



Sarnico 60

In einer Klasse, in der andere Werften gerade eine New Open anbieten, hat die Sarnico-Werft gleich drei Modelle. Hans Wischer hat alle drei gefahren. Im folgenden berichtet er über die neue 60, mit der er vor Barcelona unterwegs war.

Die Sportcruiser-Klasse im Stil der New Open zwischen 58 und 65 Fuß ist international stark besetzt. Zahlreiche Werften haben in dieser Größenordnung eine New Open im Portfolio, Cantieri di Sarnico sogar drei. Zwei davon hat M&Y schon vorgestellt, die Sarnico 58 in Ausgabe 6/2003, die 65 in 6/2004. In der dritten, der neuen 60 finden sich vertraute, Sarnico-typische Linien und Elemente des Coupé-Konzeptes vom Studio Nuvolari & Lenard aus der 65 wieder, aber auch solche aus der vor einem Jahr präsentierten 50.

Stets aber wurden Details der Linienführung und der Einrichtung auf den neuesten Stand gebracht. Geblieben ist das Grundprinzip: der Tender ruht statt in einer Heckgarage auf einem verschiebbarem Gestell auf der Badeplattform – das Heckgarage schafft mehr Raum, und die Besenzoni-Passarelle mit Liftfunktion für den Tender lässt sich ausfahren



Schatten oder Sonne - dank Hardtop ist beides möglich (l.). Klar und sauber - Bad mit Dusche (r.).

oder Teile der mit Teakholz belegten Badeplattform mit der 4-stufigen, elektro-hydraulisch ausfahrbaren Besenzoni-Badeleiter lassen sich nutzen, ohne das Beiboot vorher auszusetzen. Das Mehr an Raum bringt zwei Achterkabinen mit Zugang vom Cockpit – eine für zwei Gäste an BB mit Betten über Eck und Duschbad, die andere für den Skipper an

StB mit Toilettenraum und Waschbeckendusche. So können insgesamt sieben Personen in vier Kabinen nächtigen. Für einen 60-Fuß-Sportcruiser ist das schon sensationell.

VIP-Kabine vorn und Eigenerkabine in ruhiger Lage mittschiffs, beide mit Queensize-Doppelbett und reichlich Schrankraum, rahmen den Salon ein.

Dessen eierschalenfarbiges Lederecksofa lässt sich mit Tisch und zwei Hockern zu einer Sitz- und Essrunde komplettieren. Bei Nichtgebrauch wird der Tisch – wie auf der Sarnico 50 – zusammengeklappt und mitsamt den Hockern an der Längswand unterhalb des Sony-Flachbild-TV mit Ledergurten gehalten. Hinter dieser Wand trennen zwei nahezu identische Duschbäder mit quadratischen Waschbecken, elektrischen Tecma-Toiletten, Dusche mit Teakgrättingsitz und Bidet die Schlafbereiche von Eigner und VIP-Gästen. Die Pantry liegt an StB direkt am Niedergang, mit Frigomatic-Kühl- und Tiefkühlschrank in Edelstahl sowie Spüle, Bosch-Herd, Mikrowelle und Dunstabzug. Die Täfelung in seidenmatter Eiche ist mit Ahorn, Wengé und hochglänzendem Zebrano, einem afrikani-

schen Holz mit ausdrucksstarker Maserung, abgesetzt. Zusammen mit dem beigefarbenen Schlingenteppich und den Sofas aus fast weißem Leder wirken die Bereiche unter Deck hell und freundlich.

Im rund 15 m² großen Cockpit mit Not-Stop-Paneel für Motoren und Feuerlöscher, dazu Stauraum für Rettungswesten (für die Rettungsinsel gibt es ein Extra-Staufach im Heck bei der Badeplattform) und elektrischen Verholwischen für die rückwärtigen Festmacher, haben unter dem Hardtop am ausziehbaren GFK-Tisch fünf bis sechs Personen Platz. Vis-à-vis an StB gibt es eine Außenpantry. Vorn an BB haben Steuermann und bis zu drei Gäste von erhöhter Position auf einer Vierer-Sitzbank am dunkelblauen Volant das Geschehen rundum bestens im Blick und auch alle Instru-

Verwandlungskünstler - der Salon mit ausgeklapptem Esstisch vor dem Sofa und den Hockern an der Wand (l.) und mit zusammen geklapptem Tisch am Schott und mit Pantry im Vordergrund (r.). Hinter der Wand mit dem Flachbildfernseher liegen die Bäder von Eigner- und VIP-Kabine (u.).





Geschmackvoll durch und durch - die Vertäfelung in heller Eiche, abgesetzt mit Wengé und ergänzt durch farblich passendes Zebrano in der Eigenerkabine (o.) und im ganzen Schiff. Der Flachbildfernseher darf nicht fehlen (r.). Vorn erhöht das Doppelbett in der VIP-Kabine (r.o.).

mente sind blendfrei ablesbar. Bei hochgeklappter Sitzfläche kann der Fahrer für noch besseren Überblick aus dem Stehen steuern. In dem diesen Bereich überspannenden Hardtop lässt sich ein etwa 8 m² großes Schiebeluk öffnen - für mehr Frischluft und Sonne.

Nach achtern öffnet sich das Cockpit komplett, mit Doppelsonnenliegen zu beiden Seiten der mit Teakholz belegten Passage, die über eine zentrale Revuetreppe hinab auf die geräumige Badeplattform führt und der Yacht beim rückwärtigen Festmachen einen überaus imposanten Anblick verleiht. Cockpit und Badeplattform sind mit Teakholz belegt. Die

seitlichen, etwa 30 cm schmalen Gangbords und das Vorschiff sind mit GFK-Antislipstruktur versehen von einer ca. 60 cm hohen Seereling geschützt. Auf dem Vordeck können drei Personen auf fest eingeschraubten Kissen die Sonne anbeten oder duschen, der Anschluss dafür ist vorhanden. Der Ankerkasten verfügt über eine Kettenwaschanlage und der Fenderstauraum ist gut dimensioniert.

Der Knickspant-Rumpf mit tiefem V sowie Deck und Aufbauten bestehen aus einem bis zu 19 mm starken GFK/Airex-Sandwich. Bei den Fenstern unter dem Hardtop hat das Design-Studio Nuvolari & Lenard geklont:





Fahreigenschaften Sarnico 60

Bei den Seekonditionen am Testtag tauchte die Sarnico 60 in langsamer Fahrt und bei Wellen aus allen Richtungen sanft ein, steckte auch ebenso sanft in schneller Fahrt seitliche Wellen weg. Wellen von vorn in schneller Fahrt hingegen wurden mit harten Stößen quittiert. In Langsamfahrt lief die Sarnico 60 rückwärts weitgehend kursstabil, drehte rück- wie vorwärts dank Umsteuerung der Doppelmotoren auf dem Teller, gegen den Wind bestens unterstützt von den ausreichend stark dimensionierten Vetus-Querstrahlrudern in Bug und Heck, auch wenn sie – weil elektrisch und nicht hydraulisch – nur kurzzeitig zu aktivieren sind. Die Minimalgeschwindigkeit für die Hafenfahrt ist mit 6,7 kn bei nur einer eingekuppelten Maschine allerdings zu hoch. Zu hoch auch für Fahrten auf so manchen Binnenrevieren mit Tempolimit. Mit ständigem Ein- und Auskuppeln lässt sich die Minimalfahrt zwar dem geforderten Tempolimit anpassen. Doch das ist mühsam. Ideal wären Trolling-Ventile, die die Fahrt bis auf 0 kn mindern. Auch ohne Trimmklappeneinsatz hielt sie für optimalen Vorausblick die Nase stets eben. Überkommendes Spritzwasser wurde von den Scheibenwischern bestens abgewiesen. In schneller Vorwärtsfahrt dreht sie auf zwei bis drei Bootslängen, verliert nach dem vollen 360°-Kreis gerade einmal 3 kn und ist auf Geradeaus-Kurs nach dem Zirkel innerhalb von 10 Sekunden wieder auf dem Ausgangstempo. Damit zählt die Sarnico 60 zu den Besten in ihrer Klasse.

MY-Messungen auf dem Mittelmeer vor Barcelona bei 40 % Ladung, 9 Personen an Bord, Windstärke 3 und Seestärke 3-4

Minimal	mit 1 Maschine 6,7 kn, mit 2 Maschinen 8,2 kn bei 600 U/min
Untere Gleitfahrt	12,7 kn bei 1.000 U/min, erreicht nach 13 sec
Marschfahrt	32,8 kn bei 2.000 U/min, erreicht nach 31 sec
Maximal	38,5 kn bei 2.300 U/min, erreicht nach 40 sec

Dezibel-Sound-Check an Bord


	am Steuerstand unter dem Hardtop	im unteren Salon	in der Eignerkabine	im Achtercockpit
Minimalfahrt	72 dBA	66 dBA	69 dBA	72 dBA
Untere Gleitfahrt	78 dBA	71 dBA	78 dBA	79 dBA
Marschfahrt	88 dBA	87 dBA	84 dBA	89 dBA
Maximalfahrt	88 dBA	87 dBA	85 dBA	89 dBA



Für die dreiköpfige Crew gilt das gleiche stilistische Ambiente, nur der Platz ist beschränkter wie in der Zweibettkabine (o.) und der Skipperkabine (l.) und im Bad (l.o.).

Über die elliptischen unteren Salonfenster, die besten Ausblick aus dem Sitzen heraus bieten, wurden ähnlich geformte weitere Fenster gesetzt, durch die man im Stehen hinaus schauen kann. Der Geräteträgerbügel für die Antennen ist harmonisch in das Hardtop integriert und wirkt keinesfalls nur aufgesetzt. Um die stabile Lage im Wasser zu erhöhen, sind die Motoren in der Bootsmitte angeordnet, die Tanks nach außen verlegt. Der Maschinenraum ohne Stehhöhe und zugänglich vom

Cockpit durch eine Luke und über eine steile Edelstahl-Leiter mit Rundrohr-Stufen ist Technik voll gepackt. Eingeformte Tritte oder Teakbeläge böten mehr Sicherheit wie auch Handläufe zwischen den Motoren. Doch die fehlen meist auch auf anderen Booten dieser Klasse.

Fazit: Bei der Sarnico 60 haben Werft und Designer sich erfolgreich bemüht, auf einem 60-Fuß-Sportcruiser soviel wie möglich unterzubringen. 

SARNICO 60

L.ü.A. 18,57 m
 Rumpflänge 18,22 m
 Breite 4,80 m
 Tiefgang 1,41 m
 Höhe ü.WL 4,43 m
 Verdrängung 28 t (voll beladen), 23 t (unbeladen)
 Rumpfform Knickspant mit tiefem V, Aufkimmung Mitte 17,5°, am Heck 9°
 Rumpf, Deck & Aufbauten Sandwich aus GFK und Airex, bis zu 19 mm stark

- **Motoren** 2x 809 kW / 2x 1.100 PS (MAN 10-Zylinder-Common Rail-Turbo-Diesel mit ZF-Antrieb)
- **Schaltung** Bosch-Rexroth
- **Elektronischer Kompass** Raymarine
- **Magnetkompass** Ritchie
- **Propeller** 4-Blatt (Italian Propeller)
- **Treibstoff** 2.500 l
- **Reichweite** 330 sm bei 25 kn, 300 sm bei 30 kn
- **Generator** 12 kW (Mase)

- **Bordelektronik** Instrumente (VDO / MAN & Raymarine) / 2x GPS-Kartenplotter, Autopilot, UKW (Raymarine)
- **Elektr. Bugstrahlruder** 7 kW (Vetus)
- **Elektr. Heckstrahlruder** 5,4 kW (Vetus)
- **Frischwasser** 650 l
- **Warmwasserboiler** 80 l (elektrisch)
- **Abwasser** Grauwasser 2 x 35 l, Schwarzwasser 130 l
- **Passarelle mit Tenderlift** 300 kg Tragfähigkeit (Besenzoni)

- **Alarm-Systeme** für Bullaugen (geschlossen/offen)
- **Klassifizierung** CE B & RINA
- **Konstruktion/Design** Nuvolari & Lenard
- **Preis** ab 1,47 Millionen EUR zzgl. MwSt im Auslieferungsland
- **Werft/Baujahr** Cantieri di Sarnico (Italien) / 2005, I-25031 Capriolo (BS), Tel. +39 030 746 11 65, Fax +39 030 746 17 04, e-mail: info@cantieridisarnico.it

