

Cantieri di Sarnico Spider

Exclusivo y veloz

La última obra de Cantieri di Sarnico es este modelo, denominado Spider por su vocación deportiva. Concebido como un confortable yate con capacidad de crucero para dos personas, ofrece una segunda cabina opcional situada debajo de la bañera. El nivel de acabados y de equipamiento estándar es muy elevado. Todo está previsto para que el propietario sólo tenga que echar combustible y zarpar. **MIQUEL**

MALLAFRÉ



- Astillero: Cantieri di Sarnico
- País: Italia
- Diseño: Nuvolari & Lenard - Victory Design
- Eslora: 13,40 m
- Camarotes: 1 o 2
- Precio: 455.000 €, la unidad probada, sin impuestos.

El astillero italiano Cantieri di Sarnico se ha caracterizado, desde su fundación, por la creación de embarcaciones de alta calidad en tipología abierta. Sus modelos han ido ganando en envergadura y exclusividad hasta ocupar una buena parcela del mercado en este segmento, en directa competencia con otras marcas de más trayectoria. El modelo Spider no es para Cantieri di Sarnico el más pequeño de su historia, pues la empresa tuvo en el pasado un modelo de 43 pies, pero los años no pasan en balde y el barco que hoy nos ocupa es mucho más atrevido.

La idea que manda en este modelo es la de combinar las más modernas tendencias con elementos de corte clásico, impercedero, de tal modo que colocado el yate entre una flota de unidades veloces no desentonaría, pero tampoco lo haría si sus vecinos de pantalán fuesen modelos clásicos, aún si estuviesen contruidos en madera. Para ello se ha jugado con algunos elementos de diseño y con la posibilidad de elegir el color del casco entre un amplio abanico de colores. Sin duda, el dorado empleado en la primera unidad ha sido definitivo a la hora de transmitir una determinada filosofía de proyecto.

Proyecto multidisciplinar

El astillero no ha reparado en gastos a la hora de buscar las mejores soluciones al problema de combinar lo clásico y lo moderno. Estilo y diseño son obra del gabinete veneciano de Carlo Nuvolari y Dan Lenard, con 17 años de experiencia en el diseño y construcción de yates de todos los tamaños. El diseño del casco, en cambio, fue confiado al gabinete Victory Design, fundado por Brunello Acampora en 1989, autor de distintos bólidos de competición en la Clase 1 de offshore y también de los yates Mochi que actualmente construye Ferretti Group.

El resultado de todo ello es un barco muy cuidado en cuanto a diseño y funcionamiento ergonómico, moderno, pero con toda la imagen que Cantieri di Sarnico aporta a todos sus modelos. Para verlo así basta fijarse en la popa del barco, con la plataforma de baño forrada de teca, al igual que los cómodos peldaños centrales que conducen hasta el baño de sol,

El modelo Spider es el más deportivo de cuantos ha construido hasta ahora Cantieri di Sarnico. Su equipamiento proporciona un confort máximo y su estampa es tan exclusiva como elegante, con un cierto punto de clasicismo.





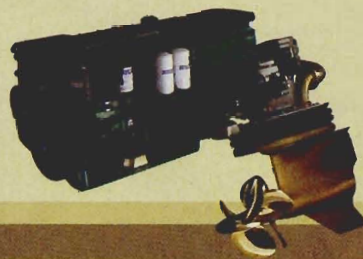
DATOS TÉCNICOS Cantieri di Sarnico Spider

CARACTERÍSTICAS

- Eslora total: 13,40 m
- Eslora de casco: 13,06 m
- Manga: 4,15 m
- Calado: 1,06 m
- Desplazamiento: 11.000 kg
- Gama de motorizaciones: dos motores Volvo Penta IPS de 260 a 435 caballos
- Capacidad de combustible: 910 l
- Capacidad de agua: 350 l
- N° de plazas: 2 o 4
- Titulación mínima: Patrón de Yate
- Categoría de diseño: B

MOTOR

- Marca y modelo: Volvo Penta IPS 600
- Potencia: 435 Hp (320 kW)
- Tipo: diesel
- Cilindros: 6
- Cubicaje: 5.500 cc
- Rpm. máx: 3.500
- Alimentación: inyección directa
- Aspiración: turbo
- Transmisión: IPS
- Peso: 901 kg



EQUIPAMIENTO

ESTÁNDAR

Molinete eléctrico con doble mando, ancla y 50 metros de cadena, ancla de repuesto con cabo, bimini top automático, capota de invierno, radio estéreo con toma IPOD, micromandos para los motores, apertura eléctrica del garaje, defensas con funda, bichero, plataforma de baño y escaleras en teca, triada Raytheon ST 60, VHF Raytheon 240 con llamada selectiva digital, flaps con indicadores, inodoro eléctrico con función de bidé, vitrocerámica de dos fogones, extractor, frigorífico con congelador.

OPCIONAL

| | |
|------------------------------|----------|
| Segunda cabina con aseo | 15.000 € |
| Joystick de maniobra | 12.800 € |
| Elección del color del casco | 9.450 € |
| Generador de 3 kW | 7.100 € |
| Máquina de hielo | 4.350 € |
| Pasarela electrohidráulica | 15.800 € |
| Vitrocerámica en bañera | 1.580 € |
| Piloto automático ST6002 | 4.980 € |
| GPS cartográfico | 3.805 € |
| Aire acondicionado | 9.400 € |

FRENTE A LA COMPETENCIA

Es limitado el número de astilleros que construye embarcaciones de tamaño tan grande con una hospitalidad reducida a dos personas, aún con la hipótesis de la segunda cabina opcional, como en este caso. En el Endeavour el salón es susceptible de ser usado como dormitorio, ubicando a una persona en cada uno de los sofás, mientras que la Itama existe en versión para dos o para cuatro ocupantes, como sucede en la Spider, pero con un solo cuarto de aseo. La Rivarama se destina directamente a sólo dos ocupantes, si bien ofrece en opción una cabina para el mariner, con acceso independiente des-

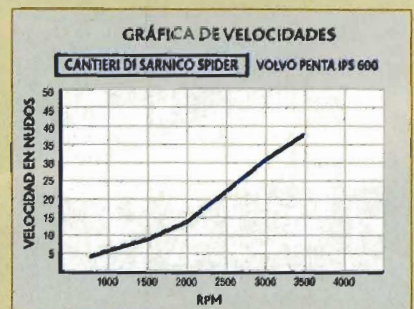
de la bañera. Necesariamente se trata de barcos exclusivos, pero entre todos ellos el Spider es el más asequible y también el más manejable, al montar el nuevo sistema de propulsión con las transmisiones IPS y el joystick de maniobra. Incluso con la potencia máxima (2 x 435 Hp, 440.000 euros), su precio es muy inferior al de las otras marcas. Las cuestiones estéticas, o de pasión por la marca, serán seguramente definitivas a la hora de efectuar una elección, pues las prestaciones y el nivel de calidad son máximos en todos los casos.

CONDICIONES DE LA PRUEBA

| | |
|---------------------|----------|
| • Personas a bordo: | 5 |
| • Combustible: | 75 % |
| • Agua: | vacío |
| • Estado del mar: | marejada |

VELOCIDADES

- Tiempo de planeo: 7 segundos
- Velocidad máxima: 37,5 nudos a 3.450 rpm
- Aceleración de 0 a máx: 20 segundos
- Autonomía: 170 millas a 3.450 rpm



| | Spider | Endeavour 42 | Itama 40 | Rivarama |
|------------------|---------------|----------------|-------------|-------------|
| Eslora | 13,40 m | 13,96 m | 13,36 m | 13,42 m |
| Manga | 4,15 m | 3,81 m | 3,95 m | 3,88 m |
| Calado | 1,06 m | 0,93 m | 1,22 m | 1,20 m |
| Desplazamiento | 11.000 kg | 8.900 kg | 13.700 kg | 15.500 kg |
| Motores mínimos | 2 x 260 Volvo | 2 x 480 Yanmar | 2 x 450 MAN | 2 x 800 MAN |
| Cap. combustible | 910 l | 1.441 l | 1.130 l | 1.400 l |
| Camarotes | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Precio | 375.000 € | 735.000 € | 465.000 € | 850.000 € |

NAVEGACIÓN

El diseño del casco del Spider permite obtener elevadas prestaciones de velocidad con un alto grado de confort y seguridad. En navegación se comportó de un modo excelente, con un nivel de ruido muy bajo y un suave paso de ola. La dirección está acertadamente desmultiplicada y la instalación del joystick hace que la maniobra de ataque sea un juego de niños.

BUENO

- La estampa general del barco.
- El acierto del equipamiento, estándar o en opción.
- La maniobrabilidad y las prestaciones del sistema IPS de Volvo con joystick.

MEJORABLE

- El acceso a la segunda cabina.
- La ausencia de protección en los pasillos laterales y en la cubierta de proa, por imperativo del diseño.
- En el cuarto de aseo, la ducha debería contar con una cortina de separación.



El puesto de gobierno se ha resuelto con un diseño de líneas simples, incorporando todos los elementos técnicos que exige la navegación en la actualidad.



La pasarela hidráulica tensa los pasamanos y monta los candeleros de forma totalmente automática. Es una opción que se estiba debajo del solárium de babor.

recurso estético muy frecuente en esta marca. La escalera de baño se extrae manualmente desde debajo de la plataforma, un cofre en la banda de estribor acoge la ducha exterior mientras que un gran cofre previsto en la banda de babor, debajo del solárium, permite albergar la pasarela hidráulica opcional, con candeleros y pasamanos de montaje automático. La superficie existente sobre la sala de máquinas se destina a baño de sol, pero dividido en dos secciones, de tal modo que se puede pasar desde la plataforma a la bañera sin pisar sobre las colchonetas. Debajo de esta superficie hay un volumen destinado a albergar un bote auxiliar, de hasta 2,40 metros de eslora, con una gran tapa que se abre también mediante un automatismo que se acciona con unos botones de pie situados en la aleta de babor. Con gran comodidad se desciende a la bañera, donde se han montado sofás a ambos lados, si bien el de estribor es un poco más grande, pues el asiento del patrón ocupa menos espacio que el mueble de servicio previsto a babor. En este mueble, provisto de una tapa plegable de dos secciones, hay un frigorífico, un fregadero y se puede instalar opcionalmente una cocina vitrocerámica de uno o de dos fogones. Por detrás de los respaldos de estos sofás hay unas tapas que protegen la arquillada de montaje automático. El sistema permite montar y desmontar la capota casi sin intervención personal, pues sólo es necesario montar a mano unos tensores para mantenerla montada durante la navegación, pero ocupa espacio detrás de los asientos, de modo que resta manga útil. El astillero tiene previsto montar aquí una mesa



La distribución exterior se ha efectuado de forma casi simétrica, en torno a una circulación que recorre el eje de crujía. Esto permite pasar de la plataforma de baño a la bañera sin pisar las colchonetas del solárium.

opcional, que estará disponible en dos medidas distintas, pero en el momento de redactar este artículo estaba aún por definir. No en vano esta unidad era la primera construida y la misma que se exhibió en los pasados salones náuticos internacionales. El paso a proa debe efectuarse por los pasillos laterales, pero no hay pasamanos exteriores, de modo que es necesario sujetarse en el marco de las ventanas laterales, que tampoco son muy altas. La zona central de la cubierta de proa se destina a solárium, con unas colchonetas de color crema, mucho más claras que el resto de la superficie. Hay que fijarse en que el color del casco remonta un poco la cubierta, de tal modo que la roldana y los guíaca-

los están sobre la superficie de color que corresponde al casco, mientras que las cornamusas y el molinete sobresalen de la propia cubierta, produciendo un efecto inquietante. El puesto de gobierno se ha resuelto con una gran sencillez en las líneas, con el volante forrado en piel del mismo color que las tapicerías, pero el resto del pupitre en color marrón, como la cubierta. Detrás del volante está el equipo electrónico y, a cada lado, los interruptores principales, incluidos los de los flaps, con todos los indicadores un poco más alejados, para que sean bien visibles. Las palancas de los motores Volvo están sobre la banda, y un poco más popa la unidad probada montaba el joystick de ma-

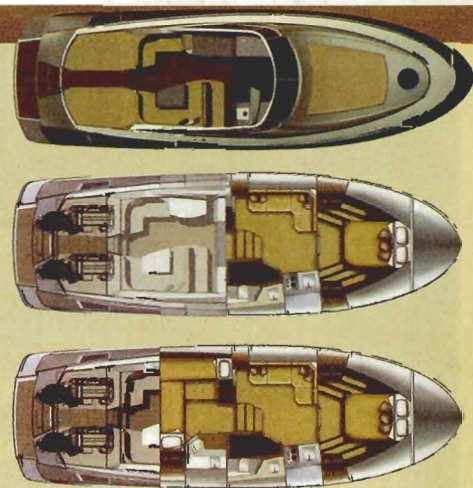
CONSTRUCCIÓN

CASCO Y CUBIERTA

Estructura en fibra de vidrio impregnada con resina isoftálica estratificada a mano. Cubierta y amuras en sándwich de Airex. Refuerzos transversales y longitudinales estratificados. Capa exterior en gelcoat isoftálico neopentílico. Antifouling en el casco. Parabrisas en acero inoxidable.

SISTEMAS

Dirección eléctrica, flaps, líneas eléctricas para 12 y 24 voltios en corriente continua y 220 voltios en corriente alterna. Grupos de baterías independientes para los motores y de servicio. Toma de muelle a 220 voltios. Cuadro eléctrico general con magnetotérmicos en el salón. Instalación automática anti-incendio en la sala de máquinas. Extintores portátiles en cada cabina y en la bañera. Dos depósitos de combustible en acero inoxidable con indicador visual.



- Diseño: Nuvolari & Lenard - Victory Design
- Constructor: Cantieri di Sarnico
- Importador: Náutica Vennell (Mallorca) Barcos Singulares (Barcelona)

CUBIERTA

CUESTIÓN DE DISEÑO

El diseño exterior del Spider ha sido cuidado al máximo, lo que se percibe de inmediato tanto en su aspecto general como cuando se

desciende al detalle, poniendo de manifiesto que las cosas pueden ser atractivas sin perjuicio de una funcionalidad intachable.

Además, la calidad constructiva es notable.



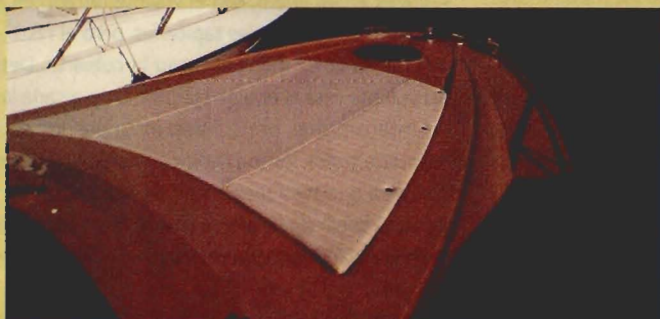
Buena parte del volumen disponible debajo de la superficie del solárium se destina a albergar un bote auxiliar de hasta 2,40 metros de eslora.



La escalera de baño es extensible y se oculta debajo de la plataforma.



El cambio de color entre cubierta y casco produce un elegante efecto a la hora de fijar los herrajes de la maniobra en proa.



La parte central de la cubierta de proa se destina a solárium, con un claro cambio de colores entre las colchonetas y el acabado en fibra antideslizante.



Las cornamusas de popa cuentan con unas protecciones de acero para evitar las rozaduras.



El mueble de servicio exterior permite instalar, disimulada bajo una tapa, una placa vitrocerámica de uno o dos fogones.



La escotilla de registro del pozo de anclas se abre de popa hacia proa, lo cual facilita su abertura y el acceso al interior.

VIDA A BORDO

AMPLITUD PARA DOS

La decoración interior es muy cuidada y los acabados excelentes, lo que proporciona una sensación de mayor amplitud. El material predominante es

la madera satinada de roble natural, con inserciones de una madera exótica denominada zebrano por sus vetas muy pronunciadas, que se ha aplica-

do para enmarcar algunos elementos del mobiliario. Las puertas son sólidas, cierran con llave y cuentan con tiradores de calidad.



Con la escalera de acceso colocada en su posición convencional, la cabina opcional de popa pasa totalmente desapercibida.



La escalera se puede mover sobre unas guías metálicas y así se tiene acceso a la segunda cabina o a un considerable espacio de estiba. En la imagen se aprecia la mesa del salón estibada contra el mamparo.



La cabina del armador cuenta con una gran cama doble central, integrada en una decoración fresca y funcional.



La cabina opcional ofrece dos camas individuales cruzadas. Una gran escotilla cenital permite la ventilación cruzada y puede servir como vía de salida si se tiene la agilidad suficiente.



En el cuarto de aseo prevalecen los criterios funcionales, pero también se ha utilizado la combinación de maderas distintas en la decoración.



La cocina cuenta con el equipamiento necesario para desempeñar su cometido, pero queda totalmente integrada en la decoración del conjunto, disimulada bajo una tapa cuando no se utiliza.



El interior ofrece una gran amplitud, con el espacio principal destinado al salón-comedor, situado frente a la cocina. A proa, la cabina del armador.



El cuarto de aseo está colocado bajo el puesto de gobierno, donde la altura es máxima. A babor se distingue el mueble que contiene el frigorífico, que quedará oculto detrás de la escalera móvil para acceder a la cabina de popa.

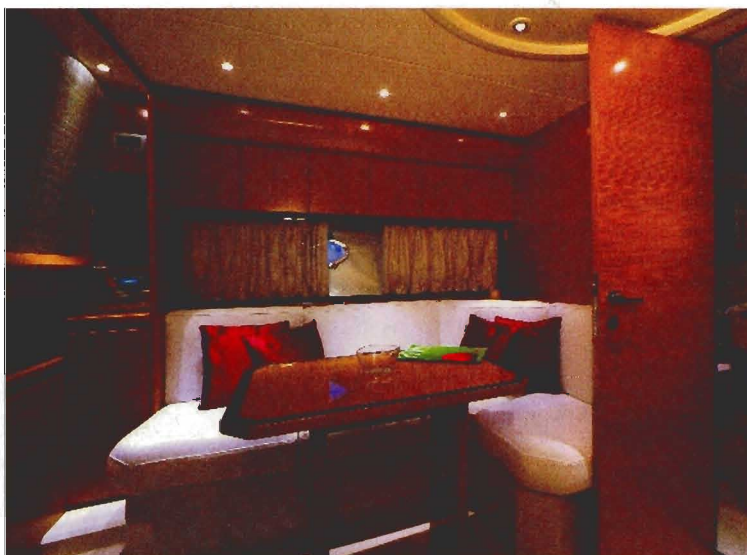
niobra que Volvo ofrece con sus motores IPS. Esta opción es muy recomendable por la facilidad de uso y porque permite también renunciar al montaje de la hélice de proa.

Interiores para dos o para cuatro

El espacio interior del Spider es muy amplio. Unos cómodos peldaños descienden hasta la zona desti-

nada a salón y cocina. El salón queda a babor, con un sofá en forma de L frente a una mesa de dos plazas. A popa del salón un mueble alberga el equipo audiovisual y el cuadro eléctrico general, hay armarios altos y las cortinas que cubren el ojo de buey corren por guías superiores e inferiores, para evitar que se muevan con el balanceo del barco. La cocina ocupa el espacio existente entre la cabi-

na del armador y el gabinete de aseo, con una profundidad notable que permite disponer aquí un fregadero, una pequeña superficie de trabajo y una placa vitrocerámica de dos fogones, además de dos marios altos y bajos, y unos cajones que ganan en longitud a medida que el barco gana manga, es decir, más largos los de más arriba. El frigorífico interior no está aquí, sino en el mamparo posterior junto al mueble que alberga el equipo audiovisual. La cabina del armador cuenta con una cama doble, un armario ropero y un importante espacio de estiba bajo la propia cama. El cuarto de aseo está situado a popa, es accesible sólo desde el salón. El equipo incluye un inodoro eléctrico con función de bidet, lavabo y la ducha fija en el techo. Opcionalmente el barco puede equipar una segunda cabina doble con dos camas individuales cruzadas y aseo privado, que era la solución empleada en la unidad probada. Esta cabina, situada bajo la bañera, ofrece mucha superficie pero tiene un acceso rebuscado pues para acceder a ella hay que apartar la escalera de acceso al interior, de modo que en ese momento no se puede ir ni venir de la bañera. Por el contrario, si se coloca la escalera en su lugar no se puede acceder a la cabina ni salir de ella, al menos que se haga por una gran escotilla cenital que comunica directamente con la bañera, pero que no se puede considerar un acceso en toda regla. Un acceso más cómodo multiplicaría sus posibilidades. No obstante, el espacio es un fenómeno de lugar de estiba, y aquí se pueden guardar desde la mesa del salón hasta las colchonetas del solárium.



La zona de estar dispone de un sofá en forma de L, frente al que se ha dispuesto una mesa desmontable, pero de altura fija, con capacidad para dos o tres personas.

FOCO EN

LA ARQUILLADA AUTOMÁTICA

El astillero ha efectuado un esfuerzo notable para poder ofrecer una arquillada que se pueda montar y desmontar prácticamente sin intervención humana. Con el barco en reposo basta presionar un botón para conseguirlo, mientras que si el barco está en navegación es necesario colocar unos tensores para evitar que la pieza se mueva. El sistema forma parte del equipamiento estándar del Spider.



37,5 nudos

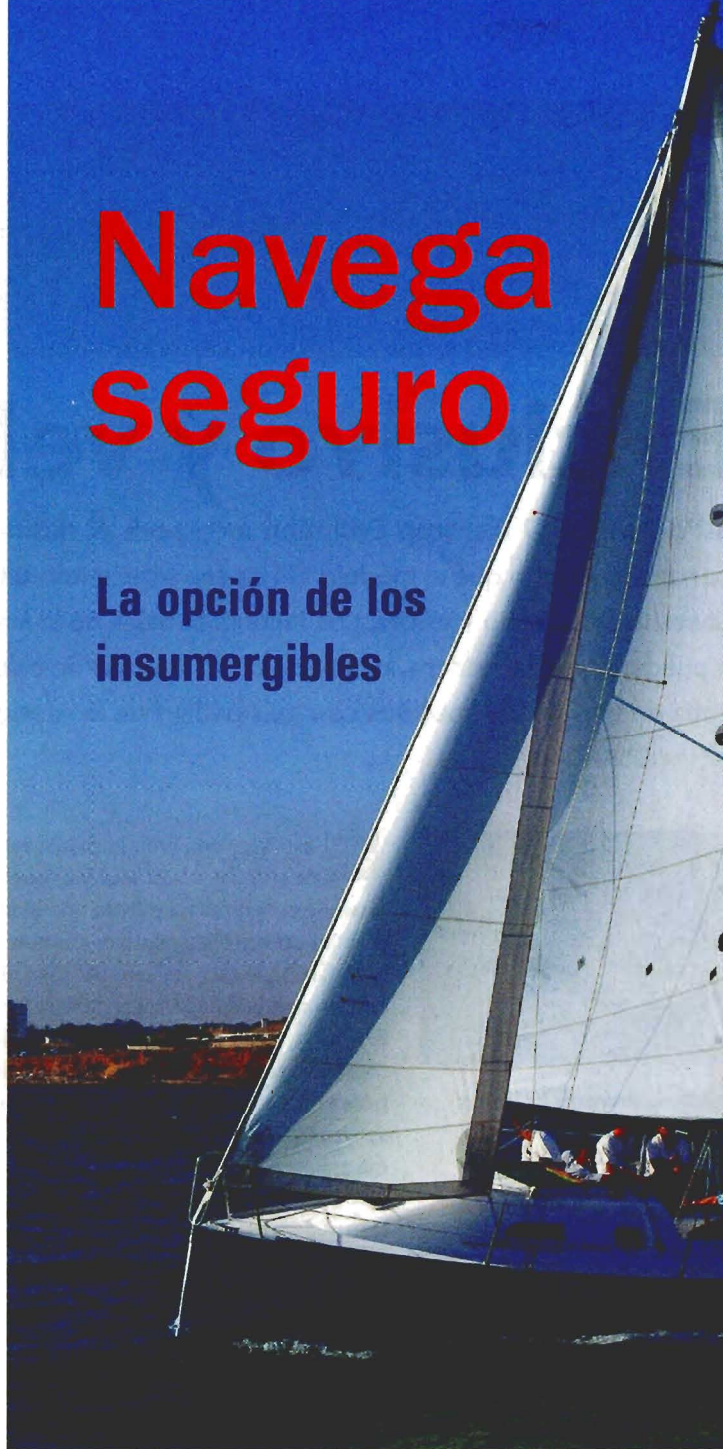
El Spider se propulsa exclusivamente con motores Volvo Penta y transmisiones IPS, pudiendo montar cualquiera de las potencias disponibles en este sistema, desde los dos IPS 350, que significa montar dos motores de 260 caballos, hasta los IPS 600, que montan los nuevos motores de 435 caballos. Esta última era la potencia instalada en la unidad probada y la que probablemente mejor se adapta a la imagen que quiere transmitir el barco, pero también las otras opciones merecen consideración, pues el astillero estima que incluso con la más pequeña de to-

das ellas se alcanzarán los 30 nudos de velocidad máxima. Entre las versiones más y menos potente hay una diferencia de 65.000 euros, lo cual significa casi una quinta parte del precio.

Con los dos motores de 435 caballos el barco desarrolló una velocidad de crucero de 31,5 nudos a 3.000 vueltas y una velocidad máxima de 37,5 nudos algo por debajo de las 3.500 revoluciones por minuto, con algo de marejadilla sobre mar de fondo, lo que nos permitió apreciar las buenas condiciones de navegación de este modelo, algo que dábamos por descontado en un Cantieri di Sarnico. ●

Navega seguro

La opción de los insumergibles



Albatros
10.950 €



NUEVO
235 Sprinter
23.350 €



295
4



Teléfono de atención al cliente
902 158 154

www.astraea.es