

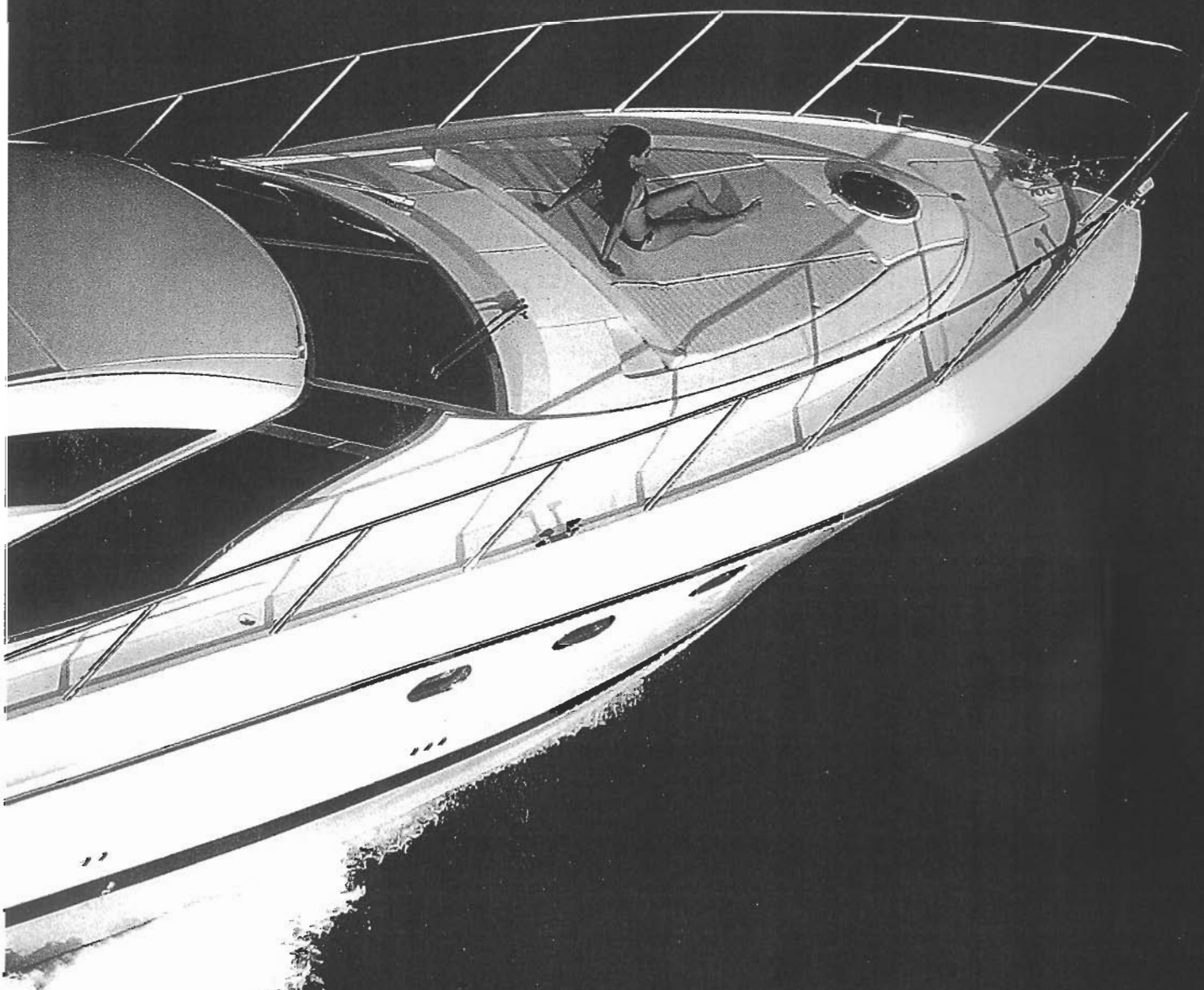
Essai | Sarnico 50

L'élégance

Avec son dernier-né, le Cantieri di Sarnico contribue à la tendance de l'open couvert en affirmant l'originalité de son style et de ses aménagements. Le 50 épouse un design élégant mais discret, raffiné mais sans ostentation. Cette qualité dans la décoration et dans la finition illustre une fois de plus la prééminence du génie esthétique italien. Texte Daniel Bru - Photos DR



discrète



1 020 000 €

avec 2 x 900 ch Mer

* Prix HT

Vitesse maxi

37,4 nœuds

Longueur **15,75 m**

Couchettes **4 + 2**

Conso. moy. **180 l/h**

Le Sarnico 50 dévoile, sous cet angle, son élégance et son originalité. Sur le dessus de la cabine arrière, le double solarium à passage central est indépendant du cockpit, qu'un toit ouvrant protège du soleil tout en assurant l'aération à la demande.

Vingt tonnes qui se pilotent du bout des doigts et avec tant de délicatesse, c'est plutôt rare ! La stabilité de route sans faille s'accompagne d'une bonne maniabilité associée à une légère gîte dans les courbes. Les plus serrées entraînent une perte de régime, mais le phénomène est peu sensible en virage large. Dans l'ensemble, c'est une impression de sérénité qui domine, accentuée par le confort du poste de pilotage abrité ou découvert à la demande, grâce au toit électrique.

Doux à la barre, souple et précis dans ses évolutions, le Sarnico 50 utilise bien ses 1 800 ch. Sans battre des records, nous avons dépassé les 37 nœuds à 2 230 tours. Le bateau déjaugé à 1 100 tours, régime où il progresse à 12,5 nœuds. On a donc de la marge pour ajuster la vitesse à l'état de la mer. Dans un petit clapot, le bateau se montre quelque peu turbulent autour de 25 nœuds, puis s'assagit en accélérant ; il fait alors preuve d'un excellent équilibre jusqu'à plus de 30 nœuds. Pour profiter de ce comportement sans forcer sur la mécanique, les versions moins puissantes (2 x 700 ch, 2 x 730 ch et 2 x 800 ch) semblent moins intéressantes que la motorisation maxi, certes plus coûteuse, mais à ce niveau de prix...

Superstructures et lignes originales

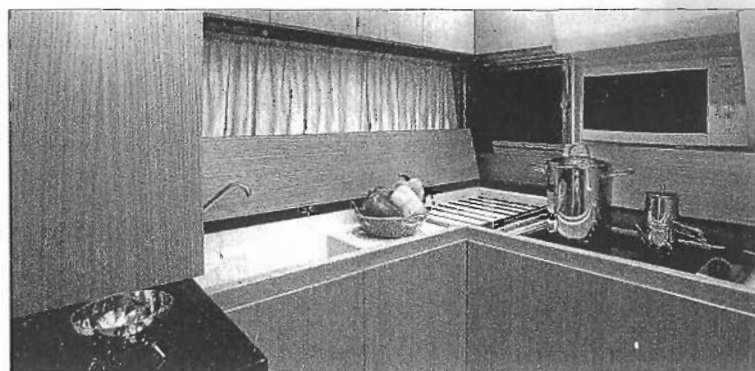
Cet équilibre marin correspond à une conception globale particulièrement harmonieuse. Le Sarnico 50 s'inscrit dans la lignée d'une série qui se signale d'emblée par une architecture originale. La silhouette assez développée en hauteur reste bien équilibrée, avec des superstructures dont la ligne plongeante à l'avant (intégrant un solarium à trois places) se prolonge par le pare-brise très incliné et ses prolongements latéraux en courbe dans lesquels s'ouvrent des baies au dessin très personnalisé.

Abrité du soleil ou bien aéré, le salon de cockpit se compose d'un carré en U latéral comprenant une table extensible, auquel fait face une cuisine escamotable très complète (réchaud électrique deux feux, plan de travail, évier triangulaire, frigidaire, congélateur et même un lave-vaisselle optionnel). Un sofa longitudinal prolonge

Bien abrité, le cockpit se transforme en un véritable salon de pont. La table est extensible par le milieu ; sa rallonge se range dans l'épaisseur du pied. En face, à tribord, la cuisine présente toutes les commodités.



Le poste de pilotage offre trois positions, dont une debout, surélevée grâce à une marche escamotable permettant au pilote de passer la tête par l'ouverture du toit. Les cadrans sont remplacés par des écrans multifonctions.



Quoique réduite dans la version trois cabines, la cuisine est fonctionnelle. Elle est traitée dans le même style de décoration que le reste du bateau.



Style raffiné
Qualité de la finition
Cabine arrière
Cockpit
Équipements



Isolément relatif de la plate-forme arrière
Accès aux passavants
Étroitesse de la cabine centrale

Comportement

★★★★

Confort à bord

★★★★

Performances

★★★

Finition

★★★★★

Manœuvrabilité

★★★★

★ à revoir ★★ moyen
★★★ bien
★★★★ très bien
★★★★★ exceptionnel



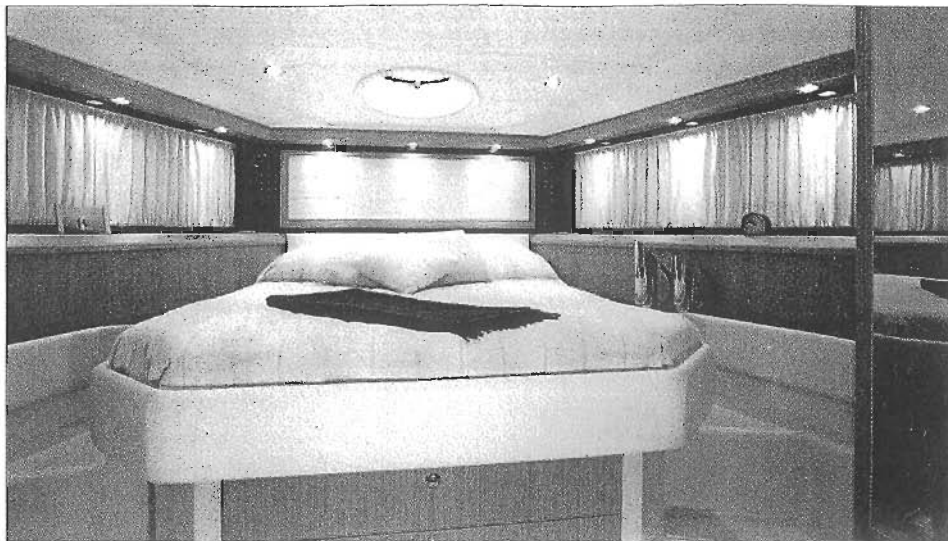
Au fait...

Si le Sarnico 50 a obtenu le prix du plus beau yacht de l'année à l'occasion du salon de Gênes en octobre dernier, les designers Carlo Nuvolari et Dan Lenard ont leur part de mérite. Ces deux jeunes quadras ont fondé, en 1989, leur cabinet de design à Venise. Depuis, le duo s'est imposé comme l'une des références en matière de design motonautique. Nuvolari et Lenard ont la particularité d'être capables de dessiner de A à Z (intérieurs, extérieurs et parfois carène) des bateaux de 13 à 80 m ! Les plus importants clients du cabinet sont Sarnico, bien évidemment, mais également Palmer Johnson, Carver et Marquis aux USA. Leur dernier projet est un mégayacht de 80 mètres qui vient de sortir des chantiers Oceanco, aux Pays-Bas.



La cuisine est située au pied de la descente. Sur bâbord, s'ouvre la cabine transversale. Le salon se transforme en un coin repas grâce à une table pliante qui se range et se fixe contre la cloison qui lui fait face, sous l'écran plat. Deux poufs la complètent.

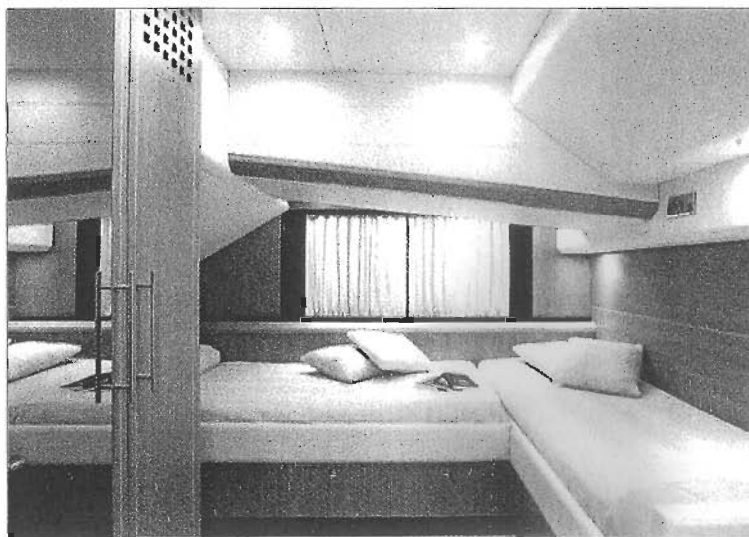
► la cuisine sur l'avant, en regard du poste de pilotage. Plutôt qu'un garage à annexe, c'est une cabine indépendante qui occupe, sur toute sa largeur, le volume disponible à l'arrière du cockpit. Le solarium qui la surmonte est séparé, en son milieu, par un passage menant à la plateforme par deux séries de marches. La cabine arrière, à deux lits disposés en L, est dotée d'une salle d'eau privée et de bons rangements. Sarnico est l'un des rares spécialistes de l'open à proposer une cabine indépendante de l'habitacle principal, qui soit plus qu'une cabine de marin.



La cabine avant est sobre dans sa décoration : bois clair, tissus blancs, rideaux qui tamisent la lumière venue des hublots. La grande classe !

Esthétisme et caractère marin

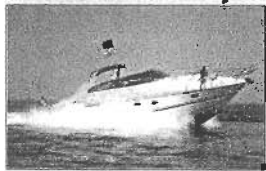
Plus qu'à la présence de teck, l'harmonie générale qui se dégage du plan de pont tient autant à la qualité des gel-coats et des selleries blanches soulignées d'un fin liseré bleu assorti au tableau de bord, qu'au dessin de chacun des éléments, parfaitement intégrés à l'ensemble. Cette recherche esthétique respecte cependant le caractère marin du bateau. Si leur accès passe par le solarium, les passavants de bonne largeur, bordés d'un cale-pied et surmontés d'un long et haut balcon, sont très sûrs. On aurait pu juste souhaiter une main courante qui les longe, ►



La cabine arrière est traitée avec autant de soin que le reste du bateau. La hauteur y est constante, et la largeur disponible a permis d'y intégrer une salle d'eau.

Une concurrence sans frontières

La vogue des vedettes open «coupé», c'est-à-dire avec hard-top ouvert, ne se dément pas. Les grands chantiers européens sont sur la brèche !



Princess V50

Ce modèle intermédiaire de la série V, qui regroupe les vedettes open du constructeur, jouit d'une grande cabine avant et d'une cabine arrière avec des lits jumeaux. Chacune dispose de sa salle de bains. Précurseur de la vedette open «coupé», Princess a conçu un hard-top plutôt court qui équilibre bien la silhouette. Précisons que le bain de soleil arrière dissimule un grand coffre à annexe.

◦ Long. 15,49 m • Larg. 4,22 m
◦ Poids 17,8 t • Puissance maxi 2 x 715 ch • Prix 525 676 € avec 2 x 480 ch • Importateur Princess France (Mandelieu, 06).



Sessa C52

Le nouveau bateau amiral de Sessa, qui a eu les honneurs de notre dernière couverture (lire Neptune n° 112), a fait le choix d'un habitacle à trois cabines et deux salles de bains. Le design intérieur est dans l'air du temps : ambitieux cocktail de mobilier minimaliste et de teinte claire. Le cockpit possède une soute à annexe, un grand carré assorti d'une TV escamotable et une cuisine d'été de belles dimensions.

◦ Long. 15,90 m • Larg. 4,50 m
◦ Poids 17 t • Puiss. maxi 2 x 675 ch • Prix 735 000 € avec 2 x 675 ch • Distribution réseau français.



Fairline Targa 47 GT

La Targa 47 a été lancée en grande pompe en octobre 2004 au salon de Gênes. Elle est de la même génération que la Targa 62, sortie un an auparavant. Ce nouveau modèle existe en deux versions : open intégral ou hard-top ouvert. L'intérieur comprend deux cabines, dont une, immense, placée au centre du bateau. Une grande soute à annexe occupe le volume situé sous le bain de soleil arrière.

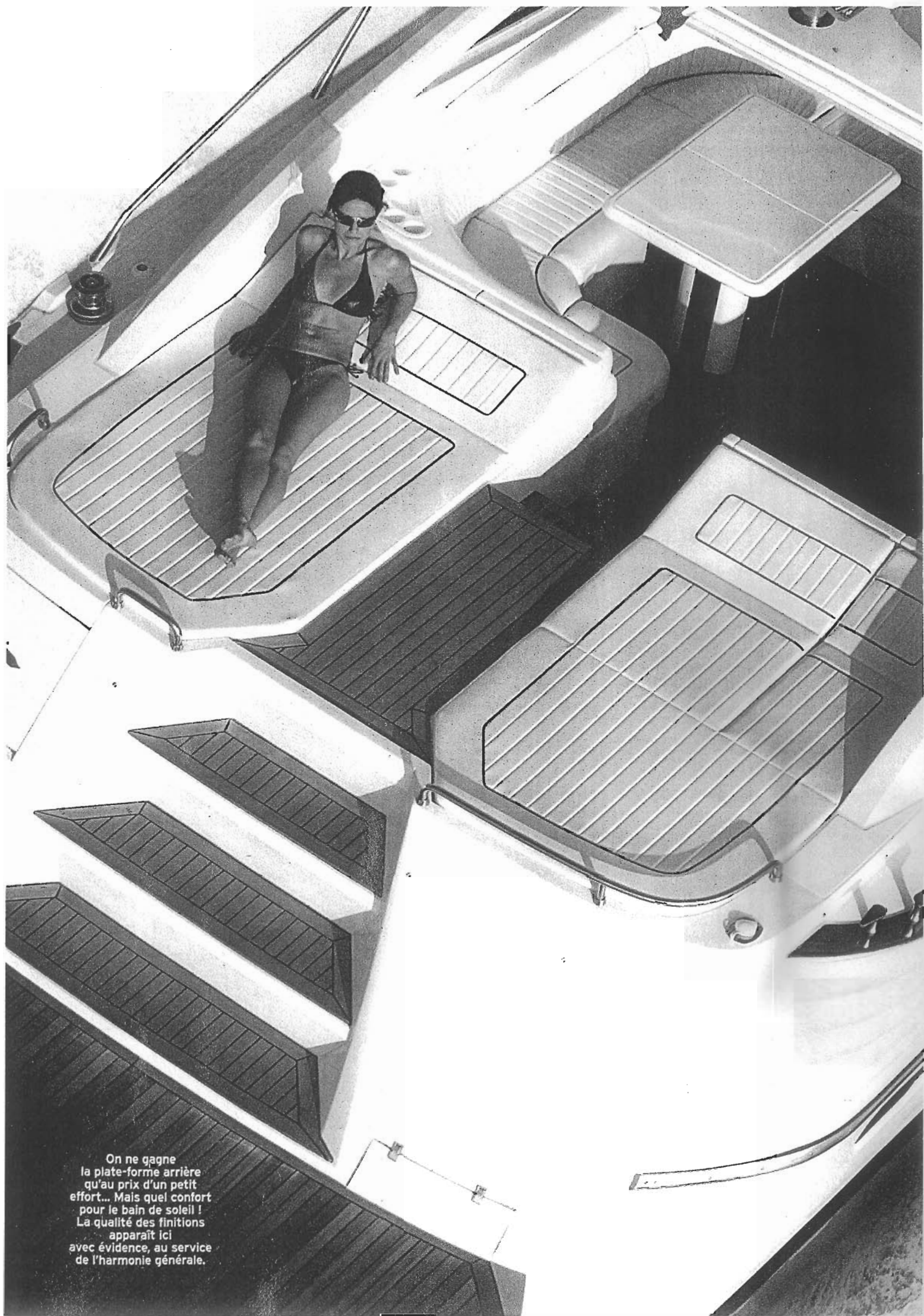
◦ Long. 14,78 m • Larg. 3,99 m
◦ Poids 17 t • Puiss. maxi 2 x 275 ch Volvo • Prix 547 420 € avec 2 x 575 ch • Importateur Arie de Boom (La Napoule, 06).



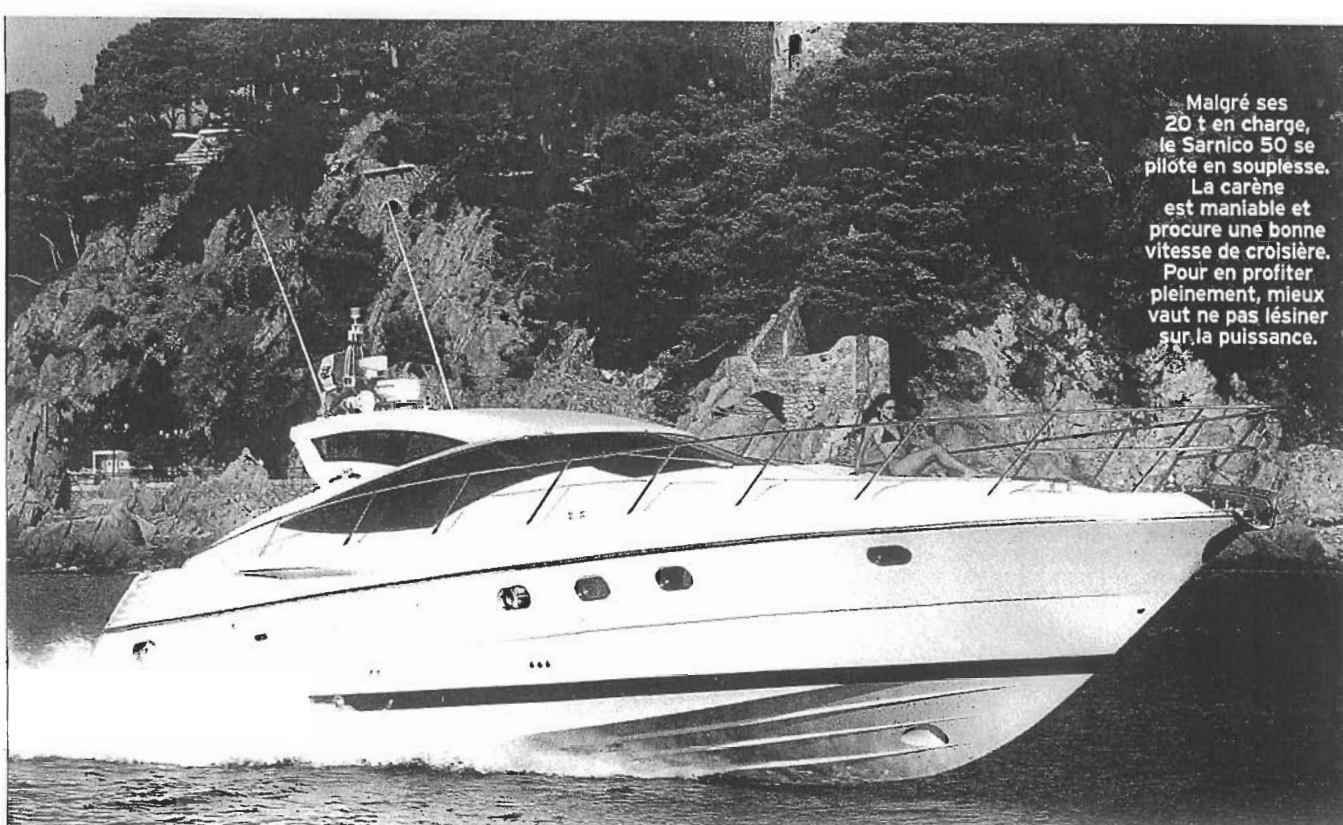
Rizzardi Incredible 45

Appartenant à la nouvelle génération de vedettes open coupé, l'Incredible 45 adopte un style plus sportif que les autres (avec l'absence notamment de balcon avant), qui n'est pas sans rappeler celui des Pershing. L'intérieur héberge trois cabines tout confort, mais c'est dans le cockpit garni d'un immense bain de soleil que l'on profite le mieux de l'Incredible, à l'abri du toit ouvrant.

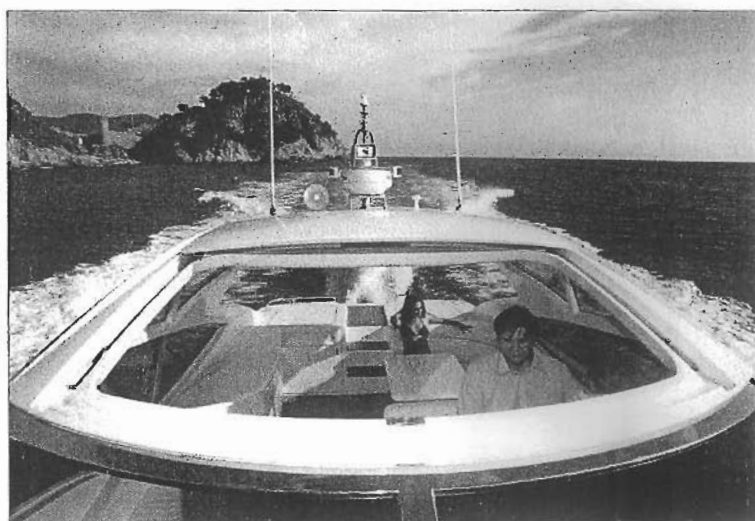
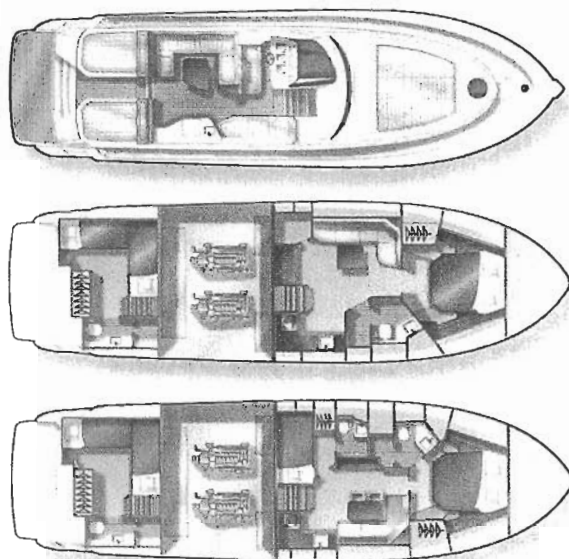
◦ Long. 14,80 m • Larg. 4,40 m
◦ Poids 14,5 t • Puiss. maxi 2 x 700 ch Volvo • Prix 730 000 € avec 2 x 700 ch • Importateur Monaco Marine (Monaco).



On ne gagne
la plate-forme arrière
qu'au prix d'un petit
effort... Mais quel confort
pour le bain de soleil !
La qualité des finitions
apparaît ici
avec évidence, au service
de l'harmonie générale.



Malgré ses 20 t en charge, le Sarnico 50 se pilote en souplesse. La carène est maniable et procure une bonne vitesse de croisière. Pour en profiter pleinement, mieux vaut ne pas lésiner sur la puissance.



Le toit ouvrant électrique découvre intégralement le poste de pilotage et procure une excellente aération aux occupants du cockpit.

► s'ajoutant à celles déjà présentes en d'autres points du bateau. Dans un tout autre style, on retrouve, à l'intérieur, le même souci d'harmonie esthétique conjuguant le raffinement à la discrétion.

Du chêne clair incrusté d'érable

Tranchant avec quelques touches de wengé de teinte foncée, le chêne clair incrusté d'érable presque blanc alterne ses veinures horizontales et verticales. Cette disposition ne doit rien au hasard, et crée un rythme dont on s'imprègne avant même de le percevoir. Comme sur le pont, chacun des éléments s'intègre à l'ensemble : rien n'est superflu et tout a sa raison d'être. Là encore, les détails marins sont présents : tous les meubles disposent par exemple

d'aérations hautes et basses. Selon que l'on opte ou non pour une cabine avec salle d'eau privée, située au pied de la descente, le carré et la cuisine sont plus ou moins développés tout en restant toujours fonctionnels pour les repas. Dans la mesure où le cockpit couvert abrite un vrai salon, cette cabine à couchettes superposées apparaît souhaitable en croisière, notamment pour y accueillir des enfants. Quelle que soit l'option choisie, la cabine avant ne change pas. Son lit central et sa salle d'eau, dotée d'un espace de douche séparé, sont très classiques. On y retrouve le même style de décoration que dans l'ensemble du bateau. Quant à l'équipement particulièrement abondant, il s'explique quelque peu par le prix élevé de cette unité, qui se situe nettement au-dessus du lot commun. ■

Caractéristiques

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Longueur 15,75 m ● Largeur 4,38 m ● Tirant d'eau 1,35 m ● Poids à vide 18 t ● Puissance maximale 2 x 900 ch
- Carburant 2 040 l ● Eau 525 l ● Couchettes 4 + 2
- Catégorie/Nbre de pers. nc
- Moteur Man ● Modèle V8-900 ● Type injonction Common rail ● Transmission ligne d'arbre ● Puissance 900 ch (662 kW) ● Cylindres 14,62 l ● Cylindrée 8 en V
- Prix 895 000 € HT (1 070 000 € TTC) avec 2 x 900 ch Man 1 020 000 € HT (1 190 020 € TTC) avec 2 x 900 ch Man
- Constructeur Sarnico (Italie), info@cantieridisarnico.it
- Importateur Leader Boats (Porto-Vecchio, 2A), InterYachts (Monaco).

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 2 x 900 ch Man diesel				
Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso. (l/h)	Rendement (milles/l)	Niveau sonore int/ext (dBA)
1 400	21	134	0,16	-
1 600	26,5	162	0,16	-
1 800	30,7	196	0,16	-
2 000	34	241	0,14	-
2 230	37,4	293	0,13	-

* Données constructeur (consommations spécifiques)

Matériel de mesure : GPS Garmin 12 XL.

Régime de croisière : 1 800 tr/mn, soit 30,7 nœuds.

Autonomie : 10 h 25 mn, soit 326 milles.

Le test Neptune