

# boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

Printed in Germany

Benelux € 4,95 Finnland € 6,30 Frankreich € 5,65 Griechenland € 6,40 Italien € 5,65 Portugal (Cont.) € 5,65 Slowenien SIT 1310,- Spanien € 5,65

## BEIBOOTE

Billig und trotzdem gut?

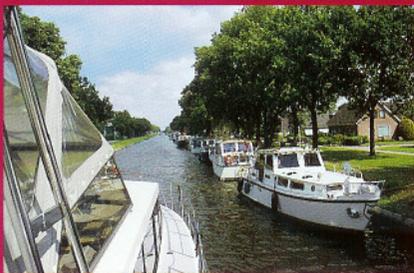
## BORD-TV

Mit diesen Antennen  
verpassen Sie  
kein WM-Spiel

## NAVIGATION

Mit dem PDA als  
Plotter unterwegs

FAHRBERICHT:  
SARNICO 50



## HOLLAND

Chartertörn  
durch die grünen  
Provinzen der  
Niederlande.





Fahren Ihr Rumpf bietet auch bei hohen Geschwindigkeiten noch exzellente Rauwasserqualitäten.

# Aus einem Stamm

**SARNICO 50** Ihre Rumpfform läuft schon seit Jahren erfolgreich – das Furnierholz kommt aus einem einzigen Baum.

**W**arum ändern, wenn es passt und vor allem auch funktioniert?“, denkt man sich bei Cantieri di Sarnico. Schließlich ist Hydrodynamik ein schwieriges und besonders empfindliches Terrain, das mitunter vom Designer beim Entwickeln von neuen Rümpfen die gleichen Fertigkeiten verlangt, die auch im Kunsthandwerk Einzigartiges schaffen. Auf Computer ist

da nicht immer Verlass. Luigi Foresti ist daher einer der ganz wenigen Werftchefs, die das Glück haben, über einen guten Rumpf zu verfügen, der für all seine Modelle zu passen scheint und dementsprechend nur leicht modifiziert werden muss.

Dass diese Änderungen geglückt sind, zeigen die Fahreigenschaften der Sarnico 50. Sie meistert das durch Windstärken von 4-5 Beaufort aufge-

wühlte Wasser vor Rapallo mit Bravour. Ihr vorn stark gekimmter V-Rumpf, der nach achtern flacher ausläuft, bügelt im wahrsten Sinne des Wortes über alle Wellen komfortabel

und sicher hinweg. Nass wird's dabei nur, wenn der Wind von vorn bläst. Dann sorgen aber große Scheibenwischer für passable Voraussicht.

Der spezielle Sarnico-Riss lässt das Testboot schon frühzeitig gleiten, sodass die wirtschaftliche Fahrt bereits bei 1500/min (23 kn) liegt. Für den Skipper der Sarnico mit ihren beiden 900-PS-MAN-Motoren bedeutet das knapp 300 sm

feinste  
Verarbeitung

ausgefeilte  
Technik

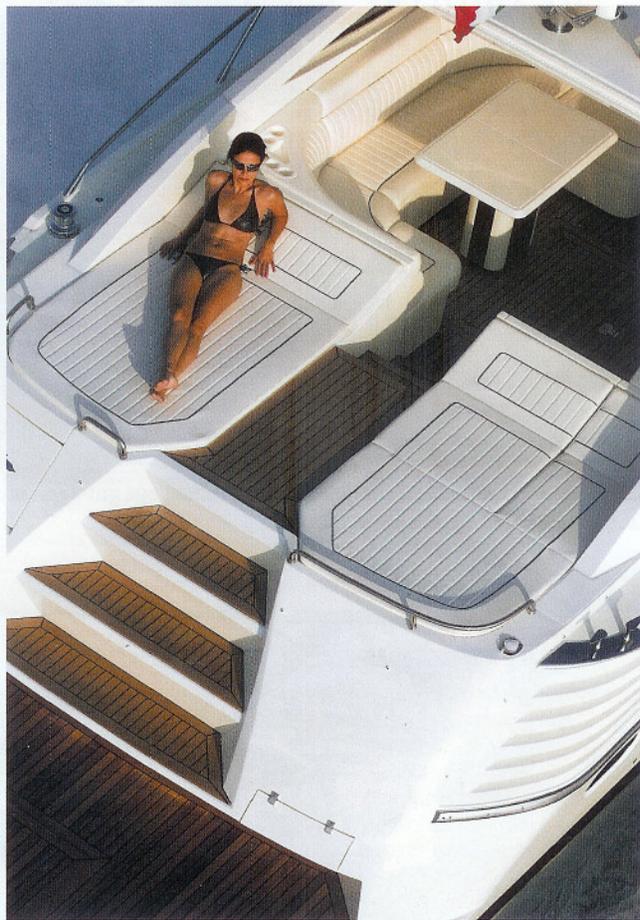


Fahrspaß am Stück, zuzüglich 15 % Reserve. Das ist ein guter Wert und für ein Boot mit CE-Kategorie B (außerhalb von Küstengewässern) angemessen. Auf knapp 200 sm reduziert sich der Aktionsradius in voller Fahrt, wenn das Boot mit maximal 38 kn übers Wasser gleitet.

Was den Schalldruck in Gleitfahrt betrifft, so steigt er in voller Fahrt über die 85-dB/A-Komfortgrenze und liegt im akzeptablen Bereich, wenn die Motoren nicht mehr als 2000/min (32 kn) drehen.

Das Thema Extremmanöver ist schnell abgehandelt, da 11 Umdrehungen des allzeit leichtgängigen Ruders keine hektischen Manöver zulassen. Auf der imaginären Slalomstrecke oder in den Kurven neigt sich das Boot leicht und ungefährlich zum jeweiligen Kurvenmittelpunkt und benötigt etwa 140 m für einen Vollkreis.

Im Hafen ermöglichen gegenläufig eingekuppelte Propeller, auf engstem Raum zu manövrieren. Das serienmäßige Bugstrahlruder wird nur bei



**Cockpit** Auf den beiden riesigen und bequemen Liegen im Heck finden Sonnenhungrige reichlich Platz.



**Details** Sicherheit und Design können sich ergänzen, wie Reling und Linienführung hier zeigen.



**Cockpit** Der bequeme Zugang zur Heckkabine liegt gut versteckt unter der Sonnenliege an Steuerbord.



**Fahrstand** Ergonomie und feine Details bestimmen den Arbeitsplatz des Kapitäns. Ein Haltegriff für den Beifahrer fehlte.



**Salon** Der kleine Cocktailltisch lässt sich zur Sitzecke stellen und dort mit einer Vergrößerungsplatte zum Esstisch wandeln.

seitlichem Wind oder starker Querströmung benötigt.

Bestnoten erhält der übersichtlich gestaltete Fahrstand, wo der Fahrer ein Teil der Sitzfläche zum Fahren im Stehen hochklappen kann. Die Füße stellt er dabei auf ein klappbares Podest und schaut dann entspannt aus dem Schiebedach. Auf der Fahrersitzbank haben zwei Personen Platz, allerdings bietet sie nach Steuerbord keinen Seitenhalt, und einen Haltegriff für den Beifahrer vermissen wir auch. Weiter störten uns am Fahrstand die getönten Scheiben, die das Fahren bei schlechtem Wetter und in der Nacht einschränken.

In puncto Verarbeitung rangiert Cantieri di Sarnico mit seinen Booten unter den Besten der Besten. Beispiele: Im Rumpf werden zwei extra stabile Schottwände eingebaut und der komplette Rumpf mit dem Deck mittels Laminat fest verbunden. Das gibt dem Boot besonders für hohe Geschwindigkeiten die notwendige Steifigkeit, um verwindungsfrei über Wellen zu fahren.

Beim Möbelinnenausbau wird erst alles zugeschnitten, im Boot angepasst, danach alles wieder ausgebaut, um der Einrichtung an der Werkbank den letzten Feinschliff zu geben. Weitere Besonderheit: In der Sarnico 50 stammt das gesamte Furnierholz von einem einzigen Baumstamm. Das verleiht jedem Boot den Hauch von Exklusivität und macht es zum Unikat.

Als erste Werft baut Sarnico in den Hardtop-Aufsatz seitlich Fenster ein, was ein wesentlich größeres Blickfeld vermittelt und damit subjektiv auch mehr Raum. Wenn man dann das Schiebedach öffnet, steht dem Openair-Gefühl nichts mehr im Wege.

Man mag Luigi Foresti Detail-Besessenheit nachsagen,

## DATEN

### DAS BOOT

Werft	Cantieri di Sarnico/I
Typ	Sarnico 50
CE-Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Länge über alles	15,75 m
Breite	4,38 m
Verdrängung	18 t
Tiefgang	1,35 m
Durchfahrthöhe	4,28 m
Kraftstofftank	2040 l
Wassertank	525 l
Kabinen	3
Kojen	6

**Testmotorisierung**  
2 x 666 kW (900 PS) MAN

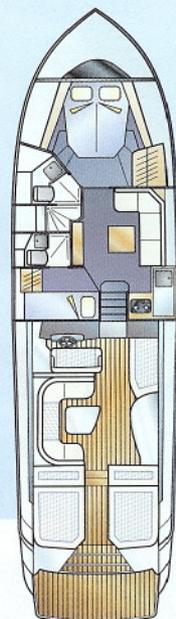
**Mögliche Motorisierung**  
Einbaudiesel mit  
2 x 592-666 kW (800-900 PS)

**Preis (Standardausführung)**  
1 030 000 €

**Vertrieb** Cantieri di Sarnico S.p.A.  
Viale Degli Abruzzi, 25  
I-25031 Capriolo (BS)  
[www.cantieridisarnico.it](http://www.cantieridisarnico.it)

### DER MOTOR

Hersteller	MAN
Typ	D2848 LE423
Leistung	666 kW (900 PS)
Vollastdrehzahl	2300/min
Zylinder	V8
Hubraum	14,618 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung	1,75:1
Testpropeller	RH/LH 4 x 730 mm x 1120 mm



ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN



**Details** Klare Linienführungen und wohl dosierte Proportionen erfreuen den Ästheten und der allseits bestens zugängliche Motorraum den Servicetechniker.

das zeugt aber nur davon, dass er sich um jede Kleinigkeit am Boot Gedanken macht.

So ist das Schiebedach im Hardtop nicht nur aus Kohlefaser leicht gebaut, sondern besitzt noch einen Zwangsmechanismus, der es beim Schließen vorn fest auf Dichtung und

Rahmen presst. Der Vorteil: absolut wind- und wasserdicht.

Die Sarnico 50 gibt es entweder mit zwei oder – wie unser Testboot – mit drei Kabinen. Der Eigner bezieht entweder die Bugkabine mit großem Doppelbett (muss aber dann das Bad mit den Gästen teilen)

oder wohnt in der Achterkabine mit zwei Einzelbetten und eigenem vollwertigem Bad. Kritik verdient das Badezimmer auf Grund der geringen Stehhöhe von nur 1,75 m. Ansonsten wird niemand unter 1,87 m Probleme mit der Stehhöhe im Boot haben.

Wie üblich, betritt man ein Boot dieser Größe über das Heck, wo eine Kran-Gangway den Zutritt erleichtert. Wer dagegen über die Seitendecks ins Cockpit will, muss über die Heck-Sonnenliegenpolster klettern.

Auch der Punkt Sicherheit kommt auf der Sarnico 50 nicht zu kurz: Vorbildlich sind die seitlich vom Fahrer angebrachte Handlenzpumpe und die

Notfallhebel, um die Tanks abzuschalten und die Motorraumbelüftung zu schließen.

Praktische Elektronik: Bei offenen Bullaugen warnt während der Fahrt ein Alarm. Am Fahrstand sind Displays mit Leuchtdioden gespickt, die aufleuchten, wenn die Geräte eingeschaltet sind oder blinken, wenn etwas nicht stimmt. Letzteres wird zusätzlich mit einem akustischen Alarm unterstützt.

Im Motorenraum missfiel uns das eingeschränkte Platzangebot und die schlecht zugänglichen Kraftstofffilter mit Wasserabscheider. Die restlichen Installationen verdienen uneingeschränktes Lob.

