

Sur

574 000 €

avec 2 x 450 ch Cummins

Vitesse maxi.

34 nœuds

Longueur **13,37 m**

Couchettes **4 + 2**

Conso. moy. **79 l à 24 nds**

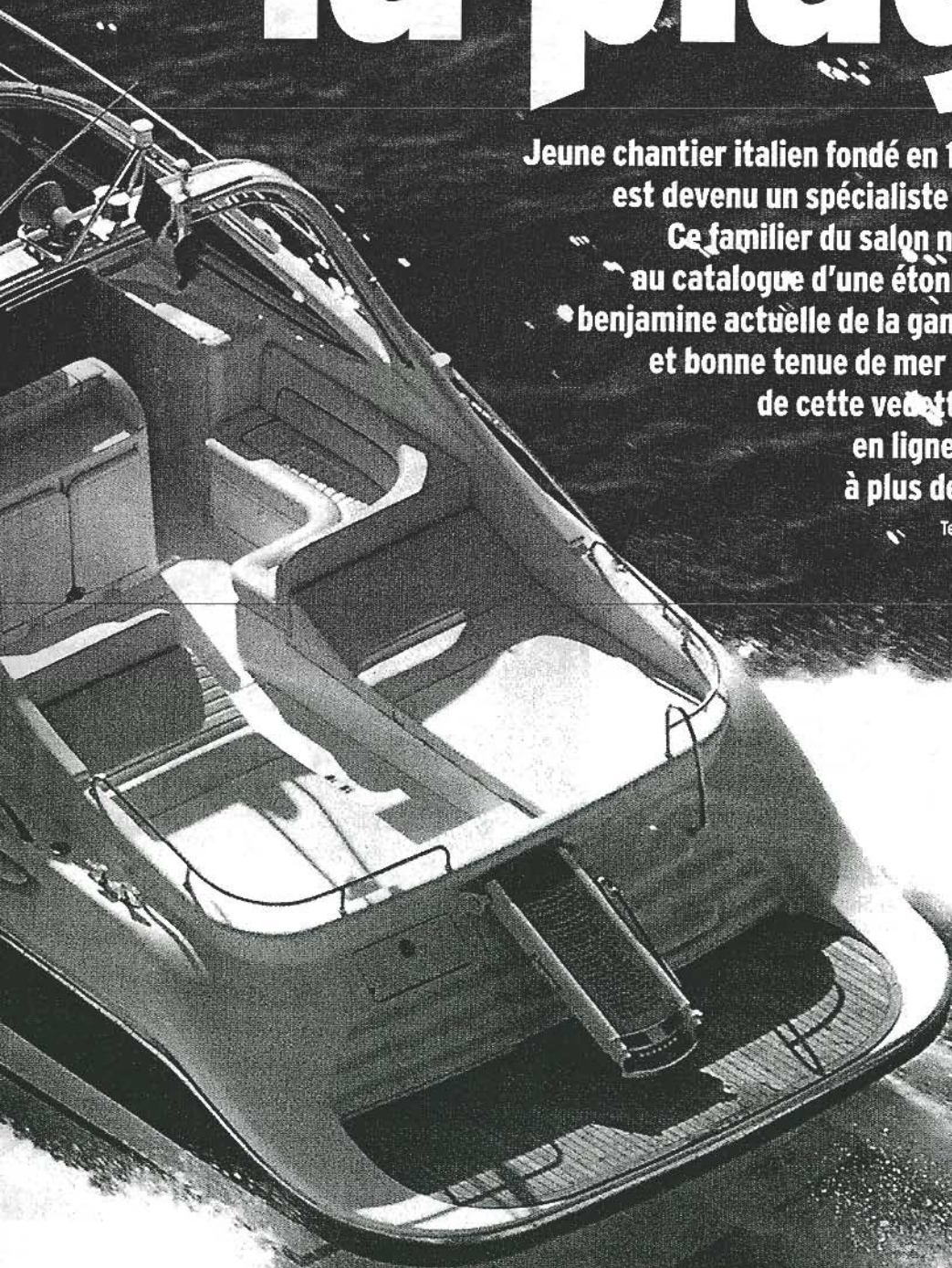
Le double bain de soleil à l'arrière du cockpit, avec passage central menant à la plate-forme, est propre à tous les modèles signés Sarnico. Un dispositif original qui améliore les déplacements à bord.

le cockpit, la plage !

Jeune chantier italien fondé en 1992, le Cantieri di Sarnico est devenu un spécialiste de la grande vedette open.

Ce familier du salon nautique de Cannes dispose au catalogue d'une étonnante vedette de 43 pieds, benjamine actuelle de la gamme. Bain de soleil original et bonne tenue de mer comptent parmi les atouts de cette vedette open robuste, motorisée en ligne d'arbre et capable de filer à plus de 34 nœuds à plein régime.

Texte Michel Hertz - Photos Stéphane Gendre et DR



La ville de Sarnico, située en bordure du lac Iseo, à quelques kilomètres à l'est de Bergame, est le berceau de Riva, le plus illustre des chantiers italiens. C'est là que la marque Cantieri di Sarnico a aussi élu domicile. Mais s'il y a plus de 150 ans que la famille Riva s'est établie sur les berges de ce petit lac de montagne, l'installation de Cantieri di Sarnico ne date, elle, que de 1992, et le chantier n'a commencé à produire des bateaux qu'à partir de 1994, avec le lancement du 65 pieds.

Mise à part la situation géographique, il n'y a donc pas de lien entre Riva et Sarnico, si ce n'est que nombre d'employés sont passés d'une entreprise à l'autre, au milieu des années 90. Un gage de sérieux et de professionnalisme ? Toujours est-il que, dix ans après le démarrage de la production, Cantieri di Sarnico a mis sur le marché environ 200 modèles au rythme de vingt par an.

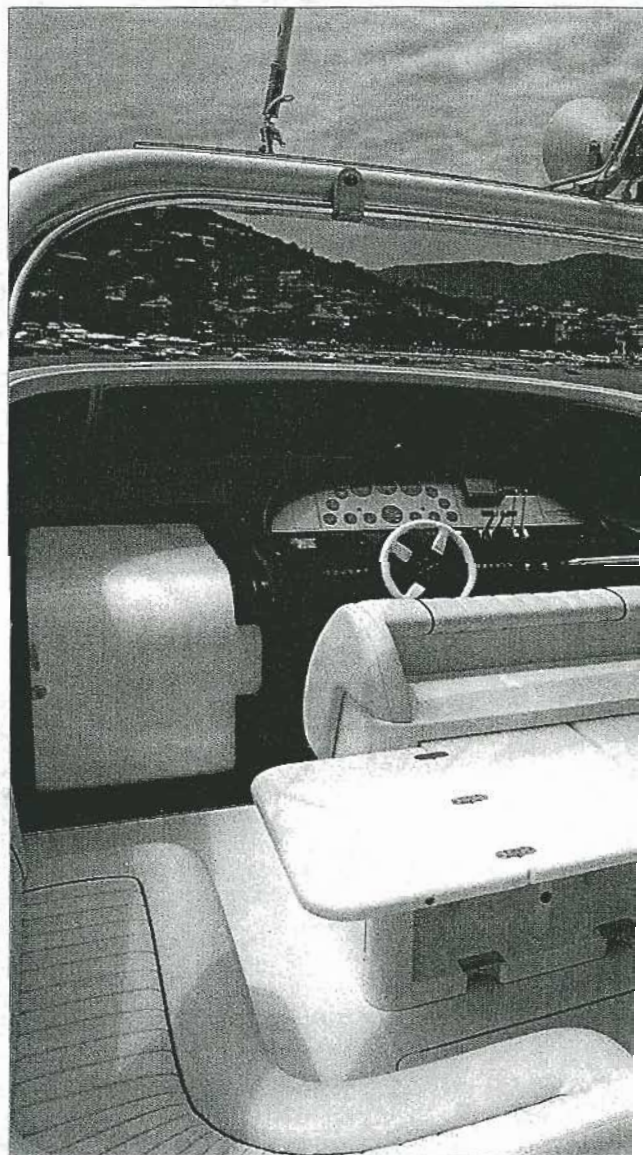
Le chantier s'est agrandi en 2003 avec l'ouverture d'une nouvelle usine à Capriolo, près de Brescia. Il concentre son savoir-faire sur une catégorie unique de bateaux : la vedette open (lire l'encadré sur les différents modèles). La gamme Sarnico comprend cinq modèles, bientôt cinq, du 43 au 65 pieds (de 13,37 m à 19,75 m). Cette spécialisation volontairement haut de gamme permet de mieux maîtriser les difficultés de fabrication inhérentes à ce type d'unités. Chez Sarnico, l'assemblage des bateaux demeure très artisanal et peu automatisé. C'est ce qui fait de façon paradoxale la force de ce chantier, dont chaque unité est suivie du début à la fin par une équipe technique restreinte.

Un plan de cockpit très original

Il y a deux ans, Neptune avait testé avec bonheur le nouveau Sarnico 58, à l'occasion du salon de Cannes (lire Neptune n° 77). Aujourd'hui, c'est au tour du Sarnico 43, le benjamin de la gamme, d'être passé en revue. Même si ce bateau a déjà quatre années d'existence derrière lui, il nous a paru essentiel de nous y intéresser aujourd'hui, quinze jours après le lancement du Sarnico 50, au salon de Gênes. La concurrence est rude sur le secteur de la vedette open de 13/14 m, et il est ▶



Virage serré devant la célèbre arche naturelle de l'île de Capri. Bien que motorisé en ligne d'arbre, le Sarnico 50 vire très vite et se montre plutôt maniable grâce à des safrans parfaitement optimisés.



La symétrie des aménagements du cockpit est parfaite. Notez que le dos du siège central du pilote se convertit en table de cockpit grâce à deux panneaux rabattables.



Cockpit très original
Poste de pilotage centré
Bonne finition générale



Carré intérieur exigu
Accès à la plage avant délicat
Prix élevé

Comportement

★★★

Confort à bord

★★★★

Performances

★★★

Finition

★★★

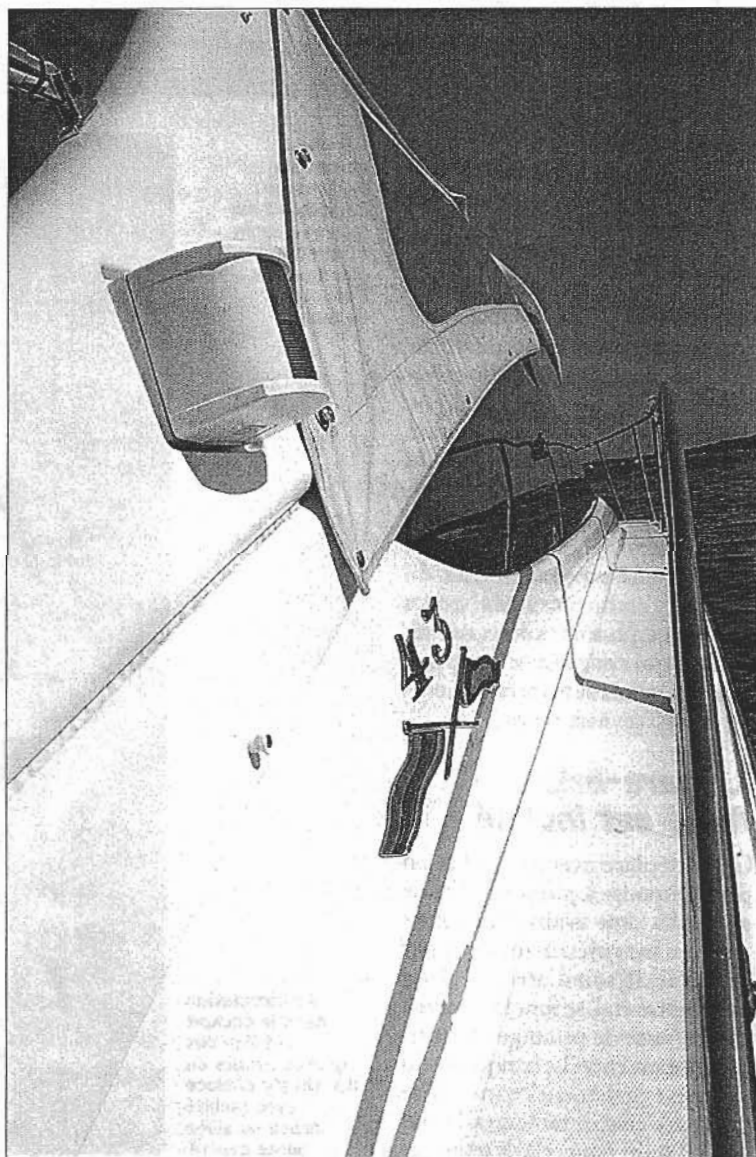
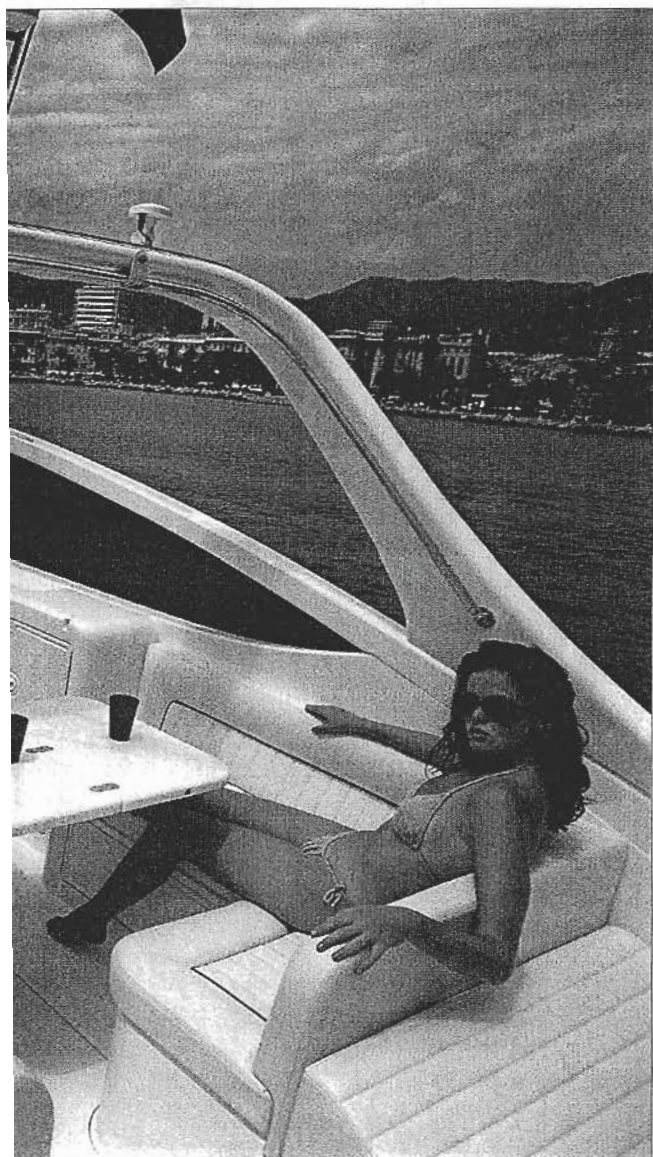
Manœuvrabilité

★★★

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



L'accès à la plage avant s'effectue par l'intermédiaire de passavants, étroits et peu accessibles, mais qui ont au moins le mérite d'exister.

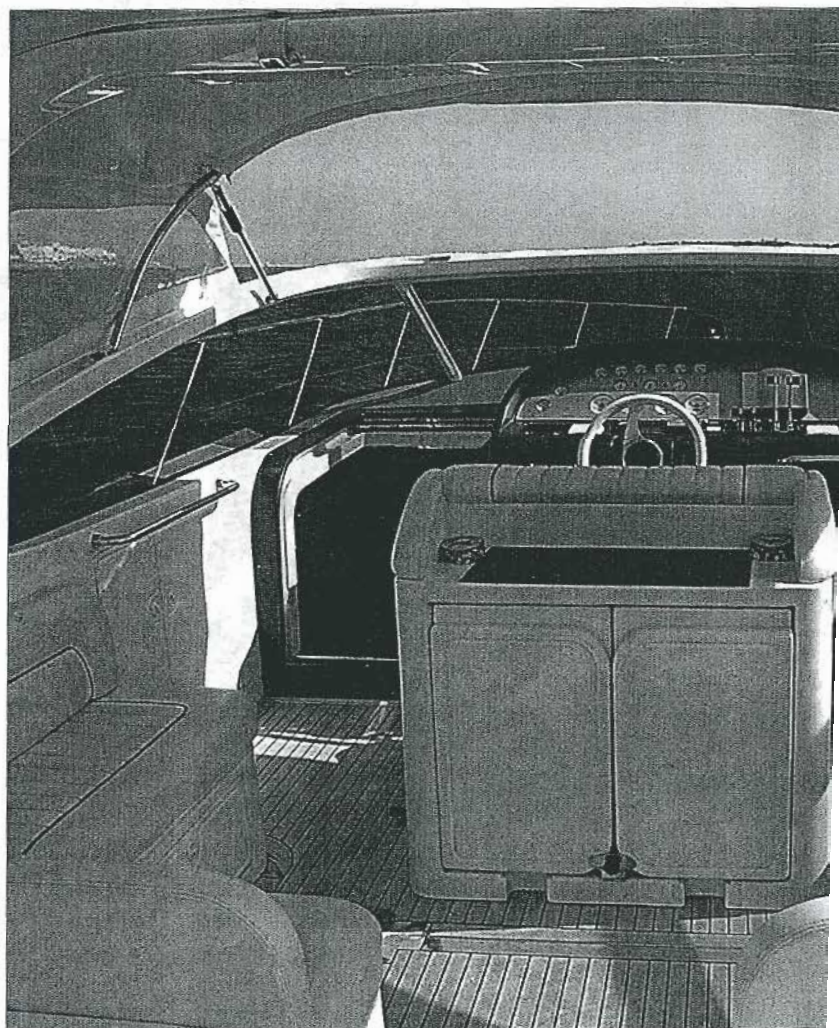


► souvent difficile de se faire une place au soleil. Cantieri di Sarnico y parvient en proposant un plan de cockpit au contour original, dont le caractère méditerranéen n'échappera à personne. Première originalité, le double bain de soleil arrière traversé par une allée centrale menant à la passerelle télescopique. L'agencement est digne d'un 60 pieds. Deux marches contremoulées sur tribord font la liaison entre la plate-forme de bain et le gigantesque solarium. En préférant réserver toute la largeur ou presque aux aménagements du cockpit, l'architecte a négligé les passavants, plutôt étroits et mal sécurisés, qui conduisent à la plage avant. Ce choix a ses inconvénients mais aussi ses avantages.

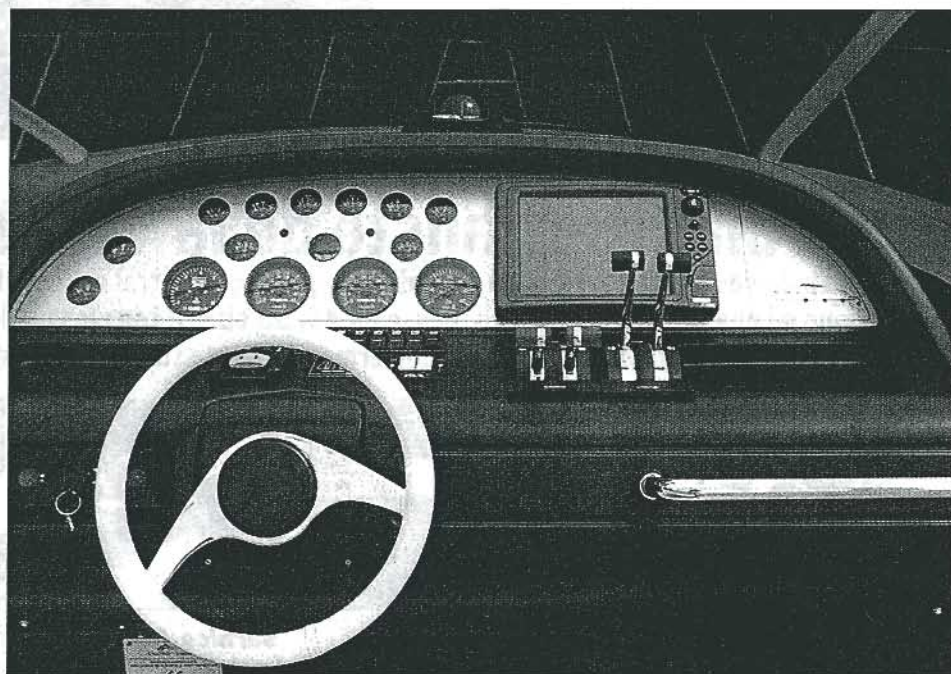
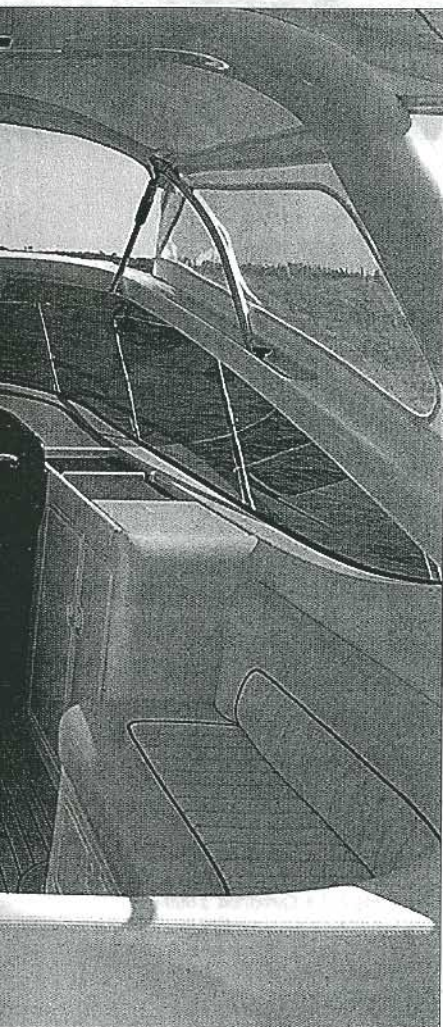
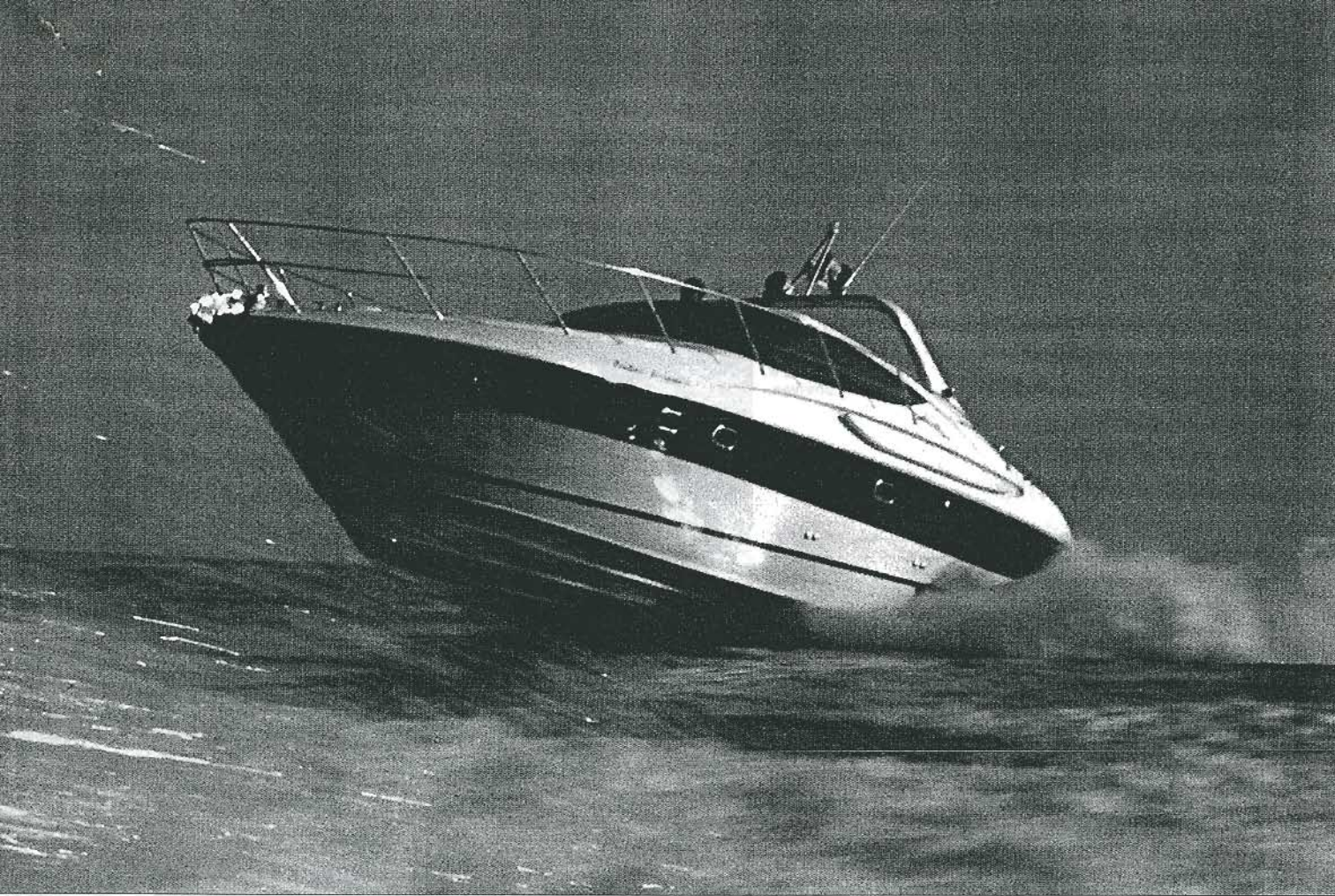
Le pare-brise fumé est incliné

On se déplace avec facilité et on peut s'étendre à plusieurs sans se gêner. La zone avant du cockpit respecte la symétrie imposée par les bains de soleil arrière. Deux banquettes en L se font face tandis que le poste de pilotage est positionné dans l'axe. La banquette du pilote est également centrée. Elle tient aussi lieu de table au salon de pont. Il suffit pour cela de redresser ►

Nerveuse et robuste, la carène du Sarnico 43 est bien équilibrée et relativement peu sensible à un clapot de face.



La circulation dans le cockpit est l'un des grands atouts du 43. On s'y déplace avec facilité grâce au siège pilote centré.



Au fait...

Le tableau de bord sur fond en alu anodisé joue la carte américaine avec ses commandes d'inverseurs séparées de l'accélérateur. L'habillage bleu marine tranche avec le gel-coat clair environnant. Une harmonie discutable.

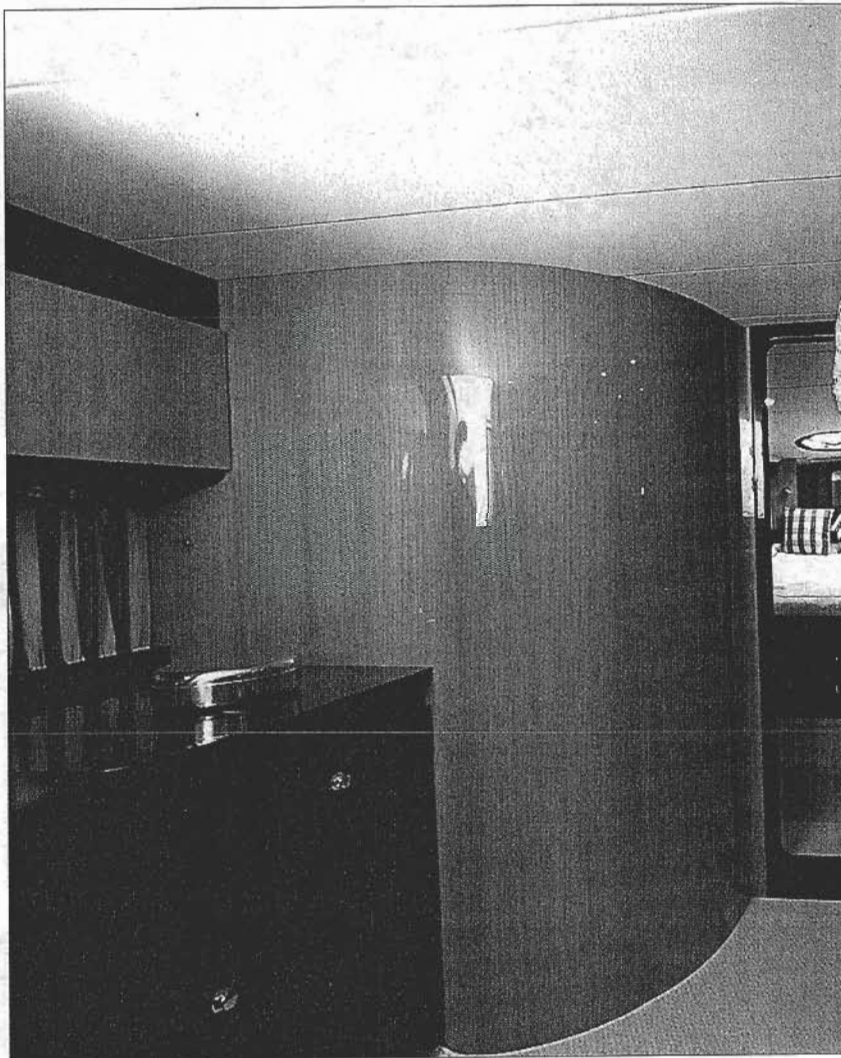
La marque Cantieri di Sarnico a été rachetée cinq ans seulement après sa fondation par la famille Foresti qui est propriétaire, entre autres, des générateurs Mase. De taille modeste, le chantier a fait malgré tout appel à un tandem de designers talentueux et réputés, Carlo Nuvolari et Dan Lenard. Leur agence, l'une des plus renommées d'Italie, a conçu toute l'ancienne génération de Mochi, et a réalisé les Cayman 55 et 42 ainsi que plusieurs modèles chez le constructeur italien Raffaelli. Le cabinet a, par ailleurs, travaillé sur les modèles Marquis, de la marque américaine Carver-Nuvari. Mais les designers de Trévise se tournent actuellement de plus en plus vers la grande plaisance. Ils sont à l'origine de plusieurs maxi yachts, dont un yacht de 59 m, réalisé en collaboration avec le chantier américain Palmer Johnson Yachts.

► les deux panneaux pliants qui recouvrent le dos du siège pilote. Le dispositif, astucieux et très pratique, témoigne d'une envie de se démarquer du cockpit classique. Le pare-brise en verre fumé, prolongé sur les côtés par des joues en plexiglas, présente la particularité d'être exagérément incliné. La visibilité en pâtit d'autant que le poste de pilotage est très éloigné de la base du pare-brise.

Un habillage en bois de qualité

Pour ce qui est de l'habitacle, le Sarnico 43 présente un aménagement très compartimenté. La cabine commune, réunissant le carré convertible et la cuisine située au pied de la descente, manque de dégagement. Cette impression est probablement due à la cloison en demi-cercle de la salle de bains avant, qui réduit la perspective. On peut en revanche apprécier la qualité de l'habillage en bois d'Afrique utilisé à bon escient, et qui se marie à merveille avec le plancher recouvert de sisal. La mid-cabin, avec ses deux lits simples séparés, a sa propre salle de bains et une belle penderie. La cabine du propriétaire sur l'avant subit un traitement encore plus généreux avec, notamment, des

En pénétrant dans la cabine commune, la paroi semi-circulaire, derrière laquelle s'abrite la salle de bains, attire le regard et étroitise sensiblement l'espace. Malgré tout, la table du carré peut accueillir jusqu'à six convives.



Un grand spécialiste de la vedette open

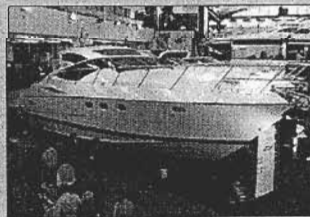
Le double bain de soleil à l'arrière du cockpit avec passage central est bel et bien la marque de fabrique du chantier italien. Qu'il s'agisse du 45, 58 ou 65, tous les modèles adoptent ce dispositif à caractère méditerranéen qui permet de les distinguer des autres vedettes open.



Sarnico 45

Le double bain de soleil arrière ne manque pas à l'appel. Légèrement plus grand que le 43, le Sarnico 45 se caractérise par sa cabine logée sous le bain de soleil, totalement indépendante du reste de l'habitacle. Un aménagement que l'on retrouve sur tous les autres modèles.

- Longueur 14,85 m • Largeur 4,30 m • Poids 15,5 t • Carburant 1 850 l • Eau 600 l • Motorisation maximale 2 x 700 ch
- Nombre de couchages 4/5
- Homologation CE B/12 pers.
- Prix 813 000 € avec 2 x 610 ch Man



Sarnico 50

Le hard-top ouvrant, c'est la tendance du moment. Le nouveau Sarnico 50, signé par le tandem de designers Carlo Nuvolari et Dan Lenard, suit cette mode en se dotant d'un toit galbé qui reprend le style inauguré deux ans auparavant avec le Sarnico 65. Son lancement a eu lieu au salon de Gênes ce mois-ci.

- Longueur 15,90 m • Largeur 4,40 m • Poids 17 t • Carburant 2 200 l • Eau 600 l • Motorisation maxi 2 x 900 ch • Nombre de couchages 5/6 • Homologation CE B/12 pers.
- Prix 1 070 000 €



Sarnico 58

C'est le premier trois cabines de la gamme. Le Sarnico 58 compte effectivement trois cabines doubles plus une réservée au marin. On retrouve le même principe d'agencement que le 45 avec, notamment, une cabine arrière indépendante munie de sa salle de bains.

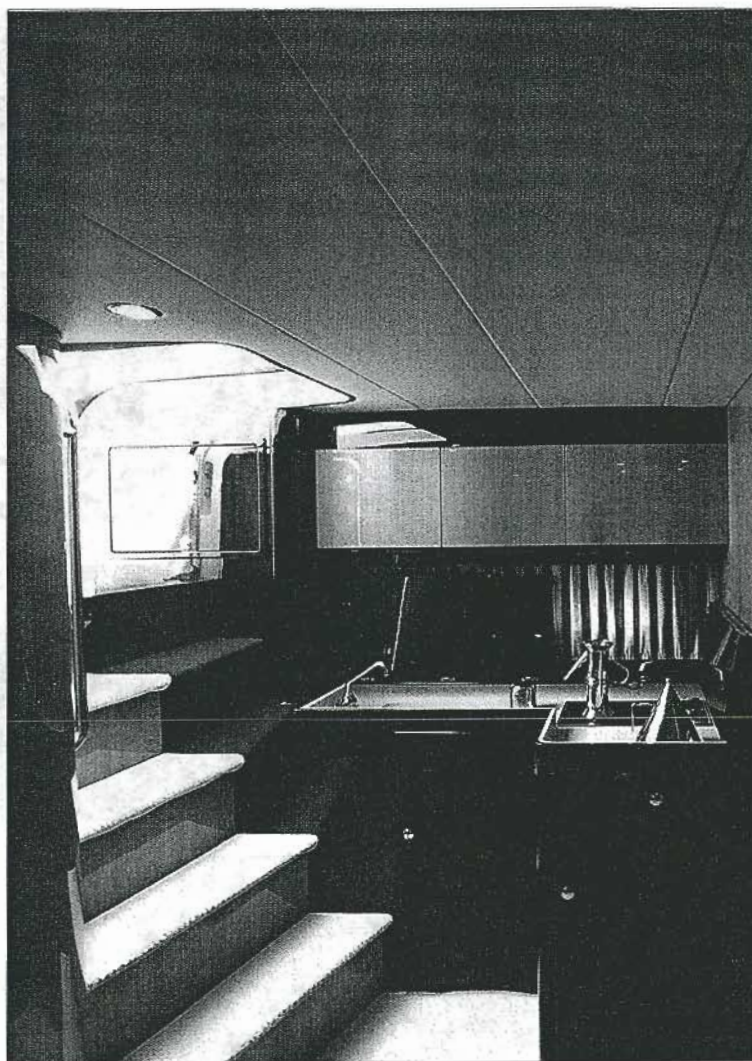
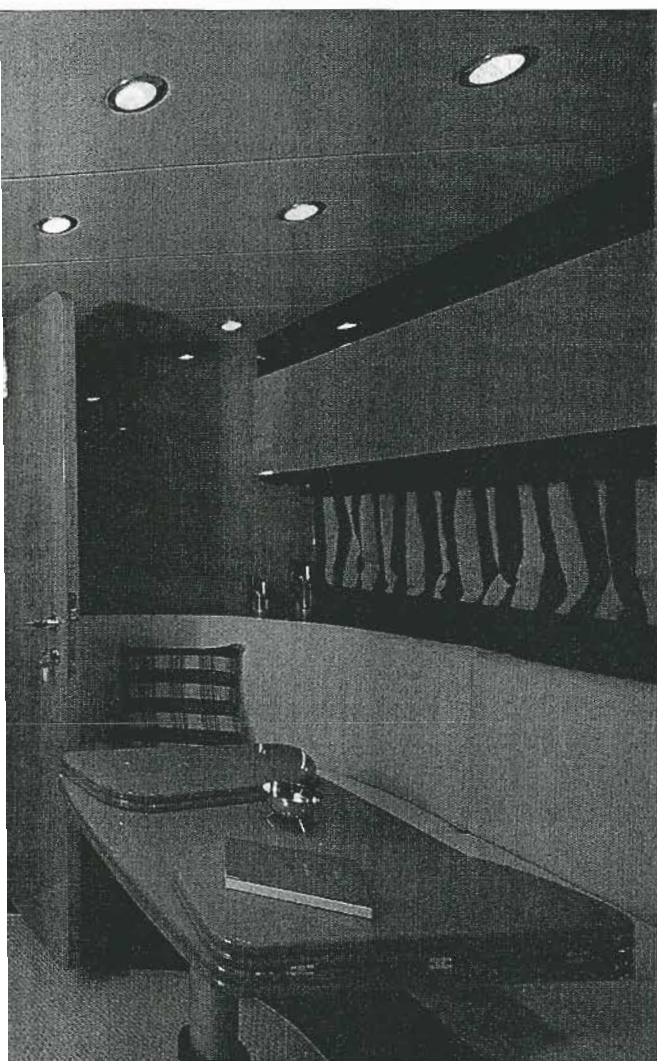
- Longueur 17,65 m • Largeur 4,60 m • Poids 19 t • Carburant 2 500 l • Eau 600 l • Motorisation maximale 2 x 1 050 ch • Nombre de couchages 7/8 • Homologation CE B/12 pers.
- Prix 1 291 000 €



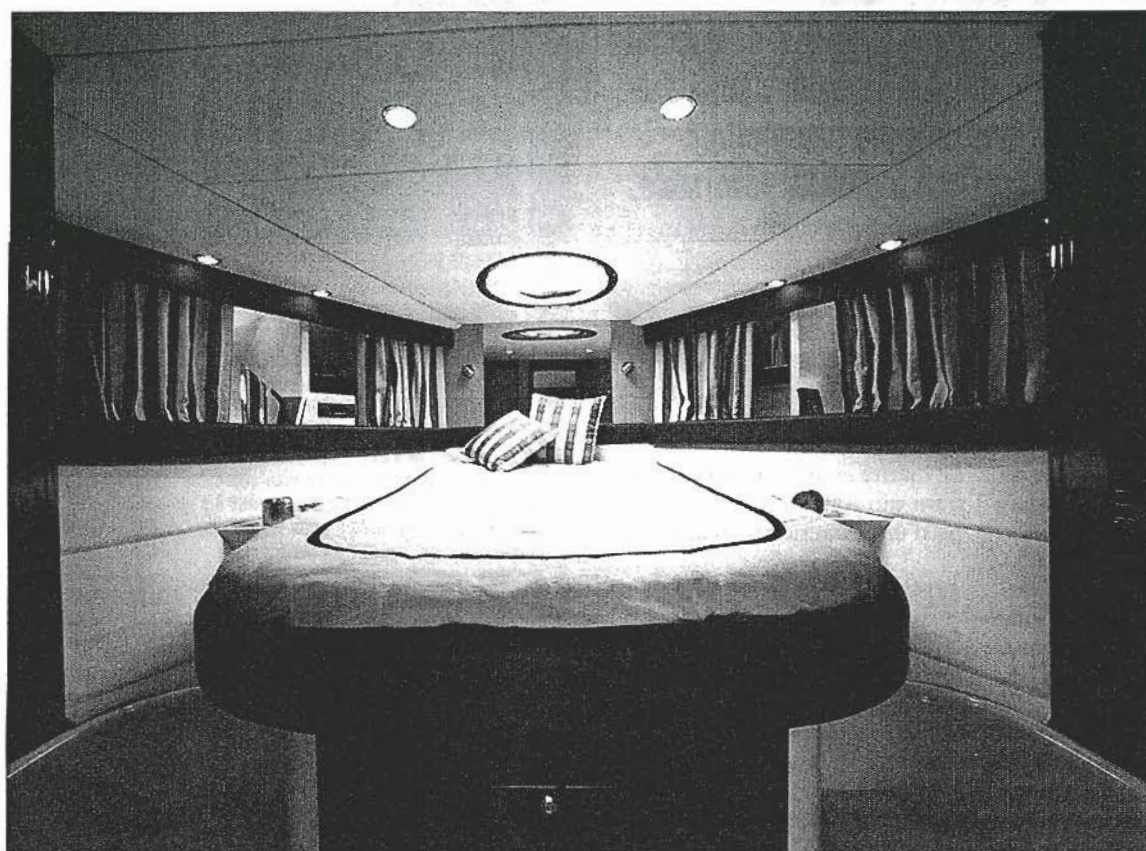
Sarnico 65

Comme le 45 et le nouveau 50, le Sarnico 45 a été dessiné par le cabinet Nuvolari & Lenard. La ligne tendue, bien mise en valeur par un hard-top aérodynamique, a inspiré plus d'un chantier. Il est proposé en version 3 cabines doubles avec salle de bains, ou en version 3 cabines, dont 2 avec lits jumeaux et 1 cabine de marin à l'arrière.

- Longueur 19,75 m • Largeur 4,86 m • Poids 24 t • Carburant 3 000 l • Eau 660 l • Motorisation maxi 2 x 1 300 ch • Nombre de couchages 6/8 • Homologation CE B/14 pers.
- Prix 2 010 000 €

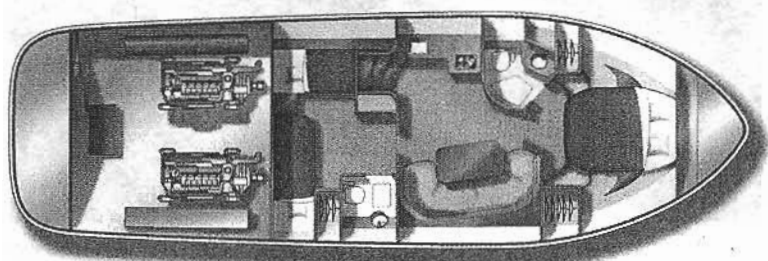


La cuisine est calée au pied de la profonde descente. Le gel-coat teinté bleu est identique à celui qui recouvre la console de pilotage.



Bois laqué, skaï bleu nuit et vaigrage ivoire habillent joliment la cabine d'armateur du Sarnico 43. Le lit double est naturellement surélevé pour compenser le V pincé de la carène.

Mouillage sauvage aux abords de Capri ? Le plan de pont du Sarnico se prête bien aux destinations méditerranéennes. Peu de bateaux de ce type peuvent s'enorgueillir d'une telle surface de bain de soleil.



La bonne longueur de cockpit permet d'installer dans l'axe une seconde banquette (option) à dossier réversible.



► rangements supplémentaires et un cabinet de toilette plus spacieux. L'idéal pour un couple avec deux enfants. Sur le plan technique, Cantieri di Sarnico opte pour une motorisation traditionnelle en ligne d'arbre. Le client a le choix entre trois doubles blocs Cummins de respectivement 370, 450 et 480 ch. Avec la puissance intermédiaire, soit 2 x 450 ch, le 43 pieds file à plus de 33 nœuds à plein régime. C'est un bateau rapide et agile pour une ligne d'arbre.

Le mérite en revient aux deux safrans qui sont très réactifs en dépit d'une direction un peu lourde.

Une concurrente à surveiller de près

Au final, le Sarnico 43 s'en sort avec les honneurs. Cette vedette open robuste ne manque pas de caractère et, malgré ses quatre printemps, elle se montre encore capable de se hisser au niveau de la nouvelle génération. ■

LE BATEAU EN QUELQUES CHIFFRES

- Long. 13,37 m ● Larg. 3,88 m ● Poids 11 t ● Tirant d'eau 1,08 m ● Matériau Polyester ● Carburant 1 200 l
- Eau 350 l ● Couchettes 4 + 2 ● Catégorie CE B/10 pers.
- Puissance maxi 2 x 480 ch
- Moteur Cummins ● Modèle C450 ● Type Diesel turbo injection ● Transmission ligne d'arbre ● Puissance 450 ch
- Cylindres 6 en ligne ● Cylindrées 8 300 cm³
- Poids 856 kg ● Régime maxi 2 600 tr/mn ● Puissance fiscale 33,16 CV
- Prix 574 000 € avec 2 x 450 ch Cummins diesel ; 526 000 € avec 2 x 370 ch Cummins ; 586 000 € avec 2 x 480 ch Cummins diesel
- Constr. Cantieri di Sarnico (Sarnico, Iseo, Italie) ● Import. Interyacht (Monaco) ; Leader Boat (Porto-Vecchio, 2A).

LES RÉSULTATS DE NOTRE ESSAI

Avec 2 x 450 ch Cummins diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nds)	Conso.* (l/h)	Rendement (milles/l)	Niveau sonore (dBA)
1 200	10	25	0,40	-
1 400	13	40	0,32	-
1 600	18	50	0,36	-
1 800	21	70	0,30	-
2 000	26,5	90	0,29	-
2 200	29	115	0,25	-
2 400	32	145	0,22	-
2 600	34	176	0,19	-

Conditions de l'essai Mer belle, vent force 3, 4 pers. à bord, carburant et eau 50 % Vitesse minimum d'hydroplanage 13 nœuds à 1 400 tr/mn Rendement 3,3 l par mille parcouru soit 0,30 mille/l à 24 nœuds Autonomie (avec 20 % de réserve) 290 milles à 24 nœuds.

* données communiquées par le motoriste

SES PLUS PROCHES CONCURRENTS

Constr.	Modèle	Long.	Prix	Importateur
Astondoa (Espagne)	40 Open	11,97 m	349 000 € 2 x 285 ch	FBM (Mandelieu, 06)
Sessa (Italie)	Oyster 42	12,90 m	658 000 € 2 x 285 ch	Rés. de distrib.
Cruisers (USA)	440 Express	14,20 m	560 000 € 2 x 430 ch	Azur Perf. (Fréjus, 83)
Rio (Italie)	44 Art	13,35 m	419 000 € 2 x 430 ch	Rés. de distrib.