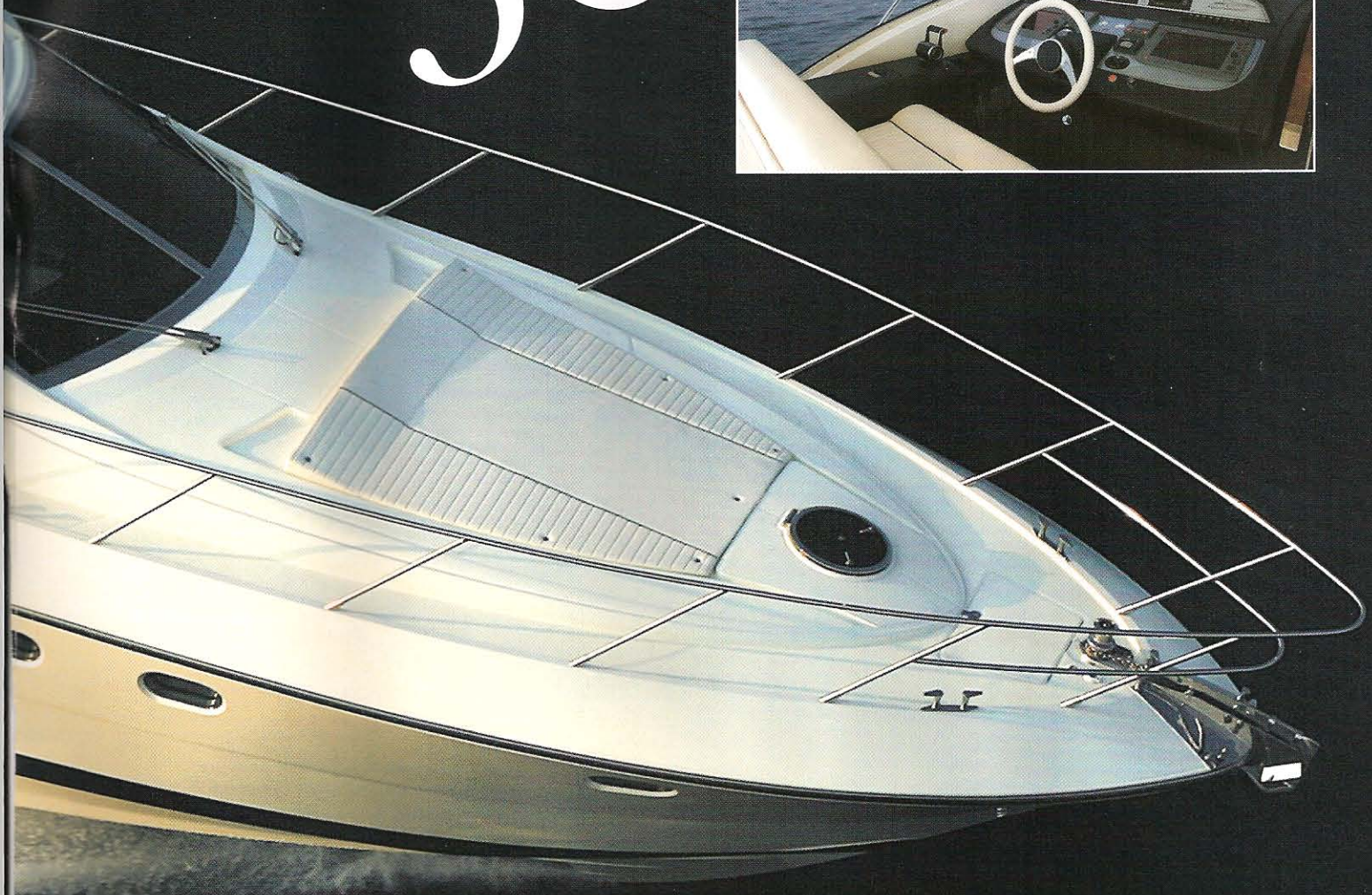


Pour ses quelque 20 unités à cockpit ouvert produites chaque année, jamais le constructeur transalpin n'a utilisé l'appellation Open. Compte tenu de sa situation géographique, dans le Nord de l'Italie à l'intérieur des terres, le chantier, fondé en 1992 sur les bords du lac d'iseo et racheté en 1997 par

SARNICO

50



Avec ce 50 pieds, Cantieri di Sarnico a enrichi sa gamme d'un open fougueux protégé des ardeurs du soleil par une capote rigide. *Par Hans Wischer*

Antonio et Luigi Foresti, s'est spécialisé dans les modèles "sport" jusqu'à 65 pieds. Le 58 (M&B 131) et le 65, par exemple, sont des modèles conçus pour la navigation en famille. Dotés de qualités très marines, même par mer agitée, ils sont capables d'effectuer des virages très serrés, des caractéristiques que l'on retrouve sur le

dernier-né, le Sarnico 50. Pour la première fois, le chantier et l'équipe de design de Nuvolari & Lenard ont décidé de couvrir, partiellement, le cockpit, avec une capote rigide. Cette dernière s'intègre dans les lignes élégantes des superstructures et remplit parfaitement sa mission, à savoir ombrager le poste de pilotage et la par-

tie séjour du cockpit. Une section coulissante de 5 m² à commande électrique par bouton permet de laisser rentrer l'air et la lumière par beau temps et se ferme en un tour de main lorsque le temps se rafraîchit ou se gâte. A l'arrière de la capote, le cockpit se prolonge dans une partie ouverte avec bains de soleil de part et d'autre



Dans la version tricabine, le salon est complété par un coin télévision et repas idéal pour les enfants.

Ci-dessus : la cuisine.

A droite : la cabine propriétaire. En option, le chantier propose un système d'air conditionné à ventilation plus ou moins bruyante.



d'un passage au revêtement teck antidérapant menant vers deux larges marches au-dessus de la cabine arrière.

Un imposant escalier central redescend vers la plate-forme de bain dotée d'une douche d'eau douce. Pour débarquer, on emprunte la passerelle Besenconi sur bâbord qui sert également de grue pour l'annexe supplémentaire de 200 kg rangée

sur la plate-forme de bain. Une passerelle pour une charge de 350 kg est disponible en option. Le support de l'annexe comporte un astucieux mécanisme permettant une bascule latérale facilitant la mise à l'eau. L'échelle de bain intégrée dans la plate-forme est tout aussi facile à mettre en place grâce à sa commande électro-hydraulique actionnée par un bouton.

VERSIONS BI OU TRICABINES

Le cockpit ainsi que la plate-forme de bain sont recouverts de teck, les passavants de 30 cm de large seulement avec un pavois d'un peu plus de 60 cm de hauteur sont en Polyester renforcé à structure antidérapante, tout comme la plage avant dotée de matelas de soleil où trois passagers peuvent profiter du soleil au mouillage. Il y

a également un branchement pour une deuxième

douche ainsi qu'une baille à ancre dotée d'un système de nettoyage de la chaîne avec suffisamment d'espace pour ranger les pare-battages.

De retour au cockpit de 14 m² environ, l'on découvre le winch électro-hydraulique de série permettant de border les amarres à l'arrière. Un deuxième winch est proposé en option. La table à rallonge en Polyester renforcé pour cinq à six personnes fait face à une cuisine extérieure avec évier, plaque vitrocéramique à deux feux et emplacements pour la machine à glaçons et le lave-vaisselle disponible en option. Assis sur une banquette surélevée sur l'avant bâbord, le pilote et son copilote bénéficient d'une vue panoramique. Sur tribord, une deuxième banquette permet de s'asseoir ou de s'allonger. La coque à bouchain vif avec V profond (17,5° au centre, 8° à l'arrière) ainsi que le pont et les superstructures sont en sandwich Polyester renforcé et mousse Airex d'une épaisseur maximale de 28,5 mm. La



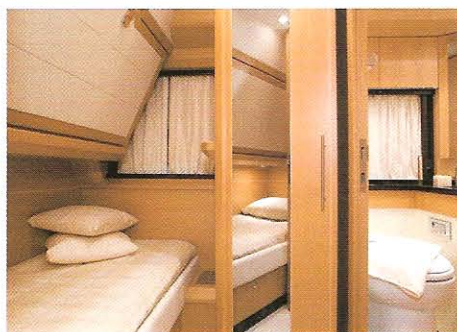


transmission est facilement accessible pour les révisions et réparations via la penderie de la cabine arrière et un capot. Pour accéder à la salle des machines, on emprunte une ouverture dans le sol du cockpit et une échelle en inox avec des marches peu sécurisantes.

Sur le plan de la navigation, le Sarnico 50 passe allègrement dans le clapot désordonné comme il l'a prouvé lors de notre essai. Sans avoir recours aux flaps, il reste bien à plat permettant ainsi une visibilité vers l'avant d'autant plus excellente que l'action des essuie-glaces sur le pare-brise est efficace contre les embruns. En marche arrière, il garde parfaitement son cap. Au ralenti, il vire sur une seule longueur en inversant un moteur. En vitesse rapide, il lui faut quatre à six longueurs selon le sens de rotation. En revanche, son ralenti de 6,5 nœuds avec un seul moteur embrayé est trop élevé pour les ports et les zones où la vitesse est limitée. Pour pallier ce défaut, il faudrait installer des vannes de réduction capables, au besoin, de réduire la vitesse jusqu'à l'arrêt total.

L'intérieur est très lumineux. Les menuiseries en chêne clair au vernis satiné, les baguettes décoratives en érable, les moquettes beiges du salon et des cabines et les caillebotis en teck dans les cabinets de toilette contrastent avec les teintes foncées du wengé utilisé pour les plans de travail et les dessus des meubles de salles de douche.

La version standard comprend une cabine propriétaire avec lit double à l'avant et une cabine arrière accessible par le cockpit et dotée de lits jumeaux disposés en diagonale. Toutes deux offrent des rangements suffisants pour plusieurs semaines de croisière ainsi que des salles de



PERFORMANCES EN MER

Vitesses et niveaux sonores mesurés lors de notre essai au large de Barcelone, par vent force 1 et mer calme, avec un bateau à mi-charge et quatre personnes à bord

VALEURS MAXI

37,2 nœuds à 2 350 tr/min après 20 sec ; 87 dBA dans la timonerie extérieure, 87 dBA dans le salon et 81 dBA dans la cabine propriétaire.

VALEURS MINI

6,5 nœuds avec un seul moteur et 7,8 nœuds avec deux moteurs à 600 tr/min ; 65 dBA dans la timonerie extérieurs, 62 dBA dans le salon et 58 dBA dans la cabine propriétaire.

VITESSE MINIMUM D'HYDROPLANING

11,7 nœuds à 1 050 tr/min après 4 sec ; 75 dBA dans la timonerie ouverte, 72 dBA dans le salon et 67 dBA dans la cabine propriétaire.


VITESSE DE CROISIÈRE

33,4 nœuds à 2 000 tr/min après 26 sec ; 86 dBA dans la timonerie ouverte, 86 dBA dans le salon et 80 dBA dans la cabine propriétaire.

douche attenantes avec lavabo, WC et bidet.

Pour le salon, le chantier propose soit un grand canapé en L sur bâbord et une grande cuisine sur tribord, soit un petit canapé avec une petite cuisine sur tribord et une troisième cabine centrale à lits superposés (celui du bas étant fixe, celui du haut rabattable) avec un troisième cabinet de toilette sur l'autre bord. Dans la version essayée tricabine, la table et les deux tabourets forment un salon ou une salle à manger pour cinq et peuvent, au besoin, être rangés latéralement pour dégager

de la place. C'est une solution souple et pratique qui permet d'utiliser au mieux ce petit volume.

Les architectes et le chantier ont tout fait pour offrir le maximum sur ce 50 pieds, que ce soit en termes d'espace de vie dans le cockpit ou de volume et d'équipements intérieurs, avec un nombre de cabines au choix (deux ou trois) et un salon modulable. Pour tous ceux qui sont prêts à se passer d'un garage d'annexe au profit d'une paisible cabine VIP arrière, le Sarnico 50 est une séduisante proposition. 

SARNICO 50

Architecte Sarnico

Style extérieur et intérieur

Nuvolari Et Lenard

Longueur hors-tout

15,75 m

Largeur maxi 4,38 m

Tirant d'eau 1,35 m

Déplacement à vide 18 t

Motorisation

2 MAN 8 V turbodiesel x

588 kW /800 ch avec

transmission à arbre

Vitesse maxi mi-charge/

croisière

39 nœuds/35 nœuds

Carburant 2040 l

Eau douce 525 l

Eaux grises 70 l

Eaux noires 130 l

Chantier

Cantieri di Sarnico, Italie

Distributeur France

Interyachts,

98000 Monaco

Tél. +377 97706655

interyachts@monaco377.com

