

PROVE SARNICO 65, FIART 27, MISTRAL SMERALDO 20, RIO 550 CRUISER

www.barcheamotore.com

IL GIORNALE DELLE
**BARCHE
A
MOTORE**

PANAMA EDITORE SPA **NOVEMBRE** N. 10/2001 - L. 10.000 - Euro 5,16 -

Sped. in a.p. - 45% art. 2 comma 20/b legge 662/96 - Filiale di Milano

PREZZI AGGIORNATI DI BARCHE, COMPMOTI E MOTORI FUORIBORDO

**COMPRO
VENDO**

USATO & NUOVO

Obiettivo su...
Capote e tendini per
navigare anche d'inverno

prezzi e gli indirizzi dei
cantieri e 1000 annunci
di scafi da 3 a 30 metri

64 PAGINE

**Il Sarnico 65;
la prova
a pagina 68.**



ESCLUSIVO

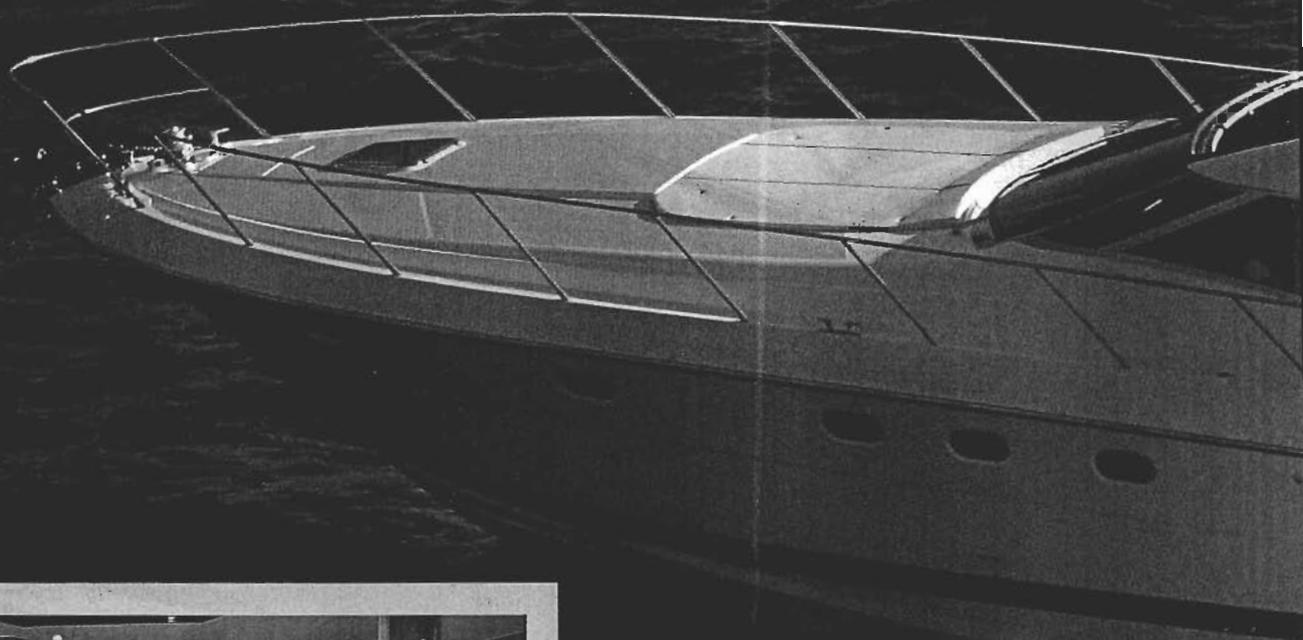
**Il super tender
di Wally Yachts**

NUOVO Le barche imperdibili
della stagione 2002

USATO Comprare e vendere
senza correre rischi

**GUIDA
ALL'ACQUISTO**

SARIN



PREGI

- **Hard-Top con tetto apribile elettrico**
- **Finiture ben curate e realizzate con materiali pregiati**
- **Carena stabile e morbida con buone doti mariniere**

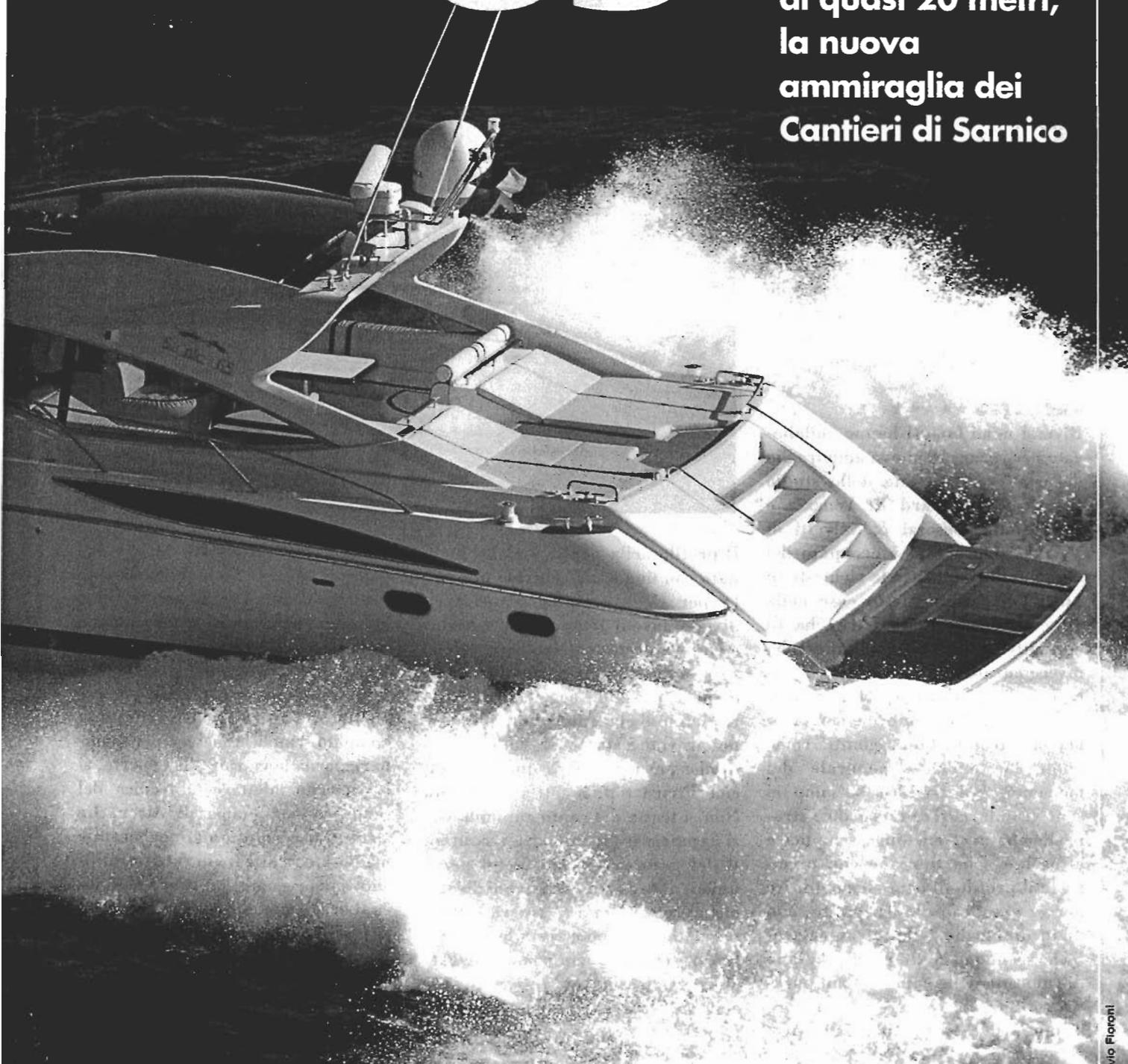
DIFETTI

- **Qualche fumata durante le manovre**
- **Serbatoio di riserva dell'acqua dolce poco capiente**
- **Leggero ritardo delle manette elettroniche**

SUPERPROVA

ICO 65

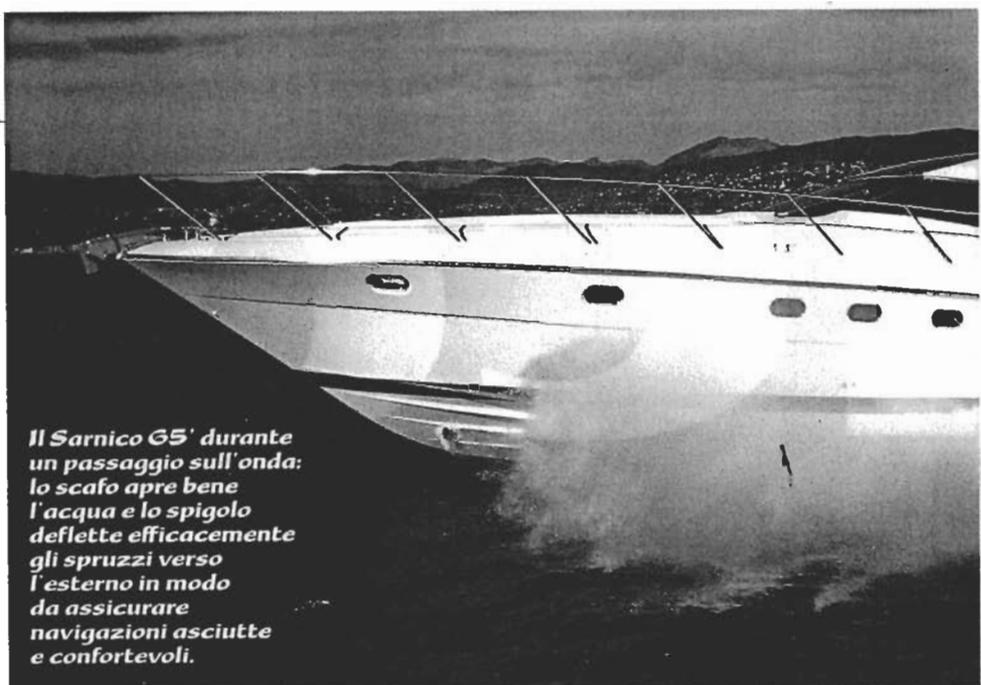
**Un design
elegante frutto dei
migliori studi
di architettura e
prestazioni
entusiasmanti per
questo express
di quasi 20 metri,
la nuova
ammiraglia dei
Cantieri di Sarnico**



Nel 1992 nascono i Cantieri di Sarnico, grazie all'iniziativa dell'ingegner Colombi e di Arturo Savoldi. Nel 1997 la vecchia proprietà si è sciolta con l'eccezione di Arturo Savoldi, che ha tenuto una quota azionaria accanto alla famiglia Foresti, di cui Luigi oggi è a capo dell'azienda come amministratore delegato. Il marchio Cantieri di Sarnico si caratterizza per la produzione che offre esclusivamente open di segmento medio alto. La gamma attuale è composta da quattro modelli; il Sarnico 43' è il più piccolo, il 45' il più venduto, il Sarnico 58', che è l'evoluzione dell'affermato 55', e il nuovo Sarnico 65' il più grande sinora costruito. Con un team di una ventina di operai altamente qualificati, questo cantiere è in grado di produrre 20/25 unità all'anno, ma la grande spinta impressa dalla dirigenza di Luigi Foresti porterà sicuramente a un aumento della produzione.

PROGETTO ★★★★★

Diversi nomi famosi hanno collaborato per creare la nuova ammiraglia del cantiere. Si tratta dello studio Nuvolari & Lenard di Venezia e dello studio Besozzi & Salvetti di Milano. Il primo si è occupato del design e di soddisfare le richieste di Luigi Foresti, in questo caso nella veste di committente oltre che di costruttore; lo studio milanese ha invece curato tutta la sezione tecnica e le linee d'acqua della carena. Ne sono nate linee nuove e morbide, ma non troppo tondeggianti, come vuole la tendenza generale del momento. Sul Sarnico 65' non ci sono grandi raggi di raccordo e strane bombature, ma linee semplici e affusolate, che marcano con precisione il profilo di ogni elemento. Ne deriva quindi un design pulito, con un inedito taglio delle vetrate laterali che scendono molto vicine al piano di calpestio della coperta e un parabrezza che, per offrire un migliore campo visivo, si estende dalla tuga verso prua sino quasi al prendisole.



Il Sarnico 65' durante un passaggio sull'onda: lo scafo apre bene l'acqua e lo spigolo deflette efficacemente gli spruzzi verso l'esterno in modo da assicurare navigazioni asciutte e confortevoli.



Il profilo della poppa è molto inclinato con una scala centrale, integrata per l'accesso alla plancetta e diversi gavoni laterali. La versione standard prevede un rollbar, realizzato con materiali compositi, al quale è possibile agganciare i vari tendalini di chiusura. Sulla unità da noi provata è stato installato l'oggetto che più colpisce di questo open, cioè l'hard top, il tettuccio rigido. Non si tratta del solito cupolino che si aggancia tra il rollbar e i montanti del parabrezza, ma di un pezzo unico, nato da uno stampo dedicato, che avvolge, chiude e ripara tutto il pozzetto. Al cliente resta la possibilità di scoperciarlo come il tettuccio elettrico di un'autovettura e godersi i raggi del sole. Una vera chicca per gli appassionati, proposta però come optional.

COSTRUZIONE ★★★

Questa imbarcazione è realizzata principalmente con fibra di vetro laminata manualmente su stampo femmina. A maggiore protezione contro i dannosi fenomeni dell'osmosi, è stato utilizzato gelcoat isoftalico neopentilico. L'opera viva è realizzata in laminato semplice, mentre per quanto riguarda le murate e la coperta, si è preferito adottare la tecnica del sandwich con anima di Airex. La struttura, composta da longheroni e madieri, è realizzata in vetro stratificato e impregnato con resina isoftalica. Localmente, dove ci sono dei carichi più gravosi, viene impiegata una laminazione maggiorata unita all'uso di compensato marino multistrato. La tipologia dei tessuti utilizzati per lo scafo e la struttura interna è prevalentemente composta da strati di



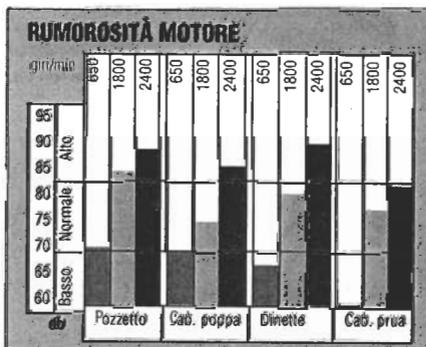
La carena del Sarnico 65' ha un buon assetto di navigazione e una discreta risposta ai comandi.

mat e stuoie. Le paratie principali sono tre, quella anticollisione situata alla fine del pozzo catena e due che delimitano la sala macchine e suddividono longitudinalmente questo scafo, isolando i locali abitabili sottocoperta dalle aree a rischio.

IMPIANTISTICA ★★★★★

La riserva di carburante di 3000 litri è suddivisa in due differenti serbatoi in acciaio inox posti a murata in corrispondenza dei due propulsori. La quantità d'acqua dolce imbarcabile, per servire i quattro bagni, la lavatrice e l'eventuale lavapiatti, è di soli 660 litri. L'impianto elettrico a 12, 24 e 220 Volt è gestito da un quadro di controllo posto in dinette e ha tutti i cavi numerati e differenziati per

ogni differente tensione. Per l'erogazione e l'accumulo di energia, sono installati un caricabatterie automatico e uno stabilizzatore di corrente a 24 Volt. Le batterie sono suddivise in due gruppi principali, quello motori e quello servizi, mentre una batteria supplementare è dedicata esclusivamente al gruppo elettrogeno. Il sistema antincendio prevede svariati estintori portatili posizionati in ogni locale abitativo e nel pozzetto, oltre a un impianto fisso che serve la sala macchine. In questo ambiente, i sensori di temperatura e vari diffusori consentono l'erogazione automatica di CO₂ in caso di necessità. Se il sistema non dovesse entrare in funzione, un comando di emergenza, posto in consolle, può operare in modo manuale. Tra gli altri impianti di bordo, vogliamo sottolineare quello dell'aria condizionata che, grazie all'inversione del ciclo frigorifero, consente anche di riscaldare i locali durante la stagione fredda.



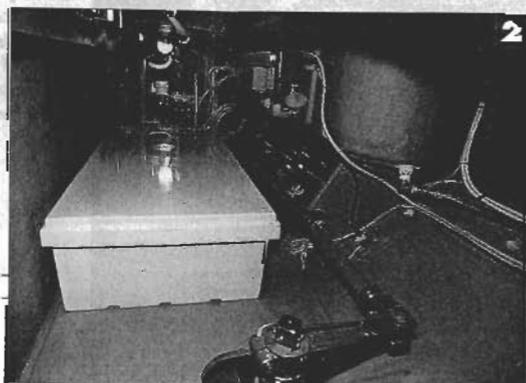
MOTORIZZAZIONE ★★★★★

Sono previste due differenti motorizzazioni per questa imbarcazione, tutte della casa tedesca MAN. Sulla unità da noi provata è installata una coppia di motori entrobordo turbodiesel modello D2840 LE 403 (l'ultima cifra indica che è di tipo elettronico). Si tratta di un propulsore a 10 cilindri a V di 90° con cubatura di 18,270 cc e dotato di un turbocompressore per bancata.

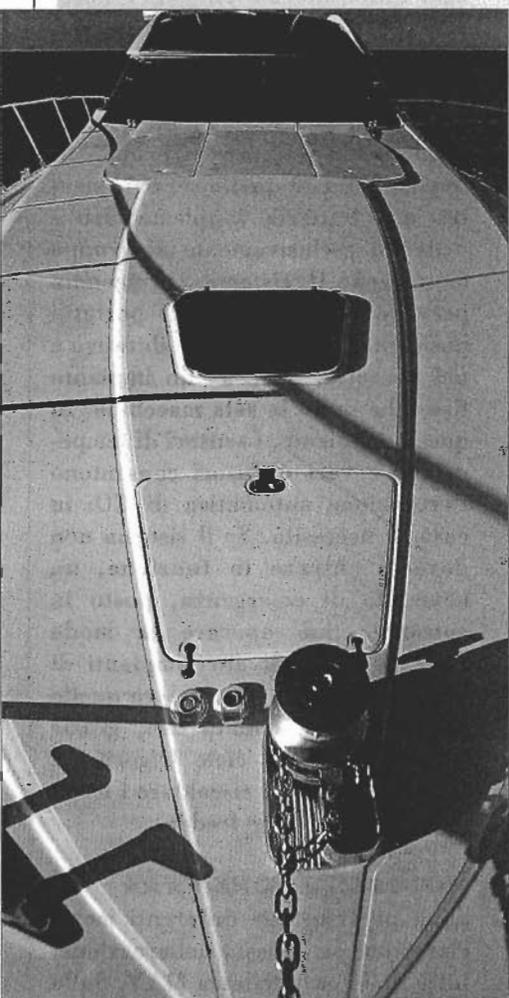
La potenza sviluppata a massimo regime, 2300 giri, è di 1050 cavalli, mentre la coppia massima è disponibile da 1700 giri sino a quasi 2100 giri. L'invertitore accoppiato è uno ZF Marine modello 550 A con rapporto di riduzione 2,517 montato in linea d'asse angolata. Il peso dei due motori e dei relativi invertitori è abbastanza contenuto: circa 3700 chilogrammi per una imbarcazione che disloca in ordine di marcia 28/29 tonnellate. Il rapporto peso potenza non ha un indice favorevole a prestazioni sportive, ma le velocità raggiunte sono discrete.

DETTAGLI AZZECCATI

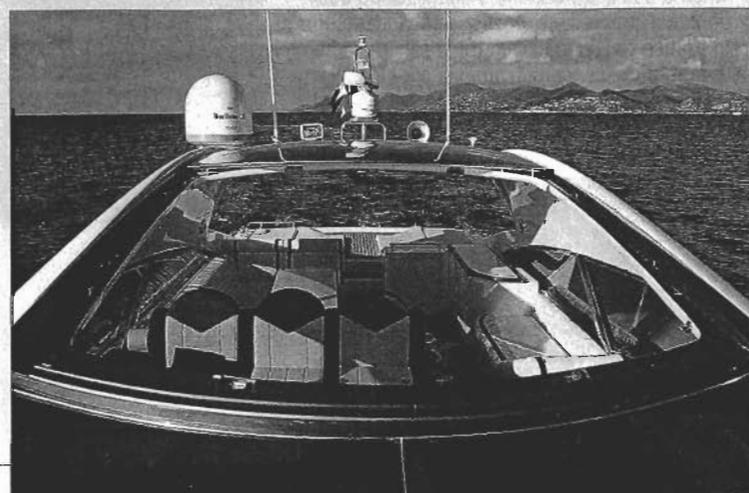
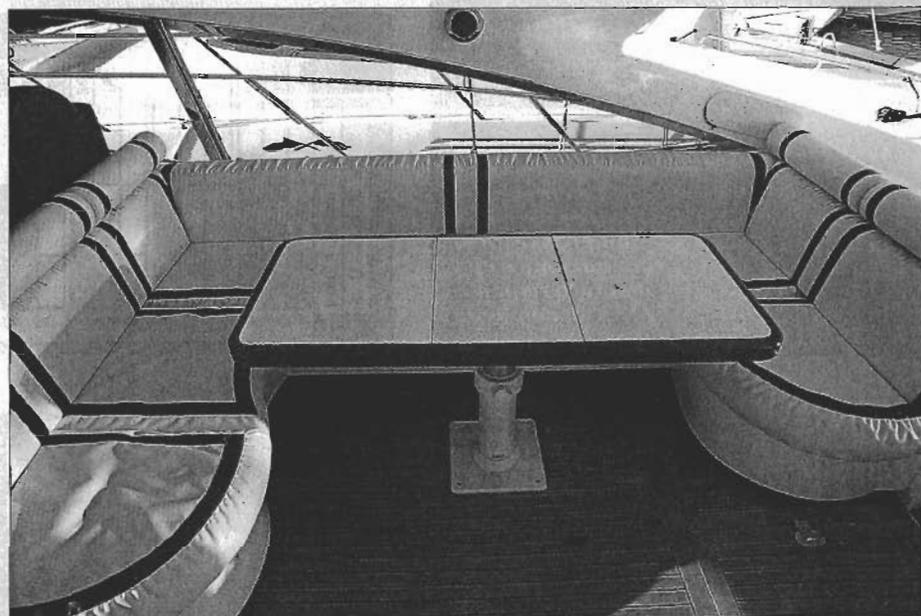
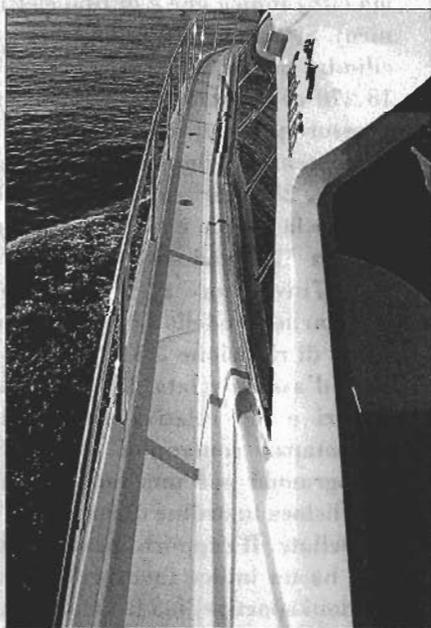
1 A poppa estrema, con accesso dal locale adibito al comandante, si accede alla zona della losca dei timoni. Questa particolare area è molto importante in quanto permette un facile controllo degli impianti di governo. Pratica e sicura anche la cassa di contenimento delle batterie, che in questo modo possono essere sistemate sul piano di simmetria dell'imbarcazione, minimizzando così le sollecitazioni e l'inclinazione dovuta ai sbandamenti laterali. 2 Un pratico gavone ricavato tra la sala macchine e i locali interni può essere utilizzato sia per l'installazione di alcuni impianti sia per riporre i parabordi, che nel caso di un 65 piedi sono piuttosto voluminosi.



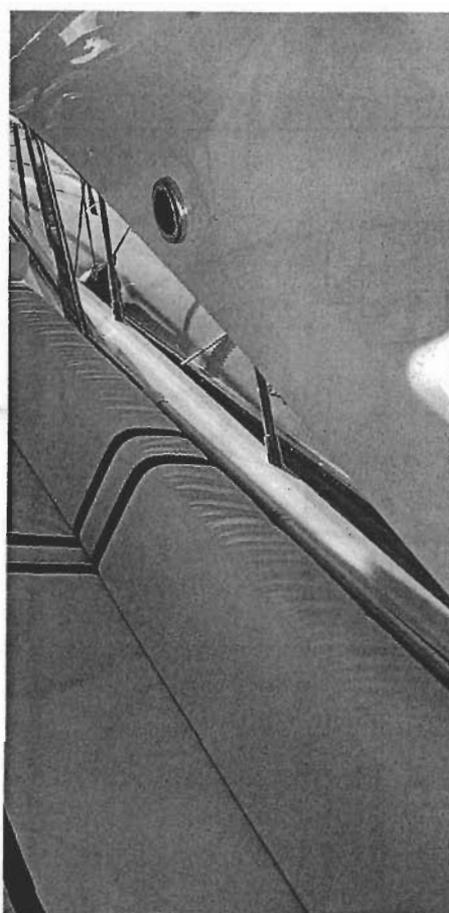
A destra, l'ampio pozzetto ben riparato dall'hard top. Sotto, il ponte di prua con prendisole.



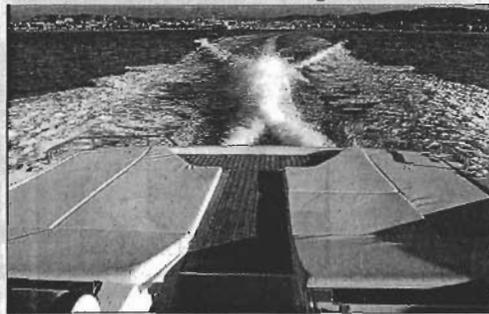
Sotto, i passavanti laterali per raggiungere la tuga di prua sono larghi e ben protetti dalla battagliola.



Sopra, il divano del pozzetto è in grado di ospitare comodamente otto persone sedute. A sinistra, l'hard top con il tettuccio aperto.



Sotto, la scia lasciata dal Sarnico 65' è molto pulita; questo fenomeno è sinonimo di una carena ben equilibrata e che naviga con un discreto assetto longitudinale.



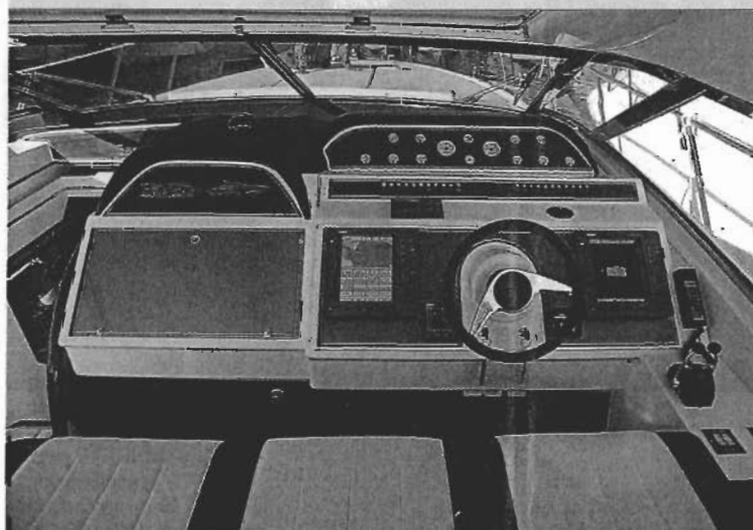
Livio Fioroni

COPERTA ★★★★★

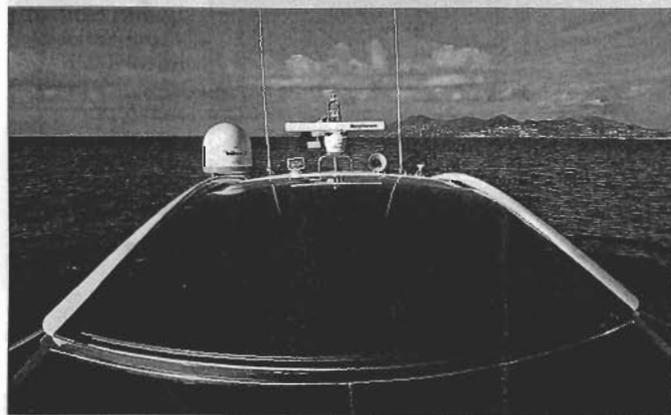
Se dovessimo dare un giudizio generale, per quanto riguarda la coperta, il Sarnico 65' si meriterebbe un bel 10 e lode per l'aggiunta dell'hard-top. Una vera e propria capote rigida, che permette di creare una zona conviviale davvero esclusiva. Tramite la pressione di un semplice pulsante infatti, si ha la possibilità di scopriare una porzione del tetto, lasciando passare l'aria e il calore del sole. Il pozzetto è ben studiato; un divano, lungo oltre due metri e mezzo, permette a otto persone di sedersi per consumare un pranzo e godersi in pieno il panorama. La plancia di comando sul lato destro è dotata di vari cruscotti e pannelli in cui sono disposti gli strumenti analogici di controllo dei propulsori e l'elettronica di navigazione. Ogni indicatore è ben leggibile, mentre i pulsanti dalle varie utenze non sono tutti a portata di mano quando si conduce in posizione seduta. La visuale è a 360 gradi, grazie all'ampio parabrezza e alle

finestrature laterali dalla forma allungata. La zona di prua ha una leggera bolzonatura e termina con un puntale in acciaio lucidato e un'ancora tipo Bruce da 40 chilogrammi dello stesso materiale. Tutta l'attrezzatura di coperta è composta da accessori di ottima qualità, realizzati in inox per una migliore resistenza alle intemperie. La poppa è caratterizzata da una grande area prendisole, efficacemente riparata dal vento grazie all'hard top e divisa in mezzeria dal passaggio centrale per l'accesso alla plancia e alla passerella retrattile a scomparsa.

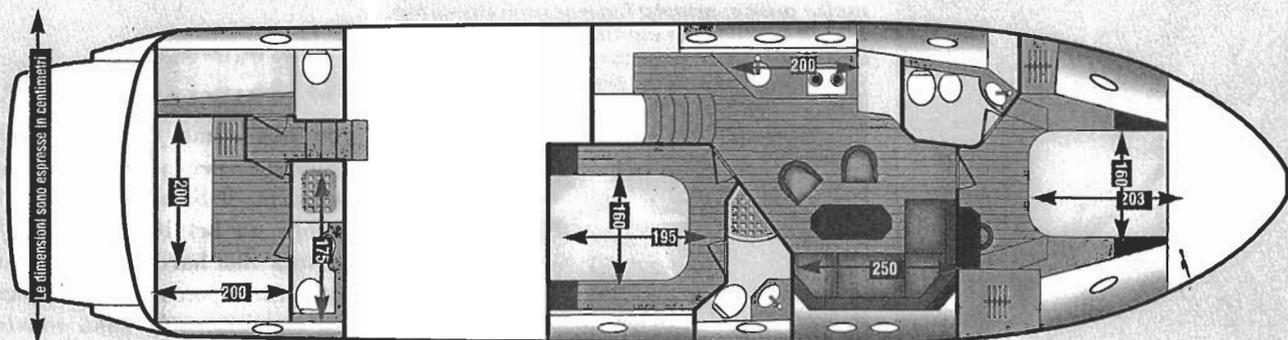
Sopra, la plancetta di poppa può ospitare una gruetta per il recupero del tender. Sotto, il salpancora dotato di barbotin e campana.



Sopra, il cruscotto è completo di ogni strumentazione. A destra, il mobile del pozzetto "nasconde" alcuni elettrodomestici che permettono di cucinare anche all'aperto. Sotto, l'hard top con il tettuccio chiuso.



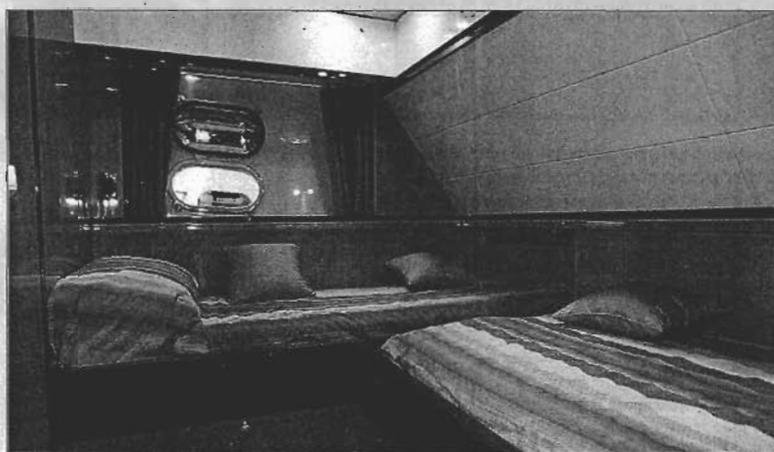
- ★ SCARSO
- ★★ SUFFICIENTE
- ★★★ DISCRETO
- ★★★★ BUONO
- ★★★★★ OTTIMO



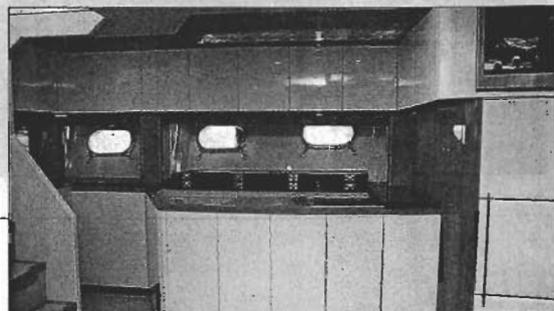
Sopra, nella cabina armatoriale, su lato destro contro la paratia poppiera, si trova un utile e comodo scrittoio, che sarà apprezzato anche dalle signore come tavolo da toilette.



Sopra, la cabina di prua è spaziosa e ben corredata di armadi e cassetti. A sinistra, la cabina di poppa è a letti singoli, mentre quella centrale (come si può notare nel disegno in alto), può essere rapidamente trasformata in matrimoniale.



A destra, la cucina del Sarnico 65' ha un ampio piano di lavoro a scomparsa. Dotata di piano di cottura a quattro fuochi in vetroceramica, di forno combi, di frigo e di freezer, non ha nulla da invidiare alla cucina di casa.



ALTEZZE IN CABINA

Cabina di prua	cm 197
Cabin ospiti	cm 215/140
Dinette/cucina	cm 200
Toilette armatore	cm 196
Toilette ospiti	cm 200

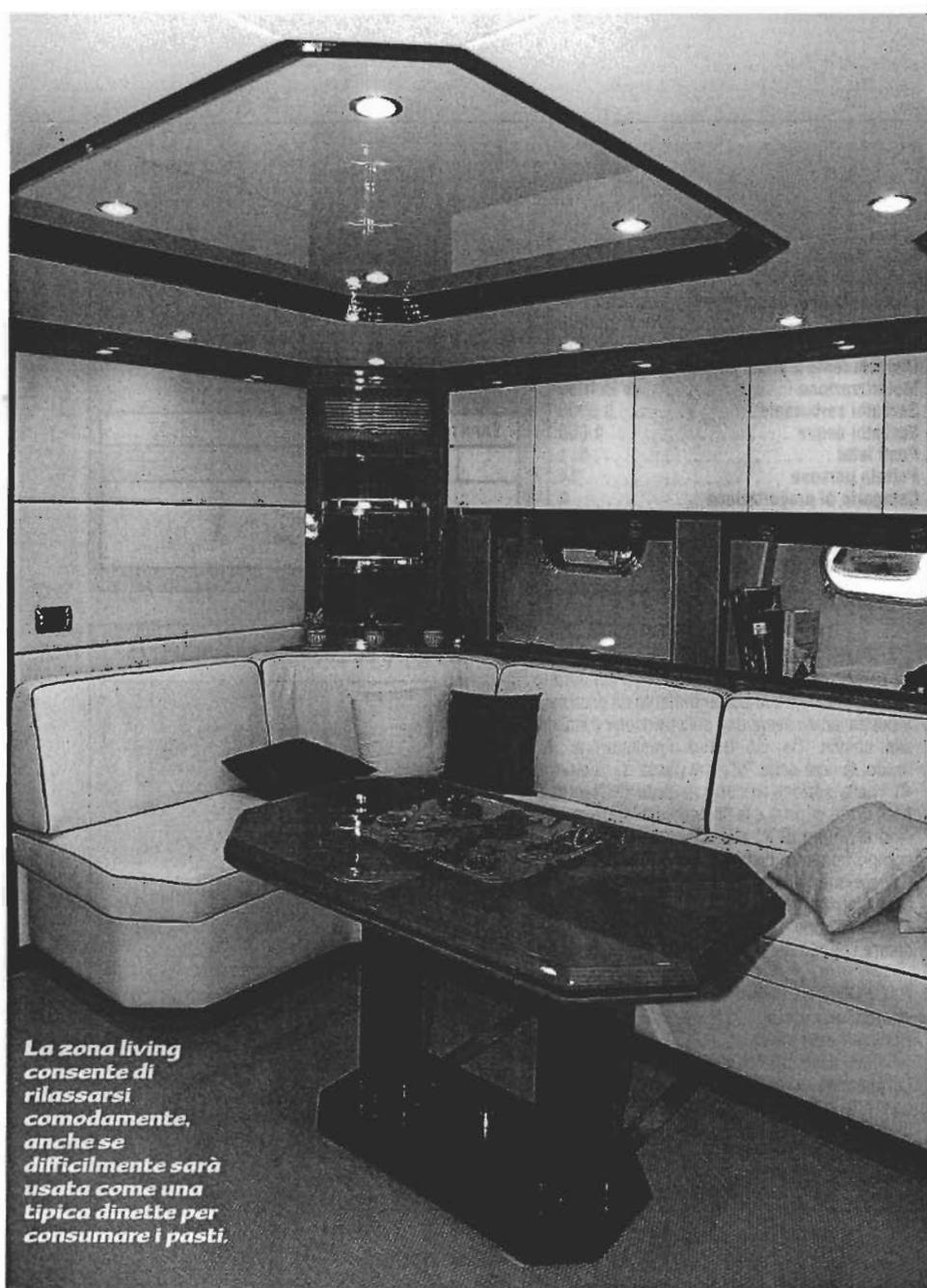
IL COMMENTO DELLA SIGNORA

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

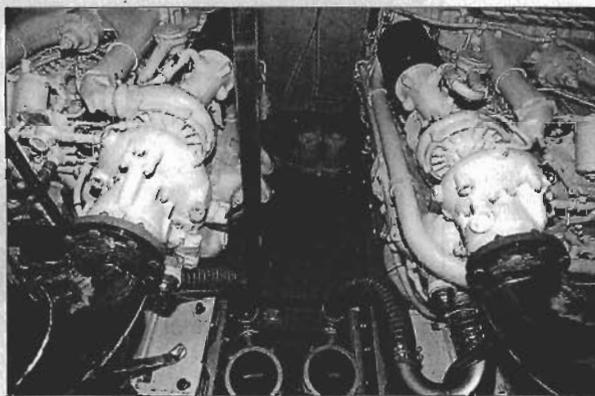
INTERNI ★★★★★

Definire il Sarnico 65' un express cruiser non sembra rendere abbastanza giustizia a una imbarcazione che non ha nulla da invidiare a uno yacht. L'ampiezza degli interni e lo spazio vivibile protetto tramite l'adozione dell'hard top consente di creare numerosi ambienti conviviali. Dal pozzetto si scende una comoda scala per accedere a un grande salone. La dinette, formata dal divano e relativo tavolo, fronteggia una cucina dotata di ogni accessorio per preparare e conservare ogni pietanza. Le due cabine che si trovano a pravia della sala macchine sono decisamente spaziose e sono provviste di bagno con accesso interno. La cabina di prua è quella armatoriale, dotata di qualche comfort in più rispetto a quelle degli ospiti tra cui un bagno con vano doccia separato. A poppa si trovano una cabina ospiti con due letti separati disposti a L e servizi propri e il locale del comandante. Per chi volesse governare questa imbarcazione da solo, è possibile ampliare la zona di poppa e trasformarla in una grande suite matrimoniale. L'eleganza e la cura degli interni sono infatti un punto fermo che caratterizza tutte le imbarcazioni dei Cantieri di Sarnico ma su questo modello è particolarmente evidente.

Livio Fioroni



La zona living consente di rilassarsi comodamente, anche se difficilmente sarà usata come una tipica dinette per consumare i pasti.



A sinistra, il bagno annesso alla cabina armatoriale è decisamente ampio ed è provvisto di una cabina doccia con seggiolino e carabottino in teak. Sopra, la sala macchine è ben disposta ed è abbastanza capiente da poter accogliere motori più grandi e potenti.

Il principale materiale di costruzione degli interni è il legno di akatio che, finemente lavorato, laccato o verniciato a lucido, crea ambienti esclusivi e raffinati. La giunzione e l'assemblaggio di ogni pannello è impercettibile, poiché sapientemente abbellita con cornici e masselli di rifinitura. Un solo piccolo appunto sulla disposizione degli interni; non è disponibile un bagno per eventuali ospiti di passaggio, in quanto l'accesso ai servizi è soltanto dall'interno delle cabine già occupate.

PRESTAZIONI ★★★★★

La potenza di 2100 cavalli può sembrare eccessiva, ma la massa d'acqua che deve spostare questo scafo da oltre 28 tonnellate è davvero tanta. Le prestazioni sono comunque molto brillanti, dato che anche il rapporto tra il peso e la potenza non è proprio quello di una imbarcazione sportiva. La vocazione di questa imbarcazione non è certo corsaiola, ma comunque la velocità di punta di 36,5 nodi è un numero di tutto rispetto, soprattutto per uno scafo di quasi 20 metri. Quello che più impressiona è la facilità d'uso e la manovrabilità in navigazione; si potrebbe pensare di avere tra le mani un 40 piedi, ma gli otto metri che ci sono tra la prua e il cruscotto rendono evidenti le reali dimensioni di questo lussuoso open. Anche le manovre in porto si eseguono facilmente, grazie anche all'elica di prua. Un'unica nota sul ritardo di risposta delle manette che inseriscono la marcia qualche secondo dopo lo spostamento delle leve. Da notare invece la velocità minima di planata di 13 nodi a soli 1200 giri con un consumo di carburante di "appena" 84 litri all'ora.

PREZZI

Con dotazioni standard e la motorizzazione Man 2x1050 cv, IVA esclusa n.c.

TASSA DI STAZIONAMENTO

Viene calcolata in base alla lunghezza dello scafo di 19,12 metri
 Annuale L.4.107.000

DOTAZIONI

Salpancora elettrico
 Elica di prua
 Aria condizionata e riscaldamento
 Cassa acque nere da 150 litri
 Ecoscandaglio/profondimetro
 Gps cartografico e Vhf
 Gruppo elettrogeno da 12 kW
 Passerella e scaletta bagno elettroidrauliche
 Servizio da tavola e cucina
 TV color Sharp LCD 20"
 Verricello di tonnellaggio

OPTIONAL

Hard top con tettuccio apribile
 Generatore 16 kW (differenza con quello di serie)
 Gruetta idraulica
 Elettronica (radar e autopilota)
 Pozzetto in teak e sulla piattaforma
 Lavastoviglie e lavasciuga

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 19,75
 Lunghezza al galleggiamento m 15,47
 Larghezza m 4,86
 Pescaggio senza piedi m 1,45
 Dislocamento a pieno carico kg 28.500
 Motorizzazione cv 2x1050
 Serbatoi carburante lt 3000
 Serbatoi acqua lt 660
 Posti letto 6+1
 Portata persone 14
 Categoria di progettazione A
 Costruito da Cantieri di Sarnico
 Via Vittorio Veneto 5, 24067 Sarnico (BG), tel. 030 9823894, fax 030 9823757.

RAPPORTO PESO/POTENZA

Il rapporto calcolato è stato ricavato dividendo il dislocamento a pieno carico fornito dal cantiere, con la potenza dei motori. I parametri del calcolo sono dunque 28500 kg (versione con 2x1050 cv) divisi per la potenza installata, 2100 cavalli.

SARNICO 65'		13,57	
ALTO	10	MEDIO	BASSO
	6		

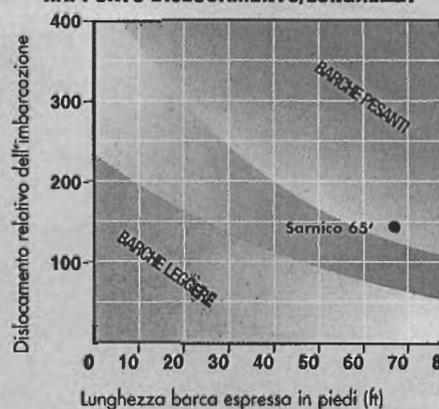
L'ANALISI DELLA CARENA

La carena di tipo planante ha la linea del pattino laterale che degrada costantemente da prua sino a poppa senza avere una sola porzione parallela alla chiglia. Da ciò deriva l'inclinazione del fondo, la così detta "V", che passa da valori di 41° nella sezione in corrispondenza dell'incrocio tra il dritto di prua e la linea del galleggiamento, sino al valore di 8° allo specchio di poppa. Il comportamento della carena è stabile sia in navigazione sia durante le virate, mentre l'assetto in planata presenta un leggero appoppamento, condizione necessaria e obbligatoria per creare l'effetto del sostentamento idrodinamico.

RAPPORTI DI FORMA

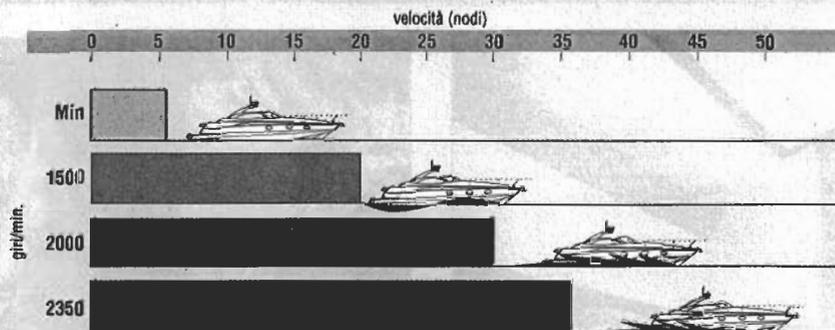
Immersione scafo m 0,90
 Dislocamento prova kg 28.300 (effettivo peso della barca in prova)
 Larghezza/Lunghezza 0,27 (la media è tra 0,265 e 0,390)
 Immersione/Lunghezza 0,58 (la media è tra 0,05 e 0,09)
 Dislocamento relativo 145

RAPPORTO DISLOCAMENTO/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).

LE PRESTAZIONI MISURATE



Velocità calcolate con Gps Raytheon RC 631 10,4" a colori.

Condizioni del test

Velocità del vento reale 10 nodi
 Stato del mare calmo
 Temperatura dell'aria 18 °C
 Carburante lt 1100
 Equipaggio imbarcato 8 persone
 Pulizia carena buona
 Motorizzazione installata 2x1050 cv

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

Consumi dei motori

Giri al min. litri x ora
 1500 giri 132
 2000 giri 276
 2300 giri 422
 I dati utilizzati sono forniti da MAN.

Autonomia teorica in ore (con riserva 10%)

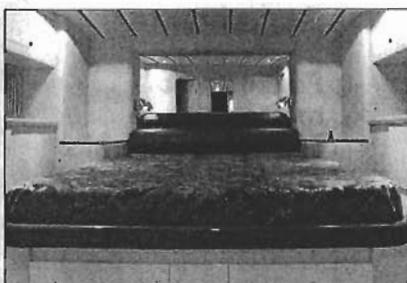
1500 giri 20 ore 27'
 2000 giri 9 ore 46'
 2300 giri 6 ore 34'
 I dati sono calcolati in base ai consumi.

LE CONCORRENTI

Ecco quattro modelli di imbarcazioni con misure e caratteristiche simili a quelle del Sarnico 65'.



ALFAMARINE 60



Letto matrimoniale a prua e due cabine ospiti per questo express.

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 18,00
 Larghezza m 4,60
 Dislocamento a vuoto kg 24.000
 Motorizzazione cv 2x1150
 Serbatoi carburante lt 3500
 Serbatoi acqua lt 800
 Posti letto 6+2
 Prezzo n.c.
 Costruito da Alfamarine,
 Via della Scafa 135, 00054 Fiumicino (Roma),
 tel. 06 6580355, fax 06 6523466.



PERSHING 65



Linee morbide e sinuose per i divani della comoda zona living.

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 20,30
 Larghezza m 4,86
 Dislocamento a vuoto kg 29.000
 Motorizzazione cv 2x1420
 Serbatoi carburante lt 3300
 Serbatoi acqua lt 950
 Posti letto 6+2
 Prezzo n.c.
 Costruito da Pershing,
 V. Marche 2/4, 61030 Castelvecchio di Mont.
 (PS), tel. 0721 955721, fax 0721 955784.



SUNSEEKER PREDATOR 68



Linee esterne aggressive e interni eleganti con il classico legno.

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 21,20
 Larghezza m 5,20
 Dislocamento a vuoto kg 29000
 Motorizzazione cv 2x800
 Serbatoi carburante lt 3325
 Serbatoi acqua lt 980
 Posti letto 6+1
 Prezzo n.c.
 Importato da C&C,
 Porto turistico box 68, 16033 Lavagna (GE),
 tel. 0185 301581, fax 0185 322839.



UNIESSE OPEN 57



Arredamenti chiari e moderni per la spaziosa cabina armatoriale.

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 18,71
 Larghezza m 5,00
 Dislocamento a vuoto kg 28000
 Motorizzazione cv 2x800
 Serbatoi carburante lt 3400
 Serbatoi acqua lt 1000
 Posti letto 6+1
 Prezzo n.c.
 Costruito da Uniesse Marine,
 Via Monte Avaro 30, 24060 Chioduno (BG),
 tel. 035 838813, fax 035 8392522.

I CONCORRENTI

NOME	LUNG. (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	CV	MOT.	CUCC.	CANTIERE	PREZZO (L.)
Sarnico 65'	19,75	4,86	28500	2x1050	EB	6+1	C. di Sarnico	n.c.
Azzurra	18,90	5,02	25000	2x1150	EB	6	Baia	n.c.
CR 60	18,90	4,80	22000	2x800	EB	6+1	Rizzardi	n.c.
Madras 20	19,20	4,50		2x800	EB	6	Techomar	810.000 euro
65 Sport	20,00	5,00	26000	2x1150	EB	6+2	Gianetti	2.850.000.000
Monte Carlo 65	20,15	4,95	27000	2x1300	EB	6+1	AB Yachts	n.c.
V 65	20,27	5,08	22500	2x800	EB	6	Princess	€ 615.550*

Note: Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove". * Il prezzo è in sterline.