapporto alla qualità dell'oggetto. Ma emerge, soprattutto, la forza dell'idea: design retrò rivisitato in chiave "neofunzionale" (perdonateci l'espressione), filosofia da open puro, voglia di distinguersi. In altre parole qualcosa che andasse oltre al solito motoscafo o alle mode del momento, idea coraggiosa e vincente. Ora non resta che provarci anche con un modello più grande, sicuramente in arrivo, ma anche con uno più per allargare la base, per diffondere l'idea di Spider magari non per tutti, ma almeno per molti.

Da mettere? Un tavolo, anche piccolo, in pozzetto. Un sistema di sicurezza per evitare che qualcuno non si accorga che il portellone di accesso alla cabina di poppa è aperto, e che quindi non ci sono più i gradini per scendere sottocoperta!

Da togliere? Dal listino la motorizzazione di base da 260 cv. Va bene che sono IPS, ma ci sembra veramente troppo poco.

La voce dell'armatore

Il Sarnico Spider l'abbiamo provato sul lago di Garda, dove l'armatore teneva anche le due barche precedenti, un Colombo 38' Atlantic e un 26' Vantage. "Volevo una barca più grande, e veramente open. Io non ci dormo a bordo, la uso per uscite giornaliere. Mi serviva molto spazio per prendere il sole e volevo poi una barca "bella", che si facesse notare. Mi sono convinto in maniera definitiva dopo la visita al cantiere, dove sono rimasto impressionato per la qualità degli stabilimenti. La prossima barca? A questo punto mi piacerebbe un Sarnico 50 da tenere al mare".

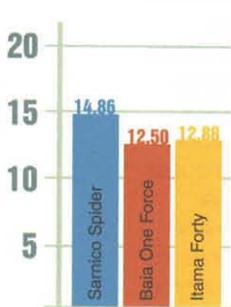


LE AVVERSARIE

| SARNICO SPIDER | BAIA ONE FORCE | ITAMA FORTY | |
|--|---|--|-----------|
|  |  |  | |
| Lunghezza fuori tutto (m) | 13,40 | 13,33 | 13,36 |
| Larghezza massima (m) | 4,15 | 4,62 | 3,95 |
| Dislocamento a vuoto (Kg) | 11.000 KG | 12.000 KG | 11.600 KG |
| Motori (CV) | 2 x 370 IPS 500 | 2 x 480 | 2x450 |
| Serbatoio gasolio (lt) | 910 | 1.400 | 1.130 |
| Serbatoio acqua (lt) | 350 | 350 | 330 |
| Posti letto | 2+2 | 2+2 | 4 |
| Prezzo (Euro Iva esclusa) | 410.000 | 480.000 | 465.000 |

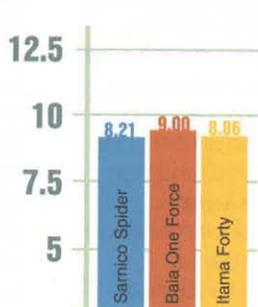
INDICI DI PRESTAZIONE A CONFRONTO

Rapporto peso/potenza



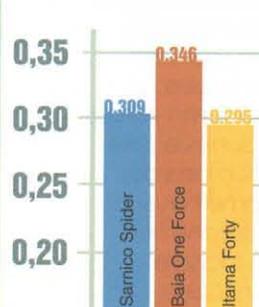
Il valore del Sarnico Spider risulta superiore, ma la barca è dotata di IPS Volvo, motori dal miglior rendimento rispetto a quelli con trasmissione tradizionale. A parità (o quasi) di dislocamento si possono usare meno cv per ottenere le stesse prestazioni.

Rapporto peso/lunghezza



Valori bassi a conferma di imbarcazioni non "cattive" ma comunque dallo spirito sportivo. Tre open nel vero senso della parola.

Rapporto larghezza/lunghezza



In questo rapporto l'Itama risulta leggermente più stretta rispetto a Sarnico. Baia ha, per chiara scelta progettuale, un baglio "importante". Sono tre barche progettate per offrire prestazioni e ampi spazi aperti, con volumi sottocoperta contenuti.

Sarnico Spider

La prova

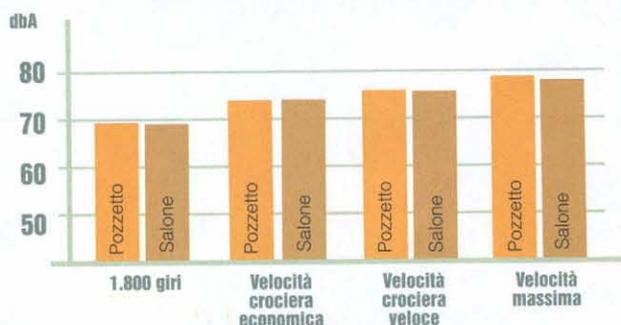
LE VELOCITÀ

I dati rilevati da MB

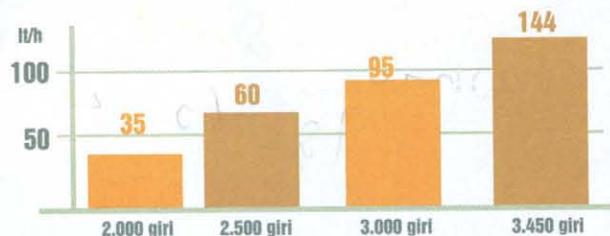


Il modello della prova montava gli IPS 500 - 370 cv, soluzione a metà strada tra i 600 (435 cv) e i 350 (260 cv). Scelta dettata dalla volontà dell'armatore di tenere la barca sul Lago, quindi senza esigenze di prestazioni estreme. Il risultato è un mezzo facile da usare sia in manovra (grazie al joystick) così come in velocità (l'assetto è quasi costante) dove l'uso del flap è in pratica superfluo. La velocità di crociera "tranquilla" si attesta sui 28 nodi, ma si può stare anche sui 30 grazie alla morbidezza della carena e all'assenza di vibrazioni. La versione IPS 600 (435 cv) utilizza lo stesso motore da 5,5 litri del 500 ma non "depotenziato"; per averlo ci vogliono altri 30.000 euro. La barca con i 600 arriva a 39 nodi di velocità massima, il regime di crociera si attesta sui 32. **Le condizioni della prova** Acqua leggermente mosca, 5 persone a bordo, temperatura 28° C, gasolio 350 litri, acqua 200 litri, carena pulita.

LE RUMOROSITÀ



I CONSUMI



Due dei punti di forza delle trasmissioni IPS sono proprio silenziosità e bassi consumi, testimoniati nel nostro caso dai due grafici. In particolare impressiona quanto poco gasolio venga utilizzato anche alla massima velocità.

I NUMERI CHE CONTANO

| | |
|---------------------------------|---|
| Prezzo base | con 2 x IPS 350 da 260 cv ciascuno, iva esclusa, 375.000 euro |
| Prezzo barca della prova | barca provata (con accessori, IPS 500 ed iva) 595.000 euro |

LO SCAFO

| | |
|------------------------------------|-----------------------|
| Lunghezza fuori tutto | m 13,40 |
| Lunghezza al gall. | m 13,07 |
| Larghezza massima | m 4,15 |
| Dislocamento a pieno carico | 13.100 Kg ca. |
| Serbatoio carburante | lt 910 |
| Serbatoio acqua | lt 350 |
| Motori della prova | 2 x IPS 500 da 370 cv |
| Immersione massima | m 1,10 |
| Posti letto | 2 + 2 |

OPTIONAL

Optional montati sulla barca della prova: versione con motori IPS 500 (euro 410.000), versione 2 cabine e due bagni (euro 15.000), elica di prua (euro 10.450), joystick (euro 12.800), passerella elettroidraulica (euro 15.800), chartplotter (euro 2.850), autopilota (euro 4.980), teak in pozzetto (euro 5.150), telo invernale (euro 2.950), dotazioni sicurezza per l'Italia (euro 4.100), immatricolazione italiana (euro 4.750), generatore 3,5 kW (euro 7.100).

DI SERIE

Antivegetativa, radiostereo con Ipod, comandi elettronici, movimentazione elettrica tendalino e portellone, parabordi con copertura, scala bagno manuale, tridata ST60, Vhf, teak sulla piattaforma e sui gradini di poppa, cassa acque nere, cappetta copricruscotto, cappa chiusura da bimini a poppa, bimini top.

COSTRUZIONE

Laminato semplice per la carena, murate e coperta in sandwich di Airex, resine vinilestere e poliestere, strato sterno in gelcoat isoftalico neopentilico, longheroni e madieri rinforzati e stratificati. Angolo V a prua (pos. statica): 42.4°, a metà scafo 22.5°, a poppa 20.6° (pos. statica). Pattini di sostentamento laterali, oltre allo spigolo, uno per lato.

MOTORE

Volvo Penta - modello IPS 500

6 cilindri in linea; alimentazione a gasolio; alimentazione turbo, aftercooler con compressore volumetrico; cubatura 5.500 cc; potenza 370 CV; peso singolo motore 900 kg.

INDIRIZZI

Costruito da Cantieri di Sarnico, viale degli Abruzzi, 25
25031 Capriolo (BS), tel. 030 7461165
www.cantieridisarnico.com

