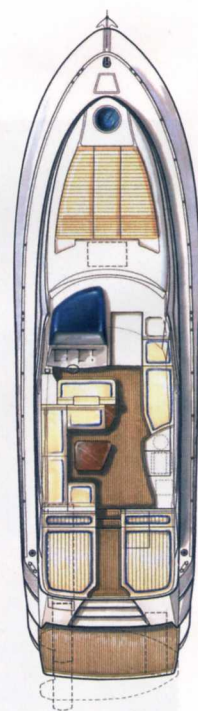




# Sarnico 50

Al di là dell'open  
di alto livello

di Davide Riccardi



Nonostante le forti raffiche che tendevano a far sbandare la barca, le correzioni del timone sono sempre state perfettamente efficaci. Una così pronta risposta ai comandi è indicativa di un'ottima manovrabilità.

## Dati

Lft 13,70 m

Larghezza 11,28 m

Pescaggio 2,20 - 2,50 - 1,95 m

Progetto Simonis & Voogd

Lunghezza albero 23,17 m

Randa 61 mq

Genoa 46 mq

Motore Volvo Penta

## Prezzi

La versione standard della barca costa €269.000 + i.v.a. di listino e, a seconda degli accessori e della versione scelta, il prezzo cambia.

## Conclusioni

Devo dire che il prototipo è costruito in maniera piuttosto tradizionale e pesa almeno una tonnellata di troppo, ma questo è abbastanza normale per un prototipo. Le vele erano molto belle, ma da crociera ed il pescaggio era di 2 metri e venti.

Nella classe di yachts dai 42 ai 46 piedi, Dehler fa da presagio ad una nuova era.

Questo costruttore tedesco dall'elevata reputazione sta lanciando un'imbarcazione che mette in combinazione tutti i vantaggi di un Dehler genuino con una moltitudine di innovazioni.

Il Dehler 44 si distingue per una sicurezza ai massimi livelli, per una maneggevolezza in navigazione, per numerose raffinatezze tecniche e per una qualità assoluta abbinata ad un alto mantenimento del valore dell'usato.

Questo prototipo di yacht con il suo design elegante e futuristico è una combinazione tra un'imbarcazione da regata dall'alto rendimento con un cabinato da crociera adattato alle lunghe distanze.



4.



5.



6.



7.

4. Albero in carbonio della Nordic Mast

5. Tavolino del pozzetto a scomparsa

6. Bitte a filo, richiudibili

7. Salpancore, ancora, musone a scomparsa



## 3 pregi

**V**elocissima e molto equilibrata sotto vela

**D**otazioni standard molto complete

**P**rogetto, linee e soluzioni tecniche innovative

## 3 difetti

**S**condo bagno in dinette sacrificato

**I**l braccio del musone dell'ancora è manuale

**S**carsa visibilità dei ripetitori nel garage sopra il tambucio

In questi ultimi anni si è assistito ad una vera e propria "mutazione della specie".

Mi riferisco al mercato degli open. Oggi si parla di Hard top, di barche spider e via con i neologismi. L'open è una bellissima idea nel mondo delle imbarcazioni di una certa dimensione, una barca sportiva lanciata ed elegante, ma è innegabile che si tratti di una barca prettamente estiva.

Oggi l'avvento di open dotati di sistemi di chiusura del tettuccio la sta rendendo una barca fruibile in quasi tutte le stagioni.

Il Sarnico 50 rappresenta tuttavia qualcosa che va al di là di un semplice open di alto livello.

Frutto di un'attività di design iniziata da tempo è un concentrato di stile puro ed avanzato, reso possibile dall'incontro del cantiere con l'officina del design di Nuvolari&Lenard.

Luigi Foresti, titolare del Cantiere, ci accoglie in una splendida mattinata di tardo autunno nel porto di Misano Adriatico.

Parlando con lui abbiamo la netta percezione che ci racconti più di un prodotto commerciale, quasi di una creatura, o per usare parole sue, di un vero gioiello. Le aspettative quindi sono alte.

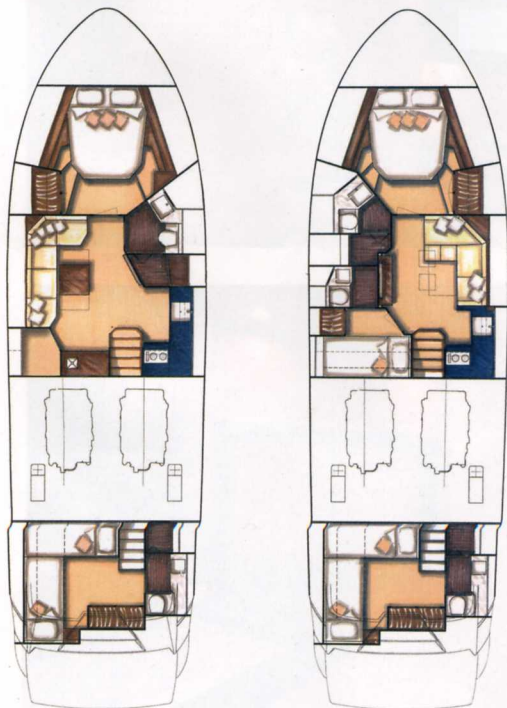
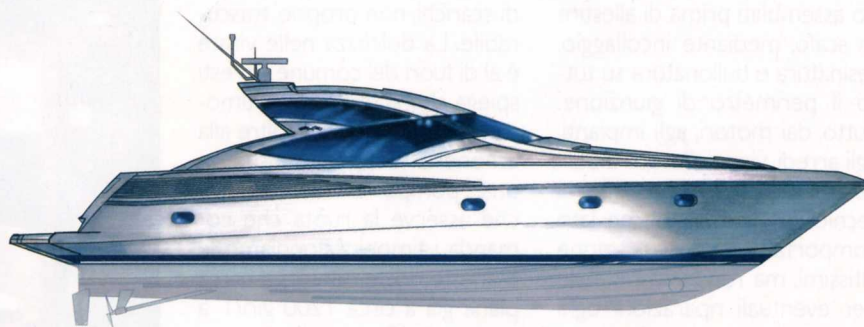
Saliti a bordo del 50 siamo circondati da una atmosfera particolare. Due cose ci colpiscono. La prima è il design dell'hard-top. La linea che raccorda la struttura alla tuga dell'imbarcazione sembra disegnata nella galleria del vento. È una barca nata con l'Hard top, non con qualche cosa successivamente applicata per seguire mode e richieste del mercato.

La seconda è la percezione di qualità assoluta che ogni minimo componente offre allo sguardo. I legnami in rovere chiaro ed essenze di wenghè, le verniciature, i ciellini, la finitura dei masselli, la lucentezza degli acciai, ogni minimo dettaglio curato con una precisione maniacale.

La sala macchine è un vero esempio di ingegnerizzazione ar-

**a lato**

La piantina della versione a 2 cabine e 2 bagni (standard) e quella a 3 bagni e 3 cabine (optional)



▶ tiganale ad altissimo livello. Ogni cosa è al suo posto, posizionata considerando la distribuzione di pesi di tutto lo scafo, compresa la distribuzione dei carichi variabili, come i liquidi combustibili, acqua dolce e raccolta acque nere imbarcati. Questo ultimo è un aspetto spesso trascurato nella progettazione di una imbarcazione.

### La tecnica costruttiva

Lo scafo e la coperta sono completamente realizzati con resine vinilestere, molto più costose delle normali isoftaliche o ortoftaliche, ma con caratteristiche di resistenza meccanica, stabilità nel tempo e bassissima propensione all'assorbimento di umidità rispetto alle altre resine normalmente usate nella nautica da diporto.

Il fondo dello scafo è realizzato in single-skin (laminato pieno), mentre le murate e la coperta sono in sandwich di Airex ad alta densità laminato sotto vuoto. Scafo e coperta vengono assemblati prima di allestire lo scafo, mediante incollaggio, resinatura e bullonatura su tutto il perimetro di giunzione. Tutto, dai motori, agli impianti, agli arredi, viene allestito a barca assemblata. Questo tipo di tecnica costruttiva, da un lato comporta oneri di costruzione altissimi, ma rende smontabile per eventuali riparazioni ogni singolo componente. Le paratie in compensato marino, do-

po l'imbonaggio e la successiva verniciatura, vengono rimosse e completamente vetroresinate bilateralmente allo scafo ed alla coperta in tutto il perimetro di contatto. Il risultato è quello di una struttura monolitica leggera, ma di grande resistenza. La ferramenta esterna, i serbatoi e perfino la catena di ormeggio sono in acciaio inox marino AISI 316L. Il tender trova spazio nella grande plancia poppiera. Originale sistema elettroidraulico per decentramento del tender, che porta il battello esattamente sotto la passerella idraulica a scomparsa, sul lato di sinistra della poppa. Questo permette di poter usufruire della spiaggia poppiera anche senza dover necessariamente varare il tender.

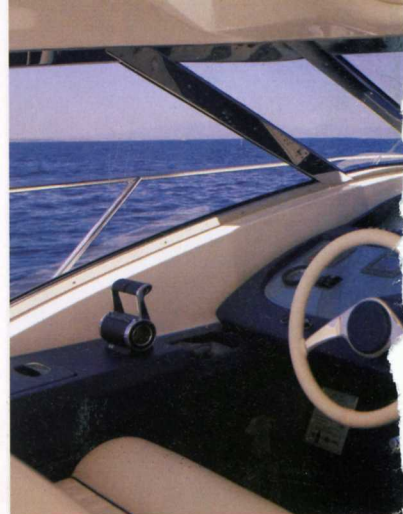
### La prova

Mettiamo in moto i due potenti Man common-rail. Nessuna fumosità allo scarico, anche se gli scarichi sommersi creano una rumorosità, indotta da vibrazioni tipiche di questo tipo di scarichi, non proprio trascurabile. La dolcezza nelle virate è al di fuori del comune. Foresti spiega che si tratta di un timone servoassistito, cioè oltre alla timoneria idraulica è installata una pompa elettro-idraulica che asserva la ruota che comanda i timoni. Affondiamo le manette dolcemente. La barca plana già a circa 1200 giri/l' a meno di 13 nodi. Il distacco della scia è perfetto anche a

bassa velocità così come l'assetto anche in regime critico di portanza. La velocità continua ad aumentare fino a 26 nodi al regime di 1800 giri/l'.

In mare c'è una fastidiosa onda residua ripida che non infastidisce minimamente lo scafo. A questa velocità il consumo complessivo è inferiore a 180 litri/h. Arriviamo a 2000 giri con i motori perfettamente sincronizzati. La carena non è pulitissima ma il GPS segna quasi 32 nodi! La barca scivola sull'acqua fendendo le onde. Portiamo le manette a fondo; arriviamo a quasi 37 nodi in pochissimo tempo. Il consumo è salito a 250 litri/h, ma non si ha la sensazione di volare sull'acqua.

La scia è talmente pulita che sembra quella di una barca molto più piccola. L'impatto con le onde è dolce, la barca trasmette una grande sensazione di sicurezza.



Viriamo a oltre trenta nodi con tutta la barra prima a dritta poi a sinistra. Lo scafo si appoggia con una minima inclinazione fendendo le onde con una straordinaria naturalezza. Il raggio minimo di virata è stretto per una imbarcazione di queste dimensioni, si riesce davvero a far fare allo scafo evoluzioni incredibili.

Scendiamo da questa magnifica imbarcazione, e ci fermiamo ancora una volta ad ammirarne le linee. ■



4.



2.



3.



6.



7.



8.



9.

1. La copertura rimovibile del prendisole del pozzetto
2. La spiaggetta poppiera con il geniale sistema di decentramento del tender
3. Il bagno dell'armatore con il box doccia separato
4. Salone e tv
5. La console di guida
6. Cucina attrezzata con piastre in vetroceramica, forno a microonde, frigorifero e freezer
7. Camera ospiti a poppa con 2 letti a L in piano
8. Il salone con il tavolo aperto
9. Cabina armatore a prua molto ampia e con un letto di grandi dimensioni

## Dati

Lft 15.67 m  
 Larghezza 4.40 m  
 Immersione 1.35 m  
 Dislocamento a secco 18 t  
 Carburante 2.040 lt.  
 Acqua 525 lt.  
 Velocità Max 37-39 nodi  
 Motorizzazione  
 MAN 2X800  
 MAN 2X900

## Prezzo

€970.000 + Iva

## Conclusioni

Le superfici e le linee curve delle vetrate e della struttura sono perfette e si armonizzano con il design e le linee dell'intero scafo creando un'armonia estetica che raramente si può apprezzare. Il fondo garantisce robustezza, leggerezza, isolamento termico e durata di altissimo livello. Le manette elettroniche e l'elica di prua rendono maneggevole la manovra di uscita dal porto anche in spazi decisamente ristretti. All'interno non si avvertono scricchiolii o vibrazioni, a dimostrazione della qualità costruttiva e di assemblaggio. La profilatura dell'Hard-top è così perfetta che in pozzetto, anche alla massima velocità, non arriva nessun riflesso d'acqua causato da depressione. Il Sarnico 50 è un vanto della cantieristica italiana nel mondo a livello di assoluta eccellenza.

## 3 pregi

- Qualità dei materiali impiegati
- Doti di navigazione sul mosso
- Durata nel tempo

## 3 difetti

- Barca per pochi
- Terza cabina un po' sacrificata
- Accesso cabina ospiti solo dal pozzetto