



SUPERPROVA |||||

SARNICO 60

Stile e qualità sono i punti di forza di un'imbarcazione che supera i tradizionali stilemi e i normali standard di produzione per porsi in contrapposizione alle costruzioni di serie

di CLAUDIO RUSSO



Una precisa volontà o forse un istintivo e ambizioso desiderio di perfezione guidano Luigi Foresti, amministratore del cantiere, verso la realizzazione di imbarcazioni di livello sempre più elevato. Con il Sarnico 60, ultima creazione della gamma coupè, il design ha raggiunto l'apice, regalandoci l'emozione di linee che non avremmo saputo immaginare, perché lontane da qualsiasi altro concept. L'unione di uno stile insuperabile con la maestria dei falegnami del cantiere, capaci di realizzare mobili di rara bellezza, ha dato origine a un'imbarcazione che è già un successo. Tra i futuri progetti figura l'ampliamento della gamma coupè verso misure ancora più grandi e l'inserimento di nuovi modelli open sportivi, improntati, come sempre, sulla comodità degli ampi spazi e sull'eleganza degli allestimenti.

PROGETTO ★★★★★

Gli autori della gamma coupè e del nuovo Sarnico 60 sono Carlo Nuvolari e Dan Lenard, dell'omonimo studio di design. Ma al progetto ha contribuito anche il cantiere, soprattutto per ciò che concerne gli arredi, sia esterni che interni. Le forme della coperta sono il valore aggiunto di un'imbarcazione impeccabile dal punto di vista della qualità di costruzione. Al pari delle più belle auto, il Sarnico 60 si distingue per la ricerca di uno stile inconfondibile, unico, creato dal nulla e già copiato. Elemento fondamentale del di-

segno è la tuga, ben proporzionata e aperta verso l'esterno, attraverso le originali finestrate laterali e il grande tetto scorrevole. Lo spazio dedicato al pozzetto è superiore a quello delle imbarcazioni precedentemente prodotte e più agevoli sono le zone di passaggio. Sottocoperta la disposizione dei locali è all'insegna della privacy, con tre cabine nettamente separate e dotate di bagno "en suite". Anche l'alloggio marinaio è dotato del suo bagno. La sala macchine in corrispondenza del baricentro è per il cantiere una scelta fondamentale per assicurare allo scafo il minimo beccheggio e un angolo di corsa ideale. La posizione centrale individuata per la cabina dell'armatore ha permesso di sfruttare la zona dello scafo con il massimo baglio e la migliore stabilità, affinché la vita a bordo possa essere la più comoda possibile.

COSTRUZIONE ★★★★★

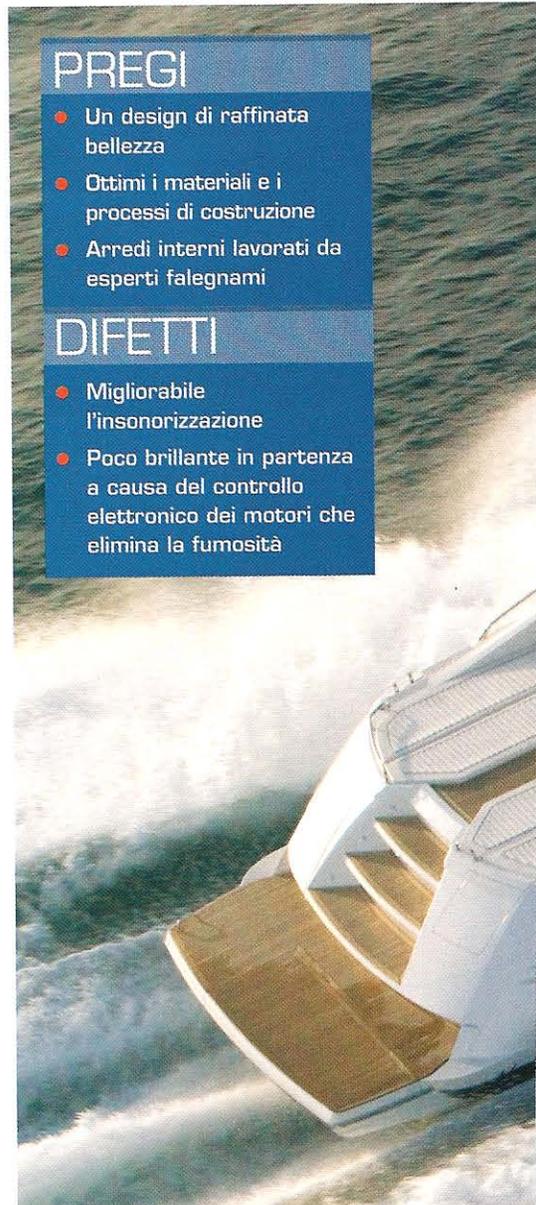
Nasce da stampi fresati con macchine a controllo numerico che permettono di ottenere la massima precisione di costruzione. Un lungo lavoro di ingegnerizzazione, effettuato dal cantiere con la collaborazione dello Studio Besozzi-Selvetti, ha consentito di realizzare elementi architettonicamente molto complessi e di rara bellezza. L'opera viva è stampata con metodi tradizionali, facendo impiego di materiali di elevata qualità (resine vinilestere e tessuti multiasiali). La tuga è costruita a parte, in un solo pezzo, in modo da risultare solida e compatta, esente dai problemi

PREGI

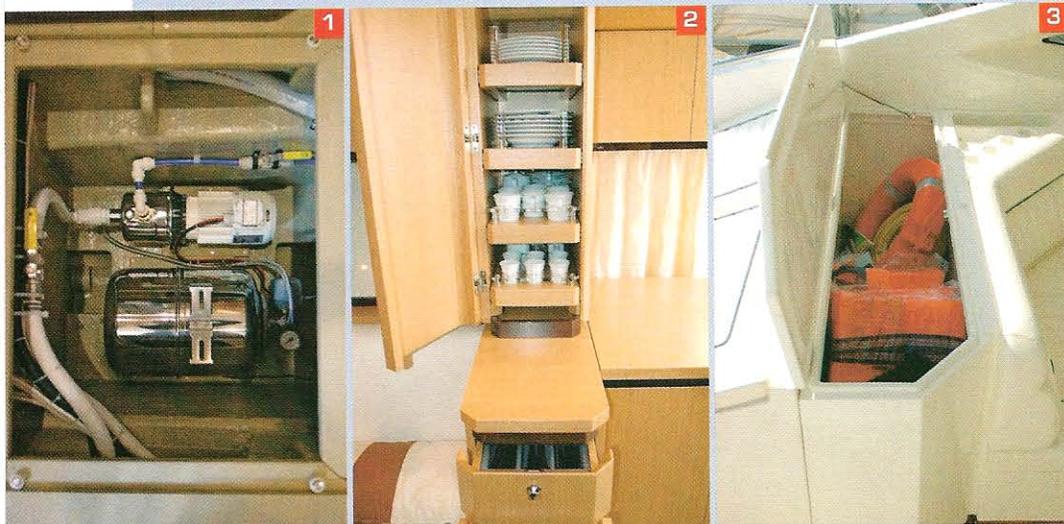
- Un design di raffinata bellezza
- Ottimi i materiali e i processi di costruzione
- Arredi interni lavorati da esperti falegnami

DIFETTI

- Migliorabile l'insonorizzazione
- Poco brillante in partenza a causa del controllo elettronico dei motori che elimina la fumosità



DETTAGLI AZZECCATI



1 Gli impianti sono all'insegna della qualità assoluta, senza compromessi, per ottenere la massima affidabilità. Le pompe e i serbatoi sono rigorosamente di acciaio inox. Tubazioni e raccordi dei migliori materiali plastici in commercio. L'ispezione è agevolata da paglioli facilmente smontabili. **2** Nel quadrato, un mobile a colonna, sistemato accanto alla zona cucina, raccoglie in perfetto ordine l'elegantissimo set da tavola, compreso nelle dotazioni di serie. **3** Nel pozzetto, tra il divano e il prendisole poppiere, ha trovato posto un contenitore di indubbia praticità, destinato a ospitare tutte quelle attrezzature che, ai fini della sicurezza, dovrebbero essere sempre a portata di mano.



causati dall'assemblaggio di più elementi. I cristalli del parabrezza e l'intelaiatura d'acciaio non sono portanti, bensì applicati alla struttura di vetroresina. Il tetto apribile è comandato da un meccanismo sicuro e affidabile, derivato dal settore dell'auto e già sperimentato con successo sul Sarnico 65 e sul 50. Le paratie sono fazzolettate allo scafo e alla coperta, per irrobustire la costruzione ed eliminare le vibrazioni.

IMPIANTISTICA ★★★★★

Un Sarnico si apprezza immediatamente per lo stile e l'eleganza e con l'andar del tempo anche per la qualità di ogni parte della costruzione, impianti inclusi. La cura dei cablaggi rappresenta uno degli aspetti più importanti perché assicura la resistenza alle sollecitazioni che

l'imbarcazione subisce durante tutta la sua vita. Alla base dell'affidabilità c'è però la scelta delle migliori apparecchiature, specificatamente studiate per applicazioni nautiche professionali.

L'accesso alle pompe di sentina (di acciaio inox), ai serbatoi, ai timoni, avviene facilmente e direttamente, attraverso paglioli e porte appositamente predisposte. Ben organizzata anche la sala macchine con valvole e impianti chiaramente individuabili grazie a targhette d'identificazione.

La capacità dei serbatoi di acqua e gasolio è sufficiente e di serie viene installata anche la cassa per le acque nere. Un

quadro di controllo dei sistemi di sicurezza è posto nel pozzetto, in posizione immediatamente accessibile; include i sistemi antincendio, un complesso impianto di intercettazione delle linee carburante e una pompa manuale di esaurimento acqua d'emergenza, collegata a quattro diverse sezioni dello scafo.

MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Il cantiere ha scelto di motorizzare l'imbarcazione con i Man da 900 o 1100 cavalli. Entrambe le unità impiegano le più avanzate tecnologie dell'alimentazione diretta common rail e teste singole con 4 valvole per cilindro. ■

I VOTI DI Barche a Motore

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO



A destra, una veduta generale del pozzetto mette in risalto le sue notevoli dimensioni. All'area più importante della barca è stato destinato un grande spazio, creando al tempo stesso una linea esterna di indubbia bellezza.



A sinistra, la grande plancia di comando e il lungo divano di pilotaggio con il sedile di guida trasformabile in comodo poggiatesta. Sotto, la cucina del pozzetto perfettamente attrezzata per pranzare a bordo.

A destra, il prendisole poppiero con la testiera piacevolmente inclinata. Materassini e sellerie sono impuntoriti da impunture e cuciture di pregevole fattura.



COPERTA

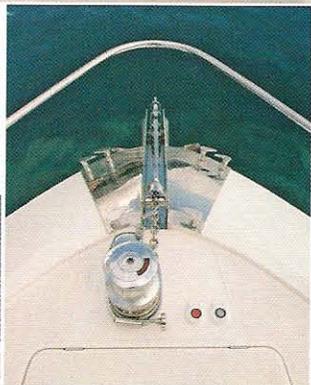


Creare una barca che potesse essere ammirata per lo stile e apprezzata per gli spazi di coperta era l'obiettivo del cantiere. Per raggiungerlo è stato realizzato un pozzetto di grandi dimensioni, perfetto per la vita all'aria aperta. Infatti, se dall'esterno le finestrature della tuga affascinano per il loro stile, da bordo offrono una visuale sul panorama circostante superiore a quella di altri coupè, che non godono di superfici vetrate così estese. Il "contatto" con l'esterno è altresì accentuato dal grande tetto apribile che scopre l'intero cockpit, regalando le stesse emozioni di velocità percepibili a bordo di uno spider. Il posto di guida è studiato per la massima ergonomia grazie al sedile trasformabile in poggiatesta, alla pedana di teak per la guida da seduti e alle manette sistemate in modo da manovrare comodamente, anche se rivolti verso poppa, durante le fasi d'ormeggio. Il divano accanto al posto di guida accoglie più persone che possono così affiancare il pilota durante la navigazione. L'estensione dei divani e le dimensioni del tavolo da pranzo apribile permettono a molti ospiti di condividere la dinette e di utilizzarla per pranzare a bordo. La cucina attrezzata nel pozzetto consente di preparare i pasti evitando che fumi e odori ristagnino negli interni. In coperta sono disponibili tre spazi prendisole per sette persone: uno sul ponte di prua e due a poppa, tutti modellati con una comoda testiera dolcemente inclinata. La discesa alla spiaggia di poppa avviene tramite una gradinata che può essere utilizzata anche per sedersi a pochi passi dall'acqua. I passavanti larghi e agevoli conducono nel vertice di prua dove l'area tecnica appare ben organizzata. Una grande piastra d'acciaio protegge la vetroresina durante il recupero dell'ancora. Lo splendore di un gelcoat di rara bellezza si sposa con la lucentezza degli acciai, utilizzati per incorniciare il parabrezza, per l'alta battaglia, per i tanti corrimano e per tutti gli altri accessori di coperta.

Sotto, il passavanti non è solo ampio ma offre una buona percorribilità grazie alla forma della tuga che concede spazio all'altezza delle spalle.

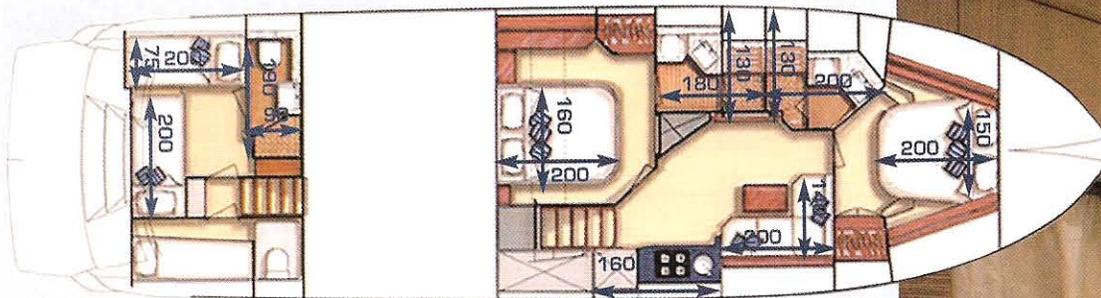


Sotto, la gradinata che scende sulla plancetta è utilizzabile anche come seduta.



Sopra, il musone d'acciaio protegge la vetroresina dall'ancora. Sotto, il prendisole di prua è di notevole ampiezza.



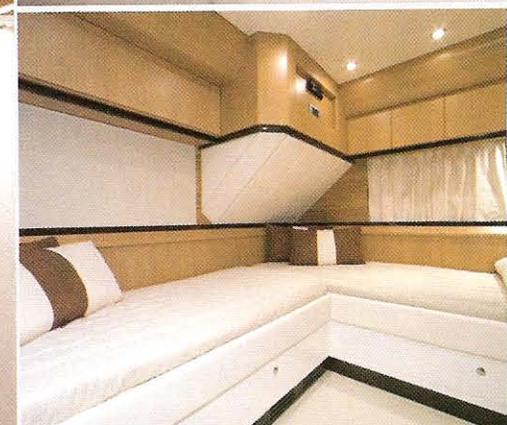
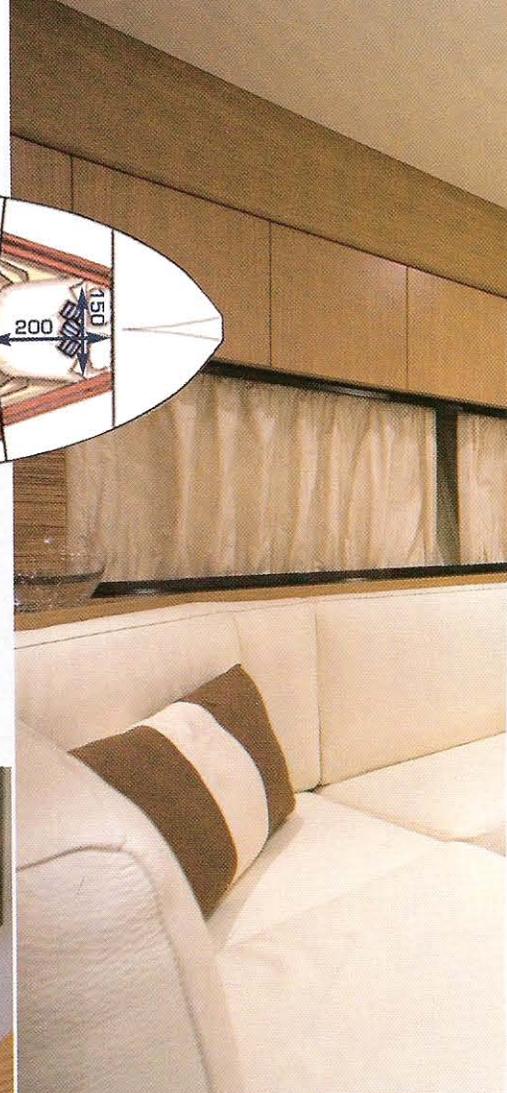


Le dimensioni sono espresse in centimetri

ALTEZZE LOCALI INTERNI

Cabina prua.....	cm 196
Cabina poppa	cm 193
Suite armatore	cm 210
Dinette/Living.....	cm 200
Toilette prua	cm 193
Toilette poppa	cm 193
Toilette armatore	cm 205

A destra, nel salone hanno trovato spazio il divano, il tavolo da pranzo e la cucina. Sotto, la cabina armatoriale con la zona beauty, un grande armadio e un enorme gavone sotto al letto.



A destra, la Vip di prua è ariosa, grazie all'elevata altezza del cielino anche in prossimità delle murate. È servita dal bagno privato con box doccia e bidet.



Sopra, la cabina di poppa con letti ad angolo si sviluppa su un'ampia superficie e dispone anch'essa del bagno "en suite" con tutti i servizi.

INTERNI



Gli interni sono opera degli abili artigiani del cantiere che hanno realizzato arredi di pregevole fattura, curando ogni dettaglio. Tutto è costruito secondo criteri e stili d'alta scuola, sempre più rari da ammirare su imbarcazioni di questa misura e ormai definitivamente scomparsi dalle barche prodotte in serie. Paratie e mobili sono di rovere satinato con inserti di acero e derivano tutti da un'unica pianta, in modo che il colore e il disegno del legno siano perfettamente omogenei in tutta la barca. Per le rifiniture si è fatto ricorso, per la prima volta, allo zebano, un'essenza africana tornata recentemente di gran moda e caratterizzata dal forte contrasto chiaro scuro delle sue vene. Altri dettagli sono invece di wengè, impiegato soprattutto per esaltare i contorni della mobilia. La compartimentazione è stata studiata per offrire un elevato grado di privacy a ogni cabina. L'armatoriale si trova a centro scafo e beneficia della maggiore stabilità di questa zona della barca. Alla cabina è stato dedicato un ampio spazio e lungo la murata ha trovato posto anche una zona beauty. La Vip di prora si rivela comoda ed elegante, al pari della padronale. Completamente indipendente la ospiti di poppa, raggiungibile dal pozzetto attraverso un accesso separato. Tutte le cabine hanno il bagno "en suite" con zona doccia indipendente e il bidet nascosto sotto una panchetta in teak. Nel salone il tavolo apribile può essere posizionato a paratia o accanto al divano. La cucina interna attrezzata e la cabina per il marinaio completano l'ottima funzionalità dell'imbarcazione.

A sinistra, la dimensione dei bagni è superiore a quella media delle barche di questa tipologia. In tutti i servizi il box doccia è separato e include un sedile sotto al quale è sistemato il bidet. Sotto, un'altra veduta del salone con la zona cucina in primo piano.

FUNZIONALITÀ A BORDO

Praticità cucina	★★★★
Volumi cambusa	★★★★
Volume frigo	★★★★
Estetica interni	★★★★★
Funzionalità toilette	★★★★★
Volume armadi	★★★★★
Dimensioni cuccette	★★★★★
Dimensioni prendisole	★★★★★
Volume gavoni	★★★★
Agibilità del ponte	★★★★★
Funzionalità scaletta bagno	★★★★

LA PROVA TECNICA

PRESTAZIONI



La prova è stata eseguita sul primo esemplare varato, equipaggiato con due Man da 1100 cv, ed ha messo in evidenza la notevole velocità dell'imbarcazione. Con un carico corrispondente al 50% di quello massimo, il Sarnico 60 ha raggiunto una velocità di 39 nodi a 2340 giri/minuto ed ha fatto registrare il miglior rendimento del sistema di propulsione all'andatura di crociera di 34 nodi (2000 giri/minuto). Un buon compromesso tra prestazioni e consumi è stato misurato a 26 nodi, velocità alla quale l'autonomia supera le 360 miglia. Il comfort di navigazione è ottimo anche con mare mosso e lo scafo naviga con angolo di corsa corretto a tutte le andature. La rumorosità è appena superiore a quella tipica delle imbarcazioni dei Cantieri di Sarnico, generalmente molto silenziose.



La sala macchine ospita due Man da 1100 cv ciascuno e il generatore Mase.

PREZZI

2x1100 cv Man.....€ 1.470.00,00
Iva esclusa

DOTAZIONI DI SERIE

Hard Top - Passerella e scaletta elettroidraulica - Comandi elettronici - Chartplotter 12" a colori, tridata, Vhf e autopilota Raymarine - Elica di prua - Generatore 8 kW Mase - Cabina marinaio - Tendalini completi - Tv Lcd e Dvd in salone, hi-fi in ogni ambiente - Verricello tonneggio - Stazione meteo - Parure bagni - Servizio da tavola - Lampada stagna a poppa.

OPTIONAL

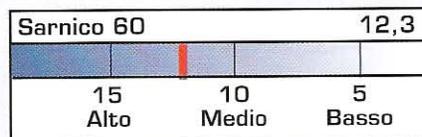
Aria condizionata - Piastra pozzetto - Radar - Scafo colorato - Lavatrice - Lavasciuga - Ice maker.

DATI BARCA

Lunghezza ftm 18,57
Larghezzam 4,80
Pescaggio massimo 1,41
Dislocamento a seccokg 23500
Motorizzazionecv 1100x2
Serbatoi carburante.....lt 2520
Serbatoi acqualt 650
Posti letto+1
Portata persone12
Categoria di progettazioneB
Costruita daCantieri di Sarnico
Viale degli Abruzzi 25, 25031 Capriolo (BS),
tel. 030 7461165, fax 030 7461704,
www.cantieridisarnico.it, info@cantieridisarnico.it

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento massimo fornito dal cantiere, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 27000 kg divisi per la potenza installata di 2200 cavalli.

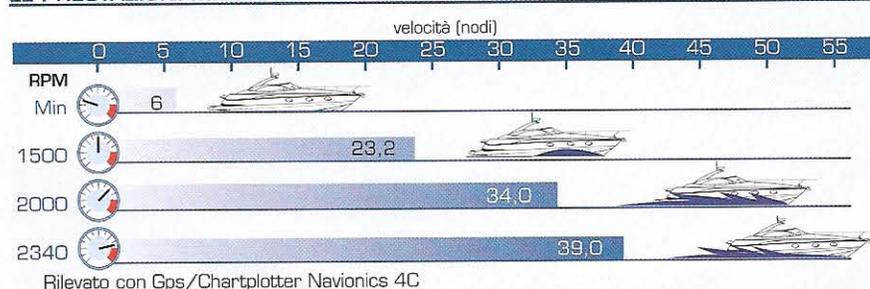


RUMOROSITÀ A MOTORE

dba	RPM	Alto		Medio		Basso	
		600	2000	2340	600	2000	2340
100							
95							
90							
85							
80							
75							
70							
65							
60							
55							
		posizione	Pozzetto	Dinette	Cab. arm.	Cab. prua	

Test eseguito con apparecchiatura fonometrica Delta Ohm HD 8701.

LE PRESTAZIONI MISURATE



Condizioni del test

Velocità del vento reale7 nodi SV
Stato del marequasi calmo
Temperatura dell'aria20 °C
Carburante.....lt 800
Equipaggio imbarcato.....6 persone
Pulizia carenabuona
Motorizzazione installata.....cv 1100x2

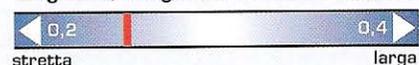
NOTA: considerare tutti i dati in relazione alle condizioni del test

L'ANALISI DELLA CARENA

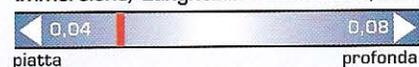
Le forme dell'opera denotano un angolo del fondo variabile con V di prua non molto profonda (36°) e un minimo valore dell'angolo del fondo, che sullo specchio di poppa è di 9°. Ciò permette una buona resa in termini di stabilità e sostentamento idrodinamico, a scapito forse della maneggevolezza. La carena ha un ottimo assetto di navigazione, lievemente appoppato, e una bassa velocità minima per restare in planata (11,8 nodi a soli 1000 rpm). Lo scafo è dotato di 3 pattini di sostentamento per ogni lato più il consueto spigolo laterale.

RAPPORTI DI FORMA

Larghezza/Lunghezza0,265



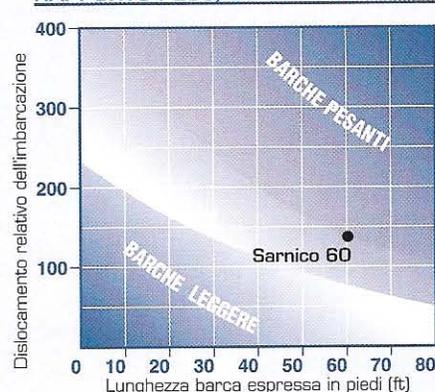
Immersione/Lunghezza0,054



Dislocamento provakg 26100

Dislocamento relativo140

RAPPORTO PESO/LUNGHEZZA



(Per valutare il peso di una imbarcazione è necessario rapportarlo alla sua lunghezza: per maggiore rigore matematico, la lunghezza viene convertita in piedi, divisa per 100 ed elevata al cubo).