

PRUEBA MOTOR

Leo Corral

Sarnico 43



Distinción y elegancia

El más pequeño de los cuatro modelos de Cantieri di Sarnico destaca por su navegación. Se trata de un 43 pies que poco tiene que envidiarle a los barcos más grandes del astillero italiano. Sorteó con elegancia cada una de las olas de la marejadilla que nos propuso la travesía de Santa Margherita de Ligure a Portofino y siempre se mostró ágil y agradable al timón.

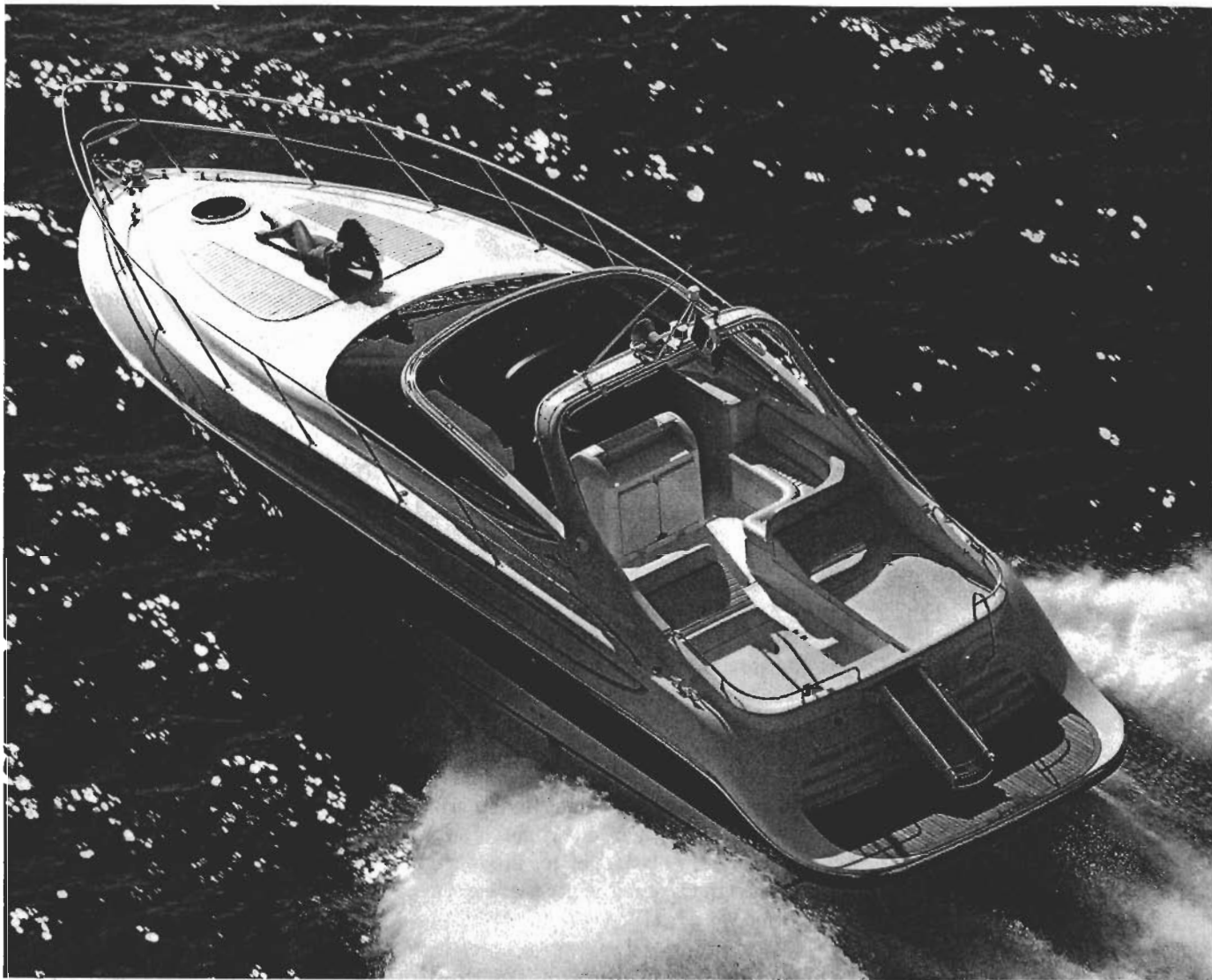
Cantieri di Sarnico es un astillero relativamente nuevo. Fue fundado en 1992, y en estos once años de vida ha sabido ganarse un nombre dentro de la náutica deportiva gracias a sus lujosos diseños. Su gama incluye de momento este 43 pies, que probamos a mediados de mayo en las costas de Génova; el 45, que presentamos el año pasado; un 58, que también tuvimos ocasión de navegar; y el 65, el buque insignia de la casa. Todos destacan por sus líneas de

perfiles agresivos muy apreciadas por los amantes de la velocidad, y por sus amplios y armoniosos interiores, característicos de los deportivos italianos.

Fiel a la filosofía de Sarnico, el 43 está construido con materiales de última generación y con un especial énfasis puesto en las terminaciones y en los pequeños detalles que le dan un refinamiento poco habitual para embarcaciones de esta eslora. Un nivel que sólo se puede conseguir trabajando con carpinteros, técnicos y decoradores nava-



En navegación con viento de 15 nudos y marejadilla, el Sarnico 43 respondió con seguridad y agilidad.



Los espacios exteriores permitirán disfrutar de largas temporadas abordo.



Los detalles de terminación son propios de embarcaciones de mayor eslora.

les de primera línea como son los del área del lago Iseo, una de las zonas del mundo con mayor tradición en esta actividad.

El más pequeño de los Sarnico está pensado para convertirse en la joya del pantalán. Por su imagen, por su contenido y, fundamentalmente por sus prestaciones.

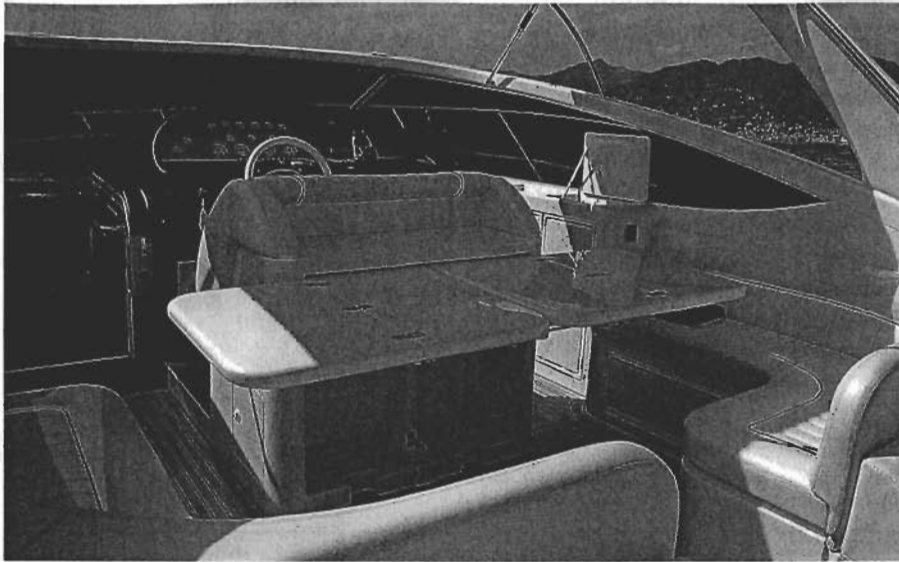
Espacio y funcionalidad

Como sucede en los otros tres modelos del astillero, los espacios exteriores son funcionales, convertibles y utilizables en su totalidad. A proa destaca un gran solárium que utiliza gran parte de la cubierta, dejando amplio espacios de paso a los lados. La resolución de la maniobra de proa, con molinete vertical y concentrado en la parte delantera del balcón con bitas integradas, es acertadísima y contribuye a la limpieza y amplitud del conjunto. Los

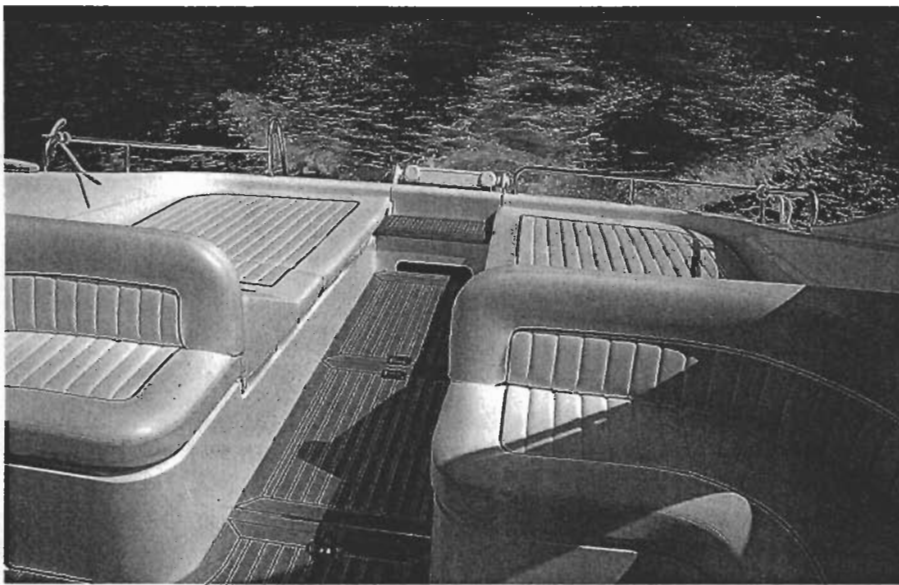
pasillos laterales sin ser tan anchos como debieran en un barco de estas características, permiten un paso cómodo sujetándose del parabrisas.

En bañera, todo es funcional. El puesto de gobierno, con una butaca para dos personas, es muy cómodo tanto para conducir de pie como sentado. Los mandos del motor están bien ubicados, por lo que no hace falta estirarse para darle gas, como sucede en muchas embarcaciones. El panel de mandos es muy completo y aún dispone de espacio libre para incorporar más instrumental si el armador lo cree conveniente.

Detrás del puesto de gobierno, las extensiones de la mesa abatible permiten elegir entre tres medidas diferentes, de forma que hasta ocho personas pueden comer confortablemente.



Con la mesa de alas abatibles abierta, la bañera se convierte en un gran comedor al aire libre.



Dos sofás en forma de L dividen la bañera del área de relax de popa.

Dos sofás en L enmarcan la mesa y sirven de lugar de relax desde donde contemplar la navegación cuando ésta permanece cerrada. Delante de ellos, en la banda de babor, está la puerta de acceso al interior del barco y en el costado de estribor el mueble bar con nevera y fregadero, con posibilidad de sumarle, pagando un extra, una máquina de hielo. El piso de la bañera tiene dos tipos de aperturas. Hay una tapa pequeña que se eleva para permitir el acceso a la cámara de motores, pero también ofrece la posibilidad de levantarse íntegramente por si es necesario hacer una reparación importante o hay que quitar el motor.

La popa está dominada por dos grandes

colchonetas de un metro y medio de ancho, que con solo verlas, invitan a tumbarse al sol. Por seguridad, están rodeadas de una brazola y entre las dos está el pasillo que une la bañera con la pasarela hidráulica, que a diferencia de los otros Sarnico, en el 43 no tiene la posibilidad de escamotearse. En el espejo de popa se ha integrado una gran plataforma de baño a la que se desciende a través de un par de escalones.

Barnices y laqueados

Al descender por la escotilla de ingreso al interior, aparece el rincón de la cocina y a estribor, el salón. Distintos tipos de madera cubren las paredes y mamparos,

unas laqueadas y otras barnizadas, todas se combinan con la tapicería de cuero de distintos tonos como si se tratara de un gran puzzle de buen gusto. Todo el plan del barco está tapizado por una mullida alfombra que es delito pisar calzado.

El sector de la cocina, tal y como es habitual en los diseños de este siglo, es un gran mueble que, cuando está cerrado, es un aparador perfectamente integrado al salón. Al abrirlo, aparecerán entonces la placa vitrocerámica y el fregadero, además de un pequeño espacio que servirá de mesa. En la parte inferior está la nevera con congelador y hay espacio para estiba.

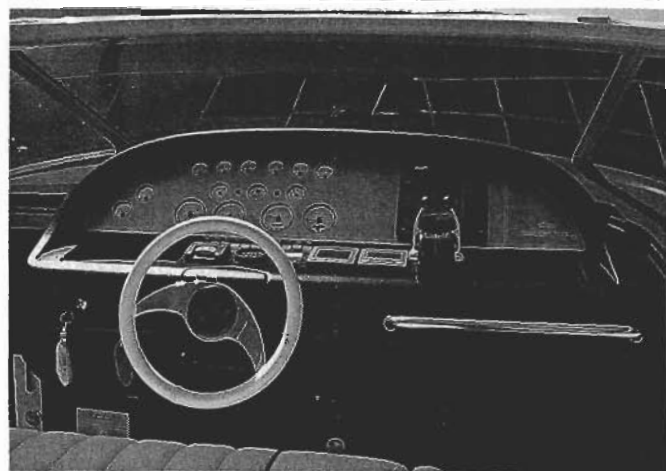
A la otra banda, como ya dijimos, está el salón. Una mesa de alas abatibles, enmarcada por un sofá en U, ofrece espacio para seis comensales cómodos. Como opcional se puede pedir al astillero que el conjunto sea convertible en cama.

Dos camarotes completan el área interior, cada uno con su baño privado. El del armador ocupa todo el triángulo de proa y es muy luminoso gracias a un portillo cenital y dos lumbreras, una en cada costado. Hay dos armarios y estantes para libros a los lados de la cama cuya cabecera está ocupada por un gran espejo, las luces de lectura y el radiocasete. El baño tiene una doble mampara que permite separar la ducha, con monomando. Un portillo superior y una ventana lateral aseguran ventilación y luz natural.

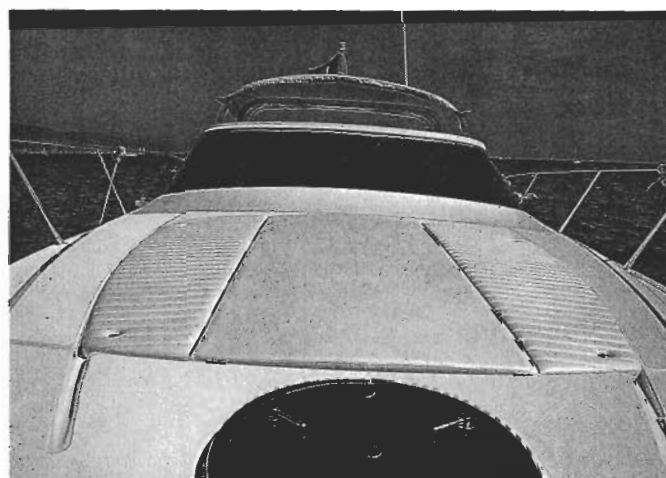
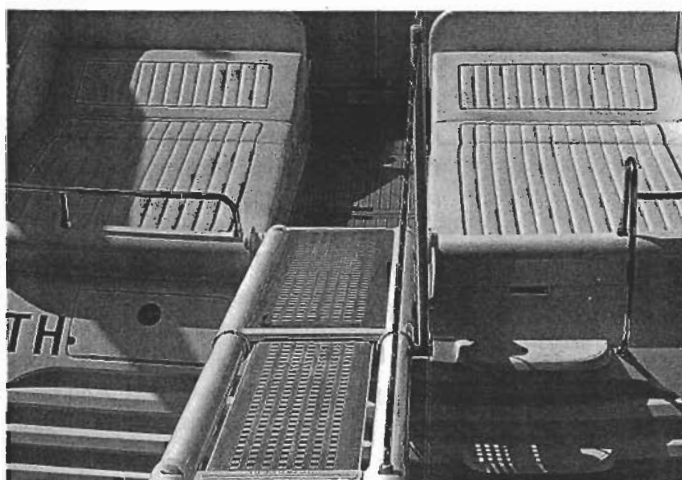
La cabina de invitados a popa dispone de dos camas individuales, con sus luces de lectura. Hay también un radiocasete, y un portillo y una lumbrera para luz y ventilación. El baño es del mismo nivel de acabados y similares dimensiones que el del camarote principal.

CARACTERÍSTICAS

| | |
|------------------------|-----------------------------------------------|
| Eslora total: | 13,37 m |
| Eslora de casco: | 12,72 m |
| Manga: | 3,88 m |
| Calado: | 0,90 m |
| Desplazamiento: | 11 t |
| Motorización: | 2 hasta 450 Hp |
| Dep. combustible: | 1.200 l |
| Dep. agua: | 350 l |
| Diseño y construcción: | Cantieri di Sarnico |
| Distribuidor: | Náutica Vermell, Porto Cristo, Mallorca. |
| Precio: | 425.000 euros, sin IVA, la unidad probada. |



El puesto de gobierno permite conducir el barco con igual comodidad sentado que estando de pie.

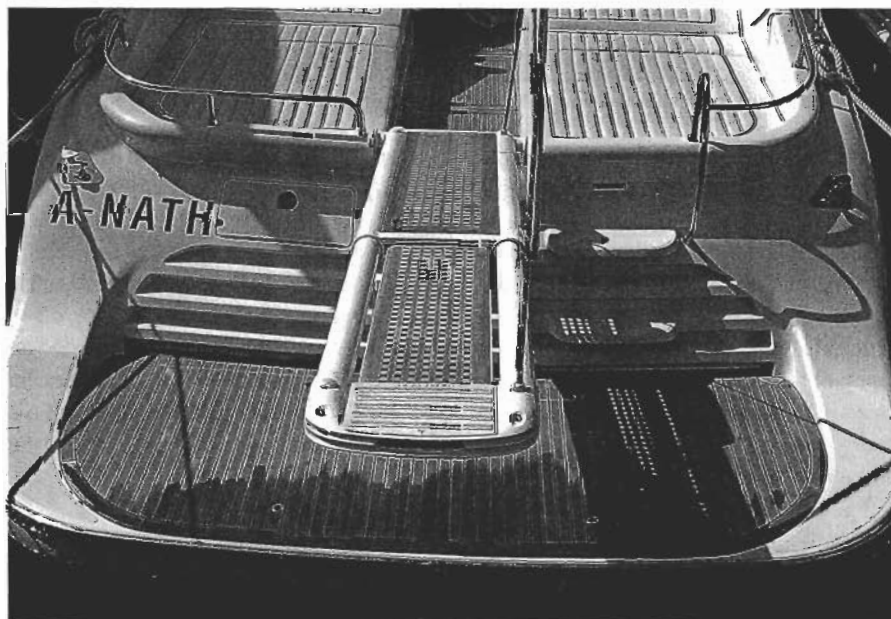
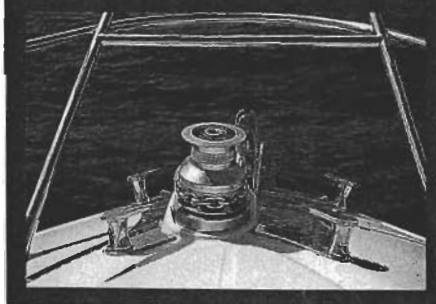


Dos grandes colchonetas dominan la cubierta trasera. Las brazolas laterales le dan seguridad.

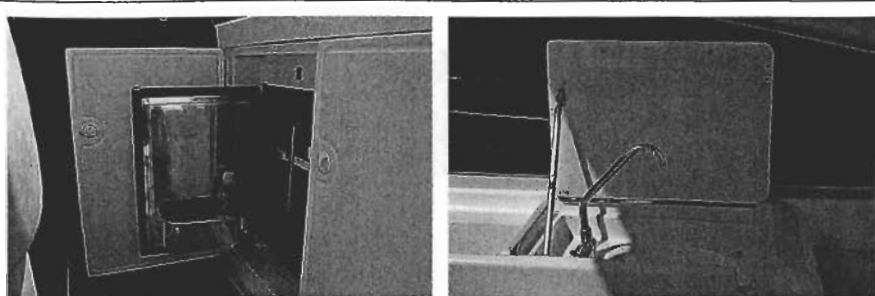
El solárium de proa puede albergar a tres personas. Los pasillos laterales podrían ser un poco más anchos.

FOCO EN

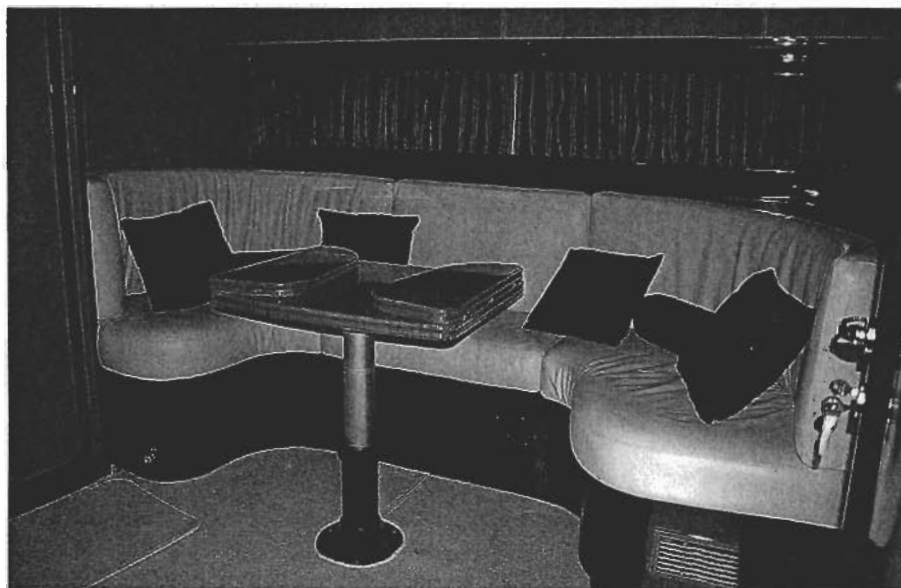
En la proa, toda la maniobra de fondeo y amarre está resuelta con un solo herraje. El molinete dispuesto en forma vertical recibe la cadena en el barbotén y la reenvía al pozo a través de una apertura en la fibra. El cabirón que ocupa la parte superior del molinete será muy útil para cazar amarras y fijarlas en las cuatro bitas que reemplazan a las dos cornamusas tradicionales en forma de doble T.



Dos escalones conectan con la plataforma de baño que es más amplia que en otros barcos de similar eslora.



El mueble bar en el exterior dispone de pica, nevera y espacio para estiba. Se le puede incorporar una máquina de hielo.



La mesa del salón se puede transformar en cama, si el armador opta por esa posibilidad.

Detalles constructivos

La cubierta y los costados del casco están contruidos en sándwich Airex, con refuerzos en el fondo a lo largo de todo el casco tratado, además, con antifouling. Los timones son de acero inoxidable con sistema de gobierno hidráulico de serie y dispone, además, de flaps en acero y bronce con trimador electrohidráulico. En la cámara de motores hay un generador de 3,5 kilovatios que se entrega de serie, y espacio para incorporar más maquinaria o estibar material. El sistema eléctrico consta de dos líneas, una para 12 o 24 voltios y otra para corriente alterna. La alimentación está garantizada por dos conjuntos de baterías y un cargador automático. Un corte magneto-térmico ubicado en el salón da seguridad al sistema. De serie, el barco viene equipado con extintores en cada compartimiento y un sistema de sensores térmicos y extintores automáticos para la cámara de motores.

Este equipo también puede accionarse de forma manual desde la consola principal en caso de fallo.

El depósito de combustible tiene capacidad para 1.200 litros y el de agua para 350. También dispone de un filtro de agua y un calentador eléctrico con un sistema de bombeo centralizado. Las aguas grises disponen, tal como lo indican las leyes europeas, de un tanque de 350 litros.

Ágil y veloz

Sarnico ofrece dos tipos de motorización para su 43 pies. Una con dos motores Cummins de 370 caballos y la que tuvimos oportunidad de navegar propulsada por dos Cummins de 450 caballos cada uno. Con un viento de 15 nudos y una marejadilla en aumento, la embarcación se mostró dócil, respondiendo con certeza a los cambios de dirección y negociando las olas a diferentes rumbos con la eficiencia que caracteriza a los cascos en V. Hasta llamó la

VELOCIDADES

Tiempo de planeo: 6 segundos.
 Velocidad máxima: 34,7 nudos a 2.600 rpm.
 Aceleración de 0 a máx.: 26 segundos.
 Autonomía: 350 millas a velocidad crucero.



MOTOR

Marca y modelo: Cummins 450 C SW
 Potencia: 450 Hp (331 kW)
 Tipo: dentrofueraaborda turbodiesel
 Cilindros: 6
 Cubicaje: 8.300 cc
 Rpm. máx.: 2.600
 Peso: 841 kg
 Otras opciones: 2 x Cummins 370 Hp

EQUIPAMIENTO

ESTÁNDAR

Molinete eléctrico, ancla y 50 metros de cadena, ancla de respeto con cabo, plataforma de popa electrohidráulica, instalaciones completas de 12, 24 y 220 voltios, generador de 3,5 kilovatios con batería independiente, corte magnetotérmico, sensores de temperatura y extintores en cabina de motores, sistema hidráulico de timón, electrónica completa, WC eléctricos, cocina vitrocerámica, dos neveras.

OPCIONAL

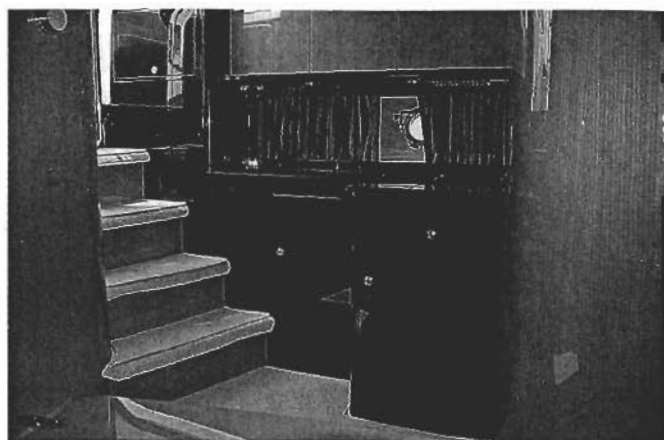
DVD, televisión, sofá convertible en cama, hélice de proa, máquina de hielo, sets de toallas y ropa de cama, vajilla para seis personas, estación meteorológica, piloto automático, teca en bañera y cubiertas, auxiliar.



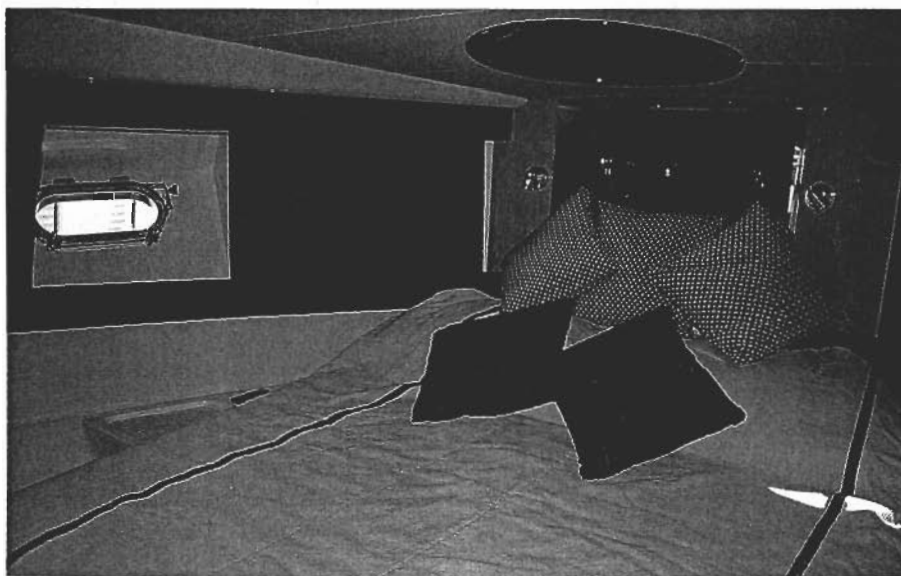
La cabina de motores es de fácil acceso.



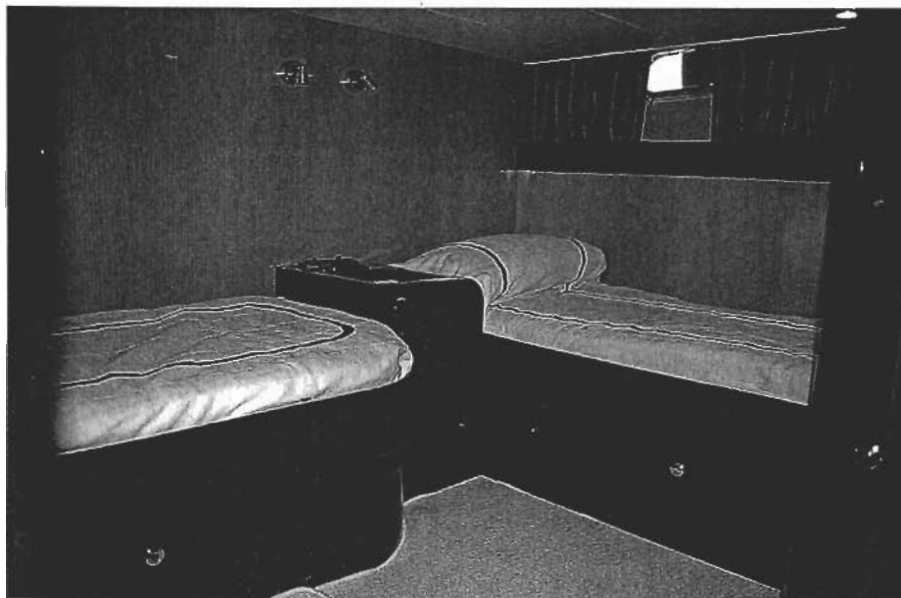
La pasarela hidráulica se repliega en navegación.



La rincón de la cocina está resuelto con un único mueble que alberga todo lo necesario: fregadero, nevera y placa de vitrocerámica.



Dos lumbreras laterales y un portillo cenital garantizan luz y ventilación en el camarote principal.



La cabina de invitados está a popa y dispone de dos camas individuales y baño privado.

atención que el barco no se incomodara aún con la ola casi del través, situación a la que, por sentido común, no lo sometimos durante más de unos segundos

Pese a sus once toneladas de desplazamiento, la embarcación planea con gran rapidez y mantiene una excelente respuesta a la aceleración en todos los regímenes, lo que permite adaptar bien la velocidad a las distintas circunstancias de navegación. No es propenso a dar pantocazos, ni a entrar en balanceos incómodos; y su trimado no exige demasiado trabajo, ya que sus centros de carena y gravedad, bajos y levemente a popa le proporcionan estabilidad. Con cinco personas a bordo, medio depósito de combustible y un cuarto de agua, la velocidad máxima alcanzada fue de 34,7 nudos, dato más que interesante si tenemos en cuenta las condiciones de mar. De cara a los programas de crucero, las posibilidades son múltiples. Si tenemos en cuenta que tiene una autonomía de poco más de 12 horas, a una velocidad de 28 nudos se podría hacer una singladura de una 350 millas sin necesidad de repostar.

En síntesis, un barco pensado para vivir cómodamente una larga temporada a bordo, con muchos detalles de lujo, más propios de embarcaciones de esloras superiores y lujosas. Además, sus prestaciones en navegación lo convierten en un crucero deportivo y seguro. Claro que todo esto hay que pagarlo y a la hora de ordenar la compra, el armador deberá disponer de un talonario generoso, sobre todo si elige varios de los muchos opcionales que ofrece el astillero. □