

## SARNICO 50

ALTA GAMA

## SARNICO 50

Programa	crucero deportivo
Eslora total	15,75 m
Manga	4,38 m
Calado	1,35 m
Desplazamiento	18.000 Kg
Potencia admitida	2 x 700 - 2 x 900 CV
Capacidad de combustible	2.040 l
Capacidad de agua potable	525 l
Plazas en litera	4 / 6
Pasaje homologado	12
Categoría de navegación	CE A
Velocidad máxima	39 nudos
Velocidad de crucero	30-35 nudos
Astillero	Cantieri di Sarnico
Importador	Náutica Vermell
	Tel.: 971 822 596

# Perfección imparabile

**Manteniendo las líneas características de la firma, el Sarnico 50 conjuga toda la experiencia acumulada a lo largo de sus años de vida. Estamos ante un crucero deportivo con hard top que ronda los 16 metros de eslora, mostrándose como una perfecta síntesis de tradición y tecnología, pasado y futuro. Aspecto moderno, equipamiento eficaz de última generación y sólida construcción sin olvidar los métodos artesanales, consolidan un proyecto que desde sus inicios se percibía exitoso.**

Cantieri di Sarnico nació en 1992 y se estableció en un lugar con gran tradición náutica, el Lago Iseo. Pero la sabiduría atesorada por los responsables y trabajadores del astillero se remonta a muchos años antes.

Pasión y entusiasmo, ilusión, espíritu competitivo y amplios conocimientos son los ingredientes idóneos para buenos resultados. Hoy en día, todos los modelos concebidos en estas instalaciones así lo han confirmado y demostrado. El objetivo es pues realizar barcos siempre mejores por calidad, confort y prestaciones. Los resultados esperados: que algún día sean mitos sobre el agua.

El Sarnico 50 es el modelo más novedoso de la factoría. Se trata de un elegante coupé con grandes espacios exteriores perfectamente aprovechados y unos interiores suficientes para albergar, según la versión elegida, dos o tres camarotes. Está diseñado por Carlo Nuvolari y Dan Lenard, manteniendo la rela-

ción que les une desde hace tiempo.

La carena es en V profunda para una navegación suave, eficaz y segura, que se va suavizando hacia popa en pro de la velocidad, los consumos y la estabilidad. La doble motorización MAN contempla unidades desde los 700 hasta los 900 CV, que garantizan un auténtico placer en navegación.

## Distribución exterior

De aspecto eminentemente deportivo, la vida exterior se concentra hacia popa, tras el parabrisas. Bajo la protección del hard top encontramos un puesto de gobierno acorde con su programa deportivo, que sitúa la rueda y completa relojería en el costado de babor. La capacidad del asiento es de tres plazas, colocándose el patrón en el extremo exterior. Varias personas más pueden seguir las evoluciones en navegación cerca de este espacio, sentados en un asiento recto que recorre el límite de estribor.



*Una completa dinette bajo el hard top complementa un espacio de bañera atractivo y muy cómodo, enfocado claramente a una completa vida exterior. Módulo de cocina, solárium en popa y un diván en estribor para acompañar al piloto concluyen un perfecto espacio.*

A continuación se ha montado un completo mueble de cocina bajo tapa y, justo enfrente y tras el gran asiento de gobierno, una dinette en U de muy generoso tamaño. Hasta cinco o seis comensales pueden aprovechar esta mesa para degustar los mejores manjares a bordo.

Sin la cobertura que ofrece el techado, la porción más retrasada de la bañera está ocupada por dos soláriums dobles separados por un paso central hacia la plataforma de baño. Una original y bonita escalera que se va abriendo conforme descendemos hacia la plata-



*▲ El puesto de gobierno queda ubicado en el costado de babor, con aspecto deportivo y completa instrumentación y relojería.*

forma nos conduce cómodamente hasta la misma. Ésta se muestra grande y despejada. En ella podemos estibar un auxiliar o, si lo preferimos, disponer de ella como una ampliación de los espacios útiles para el ocio, fundamentalmente para el baño.

En el espacio de proa, al no contar con tantos elementos para la vida exterior a bordo, podremos encontrar nuestros momentos de mayor tranquilidad, pudiendo disfrutar de un generoso espacio de sol acolchado y en el que podrán acomodarse unas tres o cuatro personas. El tránsito hasta esta cubierta es fácil y despejado, conduciéndonos también hasta la manobra de fondeo y amarre.

●●● Pasión y entusiasmo, ilusión, espíritu competitivo y amplios conocimientos **SON LOS INGREDIENTES IDÓNEOS PARA BUENOS RESULTADOS.** Hoy en día, todos los modelos concebidos en estas instalaciones así lo han confirmado y demostrado



*El solárium queda dividido por un pasillo central, con una escalera que se ensancha conforme descendemos hacia la gran plataforma.*

### Distribución interior

Según las necesidades y preferencias de cada armador, se puede elegir entre una versión con dos camarotes o una con tres. Lógicamente, en la primera encontraremos una amplitud mayor y en la segunda la optimización del espacio cobra su importancia. Y se ha conseguido equilibrar acertadamente estos conceptos. No se trata simplemente de quitar un espacio y añadir una cabina, sino que en este caso se ha optado por una redistribución general para obte- ➔



**SARNICO 50**

●●● La doble motorización MAN CONTEMPLA UNIDADES DESDE LOS 700 HASTA LOS 900 CV, que garantizan un auténtico placer en navegación

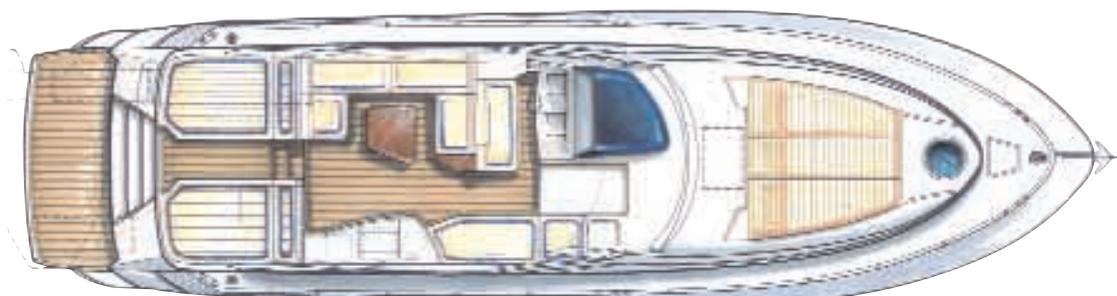
◀ El salón es más amplio con dos camarotes, pero con tres queda igualmente muy bien solventado.

El camarote del armador se ha ubicado en proa, con diferentes niveles para optimizar su aprovechamiento.

ner mejores resultados. La cocina cambia, el salón también e incluso pasa de babor a estribor y se gana espacio para incluir el aseo del nuevo camarote. Todo ello da clara idea de la capacidad operativa y de diseño del astillero.

La primera opción distribuye un espacio central con un gran salón a babor, con asiento en L y una mesa de alas abatibles frente al mismo. La cocina se sitúa más retrasada, en el costado de estribor, justo donde

mueve la escalera de acceso desde el exterior. Una puerta da paso al camarote de proa, donde se ha contado con diferentes niveles del suelo para ganar sensación y realidad espacial. Al elevar la cama, el casco es más ancho y el armador se beneficia de este espacio. Guanteras laterales a banda y banda, un armario ropero y un aseo propio configuran el resto de la cabina. El aseo dispone para su uso del correspondiente lavamanos e inodoro, ubicando una ducha inde-



pendiente y de buenas dimensiones a continuación. Hacia popa y con acceso a través de una trampilla desde el solárium de estribor, otro amplio espacio se convierte en camarote al montar dos literas individuales en L. Es casi cuadrado e incluye, como no podía ser de otra forma, armario ropero y aseo propio, también con ducha independiente.

Entre estos dos espacios se ha colocado la cámara de motores.

Si se decide la conveniencia de tres camarotes, la cocina y el salón quedan juntos en estribor, reduciendo ambos sus dimensiones. El camarote del armador queda básicamente igual, aunque el aseo cambia de costado. En la parte más retrasada y en babor se distribuye la nueva cabina, con dos literas superpuestas, pequeño armario y, sorprendentemente de nuevo, aseo propio, pero en esta ocasión sin ducha independiente.

Con estas posibilidades, qué duda cabe de que la embarcación se adaptará a las necesidades de cualquier armador. ■ M.S.