



Sunshine-Tours

Mit der **SARNICO MAXIM 40** ist man komfortabel unterwegs.

Die Sarnico 40 ist das kleinste Maxim-Modell aus dem Hause Cantieri di Sarnico, deren auffälligstes Merkmal sportliche Linien sind. Kurz gesagt: sie sieht aus wie ein gut gewachsener Day-cruiser. Man findet keine Fly-bridge, sondern ein großzügig ausgelegtes Cockpit mit Sitz-ecke, Sonnenliege und Fahr-

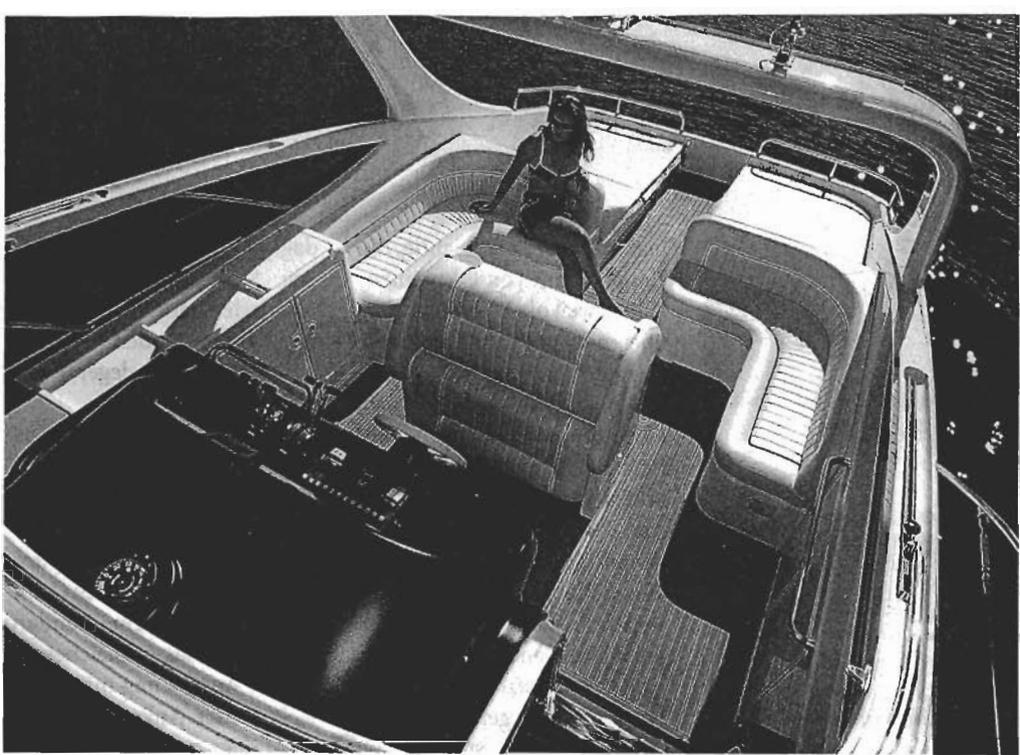
stand, vor dem eine breite Sitz-bank steht.

Die war auf unserem Test-boot stramm, aber dennoch komfortabel gepolstert und bot reichlich Kniefreiheit. Praktisch: Zum Fahren im Stehen lässt sich die Sitzfläche nach unten klappen. So kann der Fahrer die übersichtlich angeordneten Instrumente

uneingeschränkt ablesen. Auch das griffige Sportlenkrad und die beiden leichtgängigen Zwei-Hebelschaltungen sind gut platziert. So bleiben in punkto Bedienkomfort kaum noch Wünsche offen.

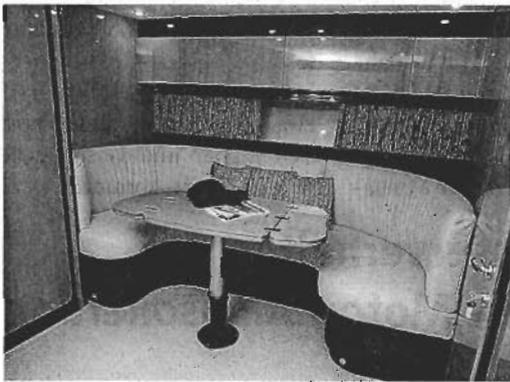
Wer im Stehen fährt, sieht über den stabilen Scheiben-rahmen weg. Sitzende Fahrer sehen durch eine Windschutz-

scheibe aus Acryl nicht ganz so gut. Es gab zwar keine Spiege-lungen, doch störte die graue Tönung der Scheibe. Das behindert besonders bei Dunkel-heit die Voraussicht. Kommt dann noch Regen dazu, ist die Sicht fast null. Der Grund: ein Scheibenwischer fehlte. Log-gisch, würde er die Acrylschei-be doch schnell zerkratzen.



Cockpit, Pantry und Salon

Die stramm gepolsterten Sitzbänke sind bequem. Zwei Tische lassen sich praktisch hinter der Fahrerbank ausklappen. Passend für ein Boot dieser Kategorie ist die Bordküche mit Zwei-Platten-Kocher (230 V), Spüle, Kühlschrank und Gefrierfach ausgestattet. Die Sitzecke im Salon bietet für vier Personen ausreichend Platz.



Die Höchstgeschwindigkeit lag unter diesen Testbedingungen bei 28 kn. Die beiden mit V-Getriebenen ausgestatteten Sechszylinder-Dieseln von Cummins verbrauchten im Volllastbereich (3000/min) gut 5,2 l/sm. Das ergibt bei einem Tankinhalt von 1200 l abzüglich 15 % Reserve, eine Reichweite von mageren 195 sm. In Marschfahrt kommt man etwa 40 sm weiter. Die Werft empfiehlt hierfür 2800/min. Die Geschwindigkeit lag dann bei 26 kn, der Verbrauch um 4,3 l/sm. Echte Sparfüchse lassen die Motoren mit gut 2000/min drehen. Bei dieser Drehzahl machte das Boot mit knapp 19 kn die kleinste Gleitfahrt und die Diesel verbrauchten nur 2,51 l/sm. Das bringt die Reichweite mit gut 400 sm auf einen passablen Wert.

Fahren im Rauwasser kostet Speed und Sprit. Das heißt, im ruhigen Wasser sind die Geschwindigkeiten höher, womit sich der Verbrauch in l/sm verringert.

Fährt man die Sarnico mit schneller Gleitfahrt in einen engen Kreis, legt sich das Boot nicht übermäßig auf die Seite und zieht, ohne in den Wellen zu schlagen, sauber seine Run-

Gleitfahrt

Bei Geschwindigkeiten zwischen etwa 19 kn und 28 kn überzeugt die Sarnico 40 auch im Rauwasser durch Kursstabilität und leichtes Handling.

Wir fuhren die Sarnico 40 bei etwa 7 Windstärken und einer Seehöhe von 4-5 auf dem Mittelmeer vor der ligurischen Küste. Bedingungen, die für ein 13-m-Boot mit der CE-Kategorie B (außerhalb von Küstengewässern) kein Problem sein sollten. War es auch nicht.

Egal ob die Wellen von der Seite, von vorn oder achtern

kamen, das Testboot blieb mit etwa 24 kn immer kursstabil und setzte weich ein. Spritzwasser bekam allein die Fahrgemeinschaft auf den hinteren Plätzen ab. Der Wind trug das Wasser bei seitlichen Wellen bis ins Cockpit. Fahrer und Beifahrer hatten es da besser, sie sitzen hinter der Windschutzscheibe buchstäblich warm und

trocken. Hinweis: Um während der Rauwasserfahrt mehr Komfort zu haben, drückten wir den Bug mit Hilfe der Trimmklappen nach unten.

Die gleiche Trimmklappenstellung ist auch in der Übergangsphase von Verdränger- in Gleitfahrt von Vorteil. So kam das Boot ohne Sichtbehinderung ruckzuck in Gleitfahrt.



Vorderkajüte Die ausreichend große Koje ist gut gepolstert, aber nicht unterlüftet.

den. Der Rumpf bremst sich dabei von selbst ab und die Hydraulik-Lenkung bleibt auch beim Herausfahren aus dem Kreisverkehr immer ausreichend leichtgängig. Wer mit dem Boot in Schlangenlinien fahren will, muss kräftig am Lenkrad drehen, damit überhaupt etwas passiert. Der Grund: Von einem zum anderen Lenkansschlag waren sieben Lenkrad-Umdrehungen nötig. Das ist auf den ersten Blick viel, aber für diese Bootgröße völlig normal.

Dass man beim Manövrieren im Hafen nicht großartig

bilität. Dabei ist es wichtig, das Tempo-Limit von 8 kn einzuhalten, weil die Heckwelle darüber hinaus kräftig an Höhe zulegte.

Um an den geräumigen Motorraum zu gelangen, hebt man eine Klappe im Cockpitboden an. Im aufgestellten Zustand lehnt sie gegen die Fahrerbank und lässt sich mit einem Riemen sichern. Die Installation von Bowdenzügen und Leitungen kann sich sehen lassen. Alles war übersichtlich verlegt und gut gehalten.

Die Motoren standen auf soliden Fundamenten und konnten dank der effektiven Be- und Entlüftung ihre volle Leistung entfalten. Ein Zeichen für die „gute Luft“ im Motorraum ist die am Arbeitsplatz der Turbodiesel gemessene Temperatur von 27 °C bei einer Außentemperatur von 16 °C.

Um die Lautstärke der beiden Dieselmotoren zu dämpfen, kleidete die Werft die vordere Trennwand und den Deckel mit einer alubeschichteten Schaumstoff-Isolierung aus. Das Ergebnis: Mit Ausnahme des Vollastbereiches, dort haben wir 87 dB/A gemessen, kann die Isolierung ihre Aufgabe erfüllen. Ein dicker Minus-

dagegen ebenso serienmäßig wie Sicherungszentrale, gut platzierte Batterie Hauptschalter, Trenndioden, Landanschluss mit Ladegerät und 230-V-Generator.

Auch die Sicherheitsausrüstung mit automatischer Feuerlöschanlage im Motorraum, Feuerlöscher, drei E-Lenzpumpen, einer Handlenzpumpe und selbstlenzendem Cockpit entspricht dem Standard der 13-m-Klasse. Gleiches gilt für die Ausrüstung mit Anker, elektrischer Ankerwinde und 50 m Kette im selbstlenzenden Ankerkasten. Den findet man auf dem rutschsicheren Vordeck, das man über ein Seitendeck mit Abrutschkante und Reling sicher erreicht.

Für Sonnenhungrige bietet die Sarnico Polster fürs Vordeck und zwei bequeme Liegen achtern. Badelustige genießen den Komfort der großen Badeplattform, deren Leiter per Fernbedienung aus- und eingefahren werden kann.

Unter Deck findet man den Salon mit Pantry, die komfortabel ausgestattete Eignerkabine, eine Gästekabine mit zwei Einzelbetten und, damit sich Eigner und Gäste nicht in die Quere kommen, zwei

DATEN

Das Boot

Werft	Cantieri di Sarnico/Italien
Typ	Sarnico Maxim 40
CE Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Länge über alles	13,00 m
Breite	3,88 m
Verdrängung	8800 kg
Tiefgang	0,90 m
Durchfahrts Höhe	3,10 m
Kraftstofftank	1200 l
Wassertank	350 l
Kabinen	3
Kojen	4
Test-Motorisierung	2 x Cummins 370 B 273 kW (370 PS)
Mögliche Motorisierungen	Dieselmotoren 2 x 273 kW (370 PS) – 2 x 353 kW (480 PS)
Preis	744 040 DM
Vertrieb	Bonamare Utrechtseweg 61 NL-1381 GT Weesp

Der Motor

Hersteller	Cummins
Typ	370 B
Leistung	273 kW (370 PS)
Vollastdrehzahl	3000/min
Zylinder	6 in Reihe
Hubraum	5900 ccm
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebe-Übersetzung	2,01:1
Testpropeller	4 x 580 mm x 820 mm

■ Ansprechendes Rauwasserverhalten

■ Brennbare Motorraumisolierung

kurbeln muss, liegt an der Doppelmotorisierung. Mit einem Getriebe vorwärts und dem anderen rückwärts eingekuppelt, dreht das Boot auf dem berühmten Teller.

In Verdrängerfahrt zwischen 4 kn und 8 kn lässt sich das Boot, wie bei Doppelmotorisierung üblich, mit unterschiedlich schnell drehenden Motoren steuern. Laufen beide Diesel synchron, überzeugte die Sarnico 40 durch Kurssta-

punkt: der Schaumstoff unter der Alufolie ist brennbar.

Zur Kraftstoffanlage gehören zwei gut gehaltene Niro tanks, Absperrhähne, gut platzierte Tankbelüftungen und zwei professionelle Filter mit Schauglas, Ablasshahn und Wasseralarm. Die Frischwasser-Versorgung übernehmen Kunststofftank, Boiler und Druckpumpe. Fäkalientank: nur gegen Aufpreis.

Sechs 190-Ah-Batterien gibt es

separate Waschräume mit WC.

Gedanken machten sich die Bootsbauer auch über die Verletzungsgefahr. Denn die passgenau gearbeiteten Einbaumöbel hatten alle abgerundete Ecken. Gute Arbeit leistete ebenfalls die Kunststoff-Abteilung. Außen schützt ein glänzender Gelcoat das im Handauflege-Verfahren aufgebraute Laminat, innen ein lückenloser Schutzanstrich.

RALF MARQUARD

