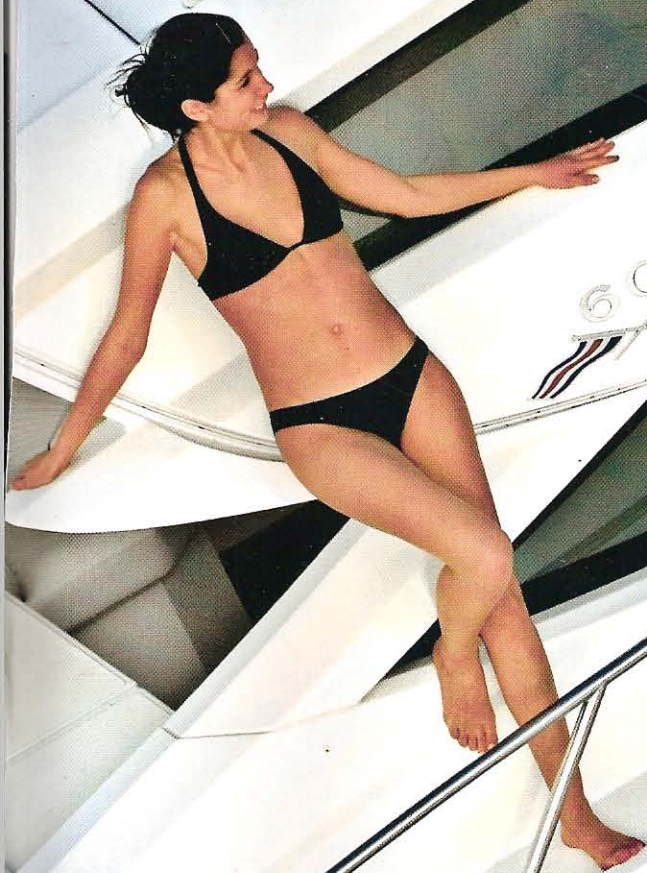


# VELA e MOTORE



## PROVE

Sarnico 60  
Riviera 47 G2  
Platinum 40  
Vektor 950  
Capelli 24 Open  
Sly 47  
Sun Odyssey 39i  
Wauquiez 47 PS  
Arimar X-690

**SPECIALE  
USATO  
2.600  
BARCHE**

€ 5,00  
in Italia - mensile  
anno 83

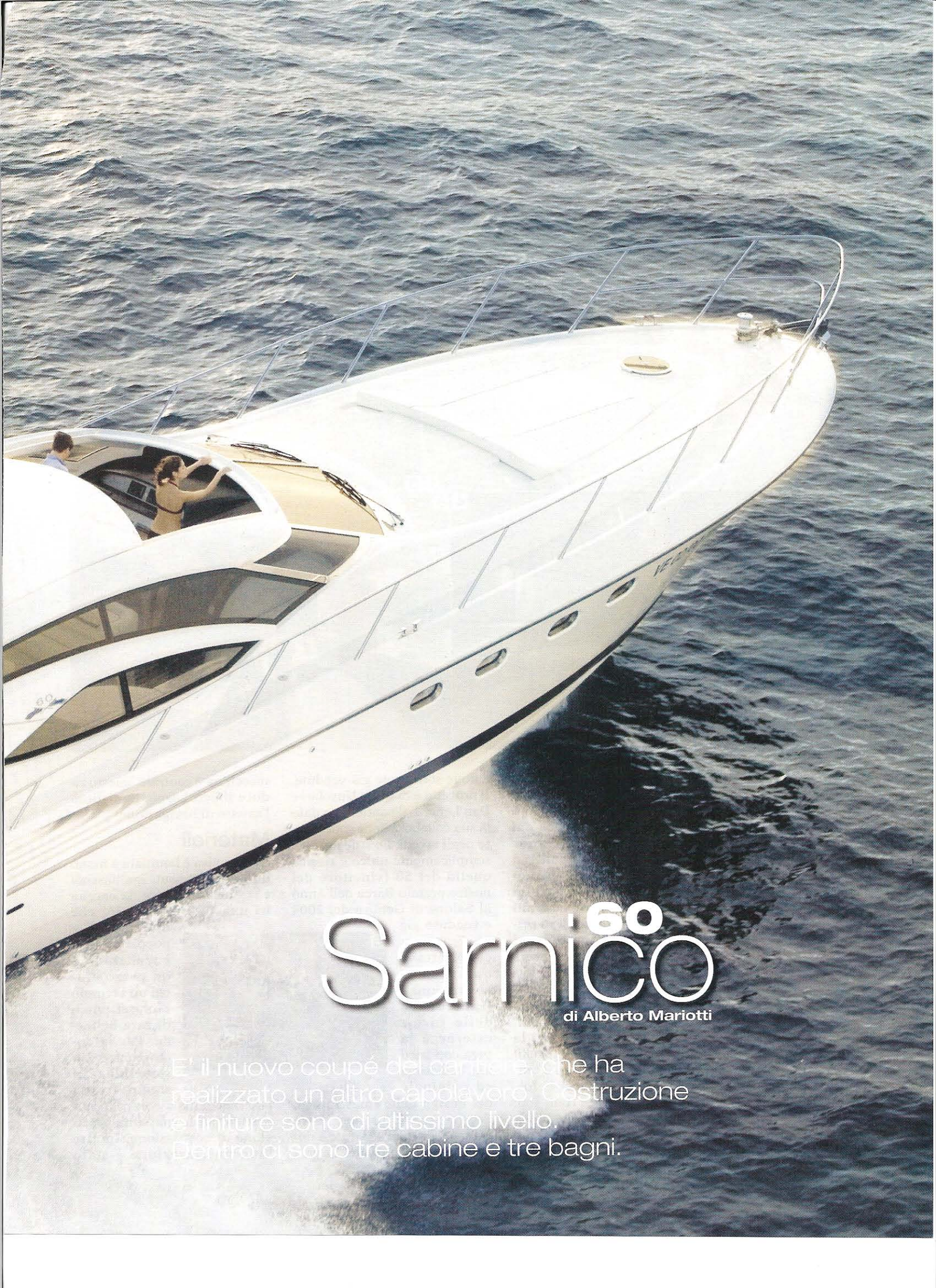


VELA e MOTORE 2 2006

[www.velaemotore.it](http://www.velaemotore.it)

prova





# Sarnico<sup>60</sup>

di Alberto Mariotti

E' il nuovo coupé del cantiere, che ha realizzato un altro capolavoro. Costruzione e finiture sono di altissimo livello. Dentro ci sono tre cabine e tre bagni.



1. La cabina dell'armatore a centro barca consente di avere altezze importanti anche in bagno. Sullo sfondo l'angolo make up.
2. La cabina Vip è a prua.
3. La cabina del marinaio è a poppa con accesso dal pozzetto.
4. La cabina ospiti di poppa ha anch'essa l'accesso dal pozzetto.
5. La cucina è ben illuminata, il tavolo può essere aperto e spostato al centro.

Una storia breve quella dei cantieri di Sarnico, ma molto intensa. Fondato nel 1992 sul Lago d'Iseo dai fratelli Antonio e Luigi Foresti il cantiere è riuscito subito ad affermarsi per i suoi open di grande classe, imbarcazioni dalle linee purissime, costruiti e arredati con materiali di prima scelta. Essere oggi armatori di un Sarnico vuol dire avere una barca che manterrà intatto a lungo il suo valore. E vuol dire anche avere una barca con lavorazioni custom artigianali, finiture impeccabili. Oggi la gamma comprende sei modelli: tre open puri, quelli con il tendalino per intendersi: il 43 Ips, il 45 e il 58 e tre open Hard Top: il Sarnico 50 il 60 della prova e il 65. Delle sei unità in costruzione del nuovo 60 HT ben

cinque sono state già vendute. Il progetto è di Carlo Nuvolari e Dan Lenard, il cantiere ha dato la sua collaborazione soprattutto negli arredi. Lo stile del 60 è semplicemente unico e ricalca quello del 50 (vincitore del nostro premio Barca dell'Anno al Salone di Genova del 2004 e venduto già in 7 unità, con l'ottava e la nona in costruzione). Baricentro delle forme esterne è la tuga con hard top, bellissima ed originale nel design delle finestrate. Per favorire la privacy le tre cabine sono ben separate e dotate di bagno riservato. La sala

macchina è centrale, questo riduce il beccheggio e migliora l'assetto di navigazione.

## Materiali

L'opera viva è laminata a mano utilizzando tessuti multiassiali e resine vinilestere, la carena ha una V di prua di 36° che diventa di 9° a poppa. La tuga è realizzata in un pezzo unico, un esempio architettonico di rara bellezza. Per la costruzione sono state utilizzati stampi fresati con macchine a controllo numerico per la massima precisione di costruzione. Inoltre l'ingegnerizzazione è stato





7

svolto insieme allo studio Bezzi-Selvetti. Le paratie sono fazzolettate allo scafo, questo irrobustisce la costruzione ed elimina le vibrazioni.

## Impianti

Sono uno dei punti di forza del Sarnico 60, la loro qualità è assoluta. Serbatoi, timoni e pompe di sentina (di acciaio inox) sono facilmente accessibili e ispezionabili. I cablaggi elettrici sono realizzati a regola d'arte e in pozzetto uno sportello ben visibile include un quadro di controllo dei sistemi di sicurezza quali antincendio, pompa di sentina d'emergenza manuale collegata a ben quattro zone differenti dello scafo, sistema di intercettazione del carburante. La capacità dei serbatoi del carburante e dell'acqua (entrambi

realizzati in acciaio inox) è rispettivamente di 2.520 e 650 litri, di serie viene installato il serbatoio delle acque nere. Il Sarnico 60 monta motori Man da 900 o 1.100 cavalli.

## Interni

Difficile trovare barche di queste dimensioni con interni così ben fatti e curati. La lavorazione del legno è opera di artigiani specializzati e il risultato finale è sorprendente. Il legno inoltre proviene tutto da un'unica pianta, colore e venature sono identiche in tutta la barca. Per le finiture sono stati utilizzati rovere satinato per paratie, pannelli e porte, acero satinato per piccoli inserti, wengé lucido per gli zoccoli e lo zebbrano lucido per cornici tv, testata letti e colonnine ai lati

del letto armatoriale e i piani dei bagni. Lo zebbrano è un bellissimo legno africano che sta tornando di moda a bordo delle imbarcazioni per le sue venature molto contrastate. Il layout è a tre cabine con la suite dell'armatore a centro barca, nella zona di massima larghezza e altezza, oltre che di maggior stabilità. Anche la Vip di prua risulta molto spaziosa, mentre l'ospite di poppa si distingue per il suo isolamento dal resto degli ambienti, l'ingresso avviene infatti da un'entrata separata in pozzetto. Anche il marinaio dispone di una cabina separata a poppa.

## Coperta

Gli esterni non sono solo belli da vedere ma sono anche funzionali e curati quanto gli in-

**6.** Ognuna delle tre cabine ha il bagno en suite. La cornice del lavabo è in legno zebbrano.

**7.** Il legno è il rovere satinato, per la cornice della tv è stato usato legno zebbrano, che si rivede anche nei bagni e nelle cabine. Gli zoccoli dei divani sono in wengé e sono dotati di griglie di aerazione per i gavoni interni.



1. Il pozzetto viene scoperto dall'hard top elettrico.
2. La consolle di guida ha un colore scuro per evitare i riflessi del sole.
3. Il mobile bar con lavabo e grill.
4. Il ponte di prua con il secondo prendisole.
- Sarebbero utili due tientibene sulla tuga per agevolare il passaggio.
5. A poppa ci sono i due prendisole.
6. Pratica la posizione delle manette che permette di guardare bene dietro in manovra.

terni, soprattutto la lavorazione della vetroresina. Il pozzetto è protetto da una tuga ben costruita e alleggerita da ampie finestrate; l'hard top elettrico scompare totalmente nella struttura. La plancia di guida ha il sedile trasformabile in poggiatesta e il cruscotto ha un colore scuro che non riflette la luce; molto pratica è la posizione delle manette di comando, che permette di guardare bene dietro in retromarcia. Sui lati della tuga servirebbe un tientibene per agevolare e rendere più sicuro il passaggio a prua.

## Prova

Si è svolta a Rapallo in una bella giornata di sole senza vento e onda lunga poco fastidiosa, quattro le persone imbarcate. La barca in prova montava due

motori Man V10 da 1.100 cavalli ciascuno con trasmissione in linea d'asse ed eliche in lega Nibral a 4 pale. Il rendimento migliore è stato registrato a 2.000 giri al minuto, le eliche sono state ottimizzate per questo regime. L'accelerazione non è fulminea ma questo dipende, su tutte le imbarcazioni moderne, dalla centralina di controllo elettronico dei motori che dosa il gasolio per evitare emissioni di fumo e sprechi di carburante. L'assetto rimane costante a tutte le andature e anche con onda lunga non è stato necessario utilizzare i flap, che

restano utili solo in condizioni di mare difficili. Questo va a tutto vantaggio del comfort di navigazione, che rimane ottimo a tutti i regimi. Con un carico di circa il 50% di quello totale abbiamo raggiunto una velocità massima di 38,6 a 2.340 giri al minuto a cui corrisponde un consumo totale di carburante pari a 400 litri/ora; la velocità di crociera è stata di 33,5 nodi e si registra a 2.000 giri al minuto con un consumo totale di 280 litri/ora. I livelli di rumorosità sono buoni anche se leggermente superiori a quelli tipici dei Sarnico.

**□ DATI**

**Progetto**

Studio Nuvolari & Lenard

**Scafo**

Lunghezza f.t. m **18,57** – lunghezza al galleggiamento m **15,26** – larghezza max m **4,80** pescaggio max m **1,41** – dislocamento a vuoto/pieno carico kg **25.200/27.000**.

**Costruzione**

Nasce da stampi fresati con macchine a controllo numerico. L'opera viva è laminata a mano con resine vinilestere e tessuti multiassiali. Coperta e murate sono in sandwich di Airex. La tuga è costruita a parte, in un solo pezzo. La paratie sono fazzolettate allo scafo e alla coperta.

**Serbatoi**

Gasolio lt **2.520**  
acqua dolce lt **650**.

**Omologazioni**

CE con portata persone 12 in categoria B.

**Motori**

Due **MAN V10-1100** – cavalli **1.100** – alesaggio x corsa mm **128 x 142** – cilindrata lt **18,27** – rapporto di compressione **15.5:1** regime massimo rpm **2.300** – peso a secco kg **1.750** rapporto peso potenza **2,16 kg/kW** consumo dichiarato al regime max lt/h **217**.  
Motori optional: due **MAN V8-900** da 900 cavalli.

**Impianti**

Gruppo elettrogeno Mase 8 kW con

batteria indipendente Tv, Dvd in ogni cabina – elica di prua verricello tonneggio.

**Elettronica**

Autopilota, Vhf Ray 240 DSC, chartplotter Raymarine C120 12,1" – tridata Raymarine ST60.

**Interni**

Rovere satinato per paratie, pannelli e porte; acero satinato per piccoli inserti; wengé lucido per zoccoli e particolari; zebrano lucido per cornice Tv, testata letti, colonnine ai lati del letto armatore e piani dei bagni.

**□ Indirizzi**

**Cantieri di Sarnico** Capriolo (BS), tel. 030 7461165; www.cantieridisarnico.it

**□ In sintesi**

Una barca costruita come si deve, la qualità della lavorazione del legno e la cura dei dettagli sono di altissimo livello. Il layout degli interni prevede tre cabine e tre bagni, molto buone le altezze degli ambienti. La velocità massima toccata è stata di **38,6 nodi**, **33,5** quella di crociera.

- ▲ Qualità della costruzione e delle lavorazioni degli interni
- ▲ Organizzazione della coperta
- ▲ Prestazioni

▼ Mancano due tientibene sulla tuga per agevolare il passaggio a prua

**□ Prezzo di listino**

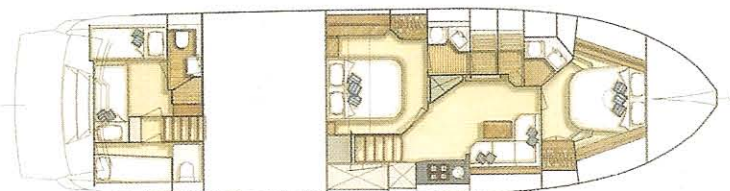
**Euro 1.720.000 + Iva** con i motori Man V10-1100 da 1.100 cavalli.

**□ Dotazioni optional**

Aria condizionata/riscaldamento (€ 25.400); elica di poppa (€ 14.800) faro (€ 1.990); forno combi (€ 400); differenza per generatore 12 kW (€ 7.050); ice maker o freezer (€ 4.350) lavastoviglie (€ 4.650); mobile bar (€ 3.800); differenza per chartplotter Raymarine E120 12,1" (€ 1.545) differenza per radar chartplotter C120/E120 con antenna radome 24" 48Mn 12,1" (€ 10.200/13.290); teak pozzetto (€ 13.000); documenti per immatricolazione estere/export (€ 3.400).

**□ Prezzo alla boa**

**Euro 2.101.680 Iva inclusa** è il prezzo calcolato aggiungendo al prezzo di listino dotazioni e spese obbligatorie per poter navigare: trasporto a Rapallo o Venezia con assicurazione e varo (€ 20.700); immatricolazione sotto bandiera italiana (€ 6.250) e dotazioni sicurezza italiane (€ 4.450).

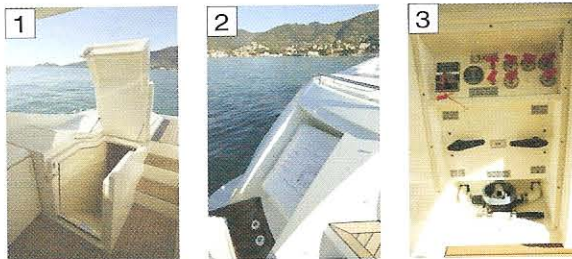


**□ Le prestazioni**

Regime (giri/min)	Velocità (nodi)	consumo tot. (lt/h)	rumorosità (dbA) poz.	rumorosità (dbA) prua	rumorosità (dbA) armatore	rumorosità (dbA) dinette
800	9,7	36	72	68	75	70
1.000	11,8	60	76	71	77	76
1.200	15,9	100	78	74	79	76
1.400	20,7	145	81	76	80	80
1.600	25,9	180	82	76	83	83
1.800	30	220	85	81	86	85
2.000	33,5	280	85	82	88	85
2.200	36,8	350	87	83	89	86
2.340	38,6	400	89	83	89	86

Note: la prova si è svolta a Rapallo con 4 persone a bordo, serbatoi acqua e carburante a metà. Mare con onda lunga, assenza di vento.

4. Il quadro elettrico è in salone. 5. Massima cura anche nei dettagli come armadi e sportelli. 6. Sotto al letto della cabina armatore si apre un grande gavone. 7. La sala macchine è accessibile da poppa, lo spazio non abbonda. 8. Dalla cabina del marinaio si accede a questo prezioso spazio da cui poter effettuare la manutenzione di impianti come la timoneria, una soluzione molto pratica che purtroppo non si trova spesso a bordo.



1. L'ingresso alla cabina ospiti di poppa e a quella del marinaio è in pozzetto. 2. La zattera di salvataggio è riposta in un vano sullo specchio di poppa. 3. In pozzetto si trova il quadro con pompa di sentina manuale e rubinetti per interrompere il carburante.

