

## PROVA

E' il più agile e sportivo della gamma. Un open con pozzetto walkaround ben riparato. Sottocoperta molto lo spazio, ottimo il livello di arredi e finiture. di M. Bulleri

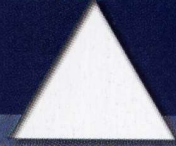
# Sarnico 43

Sarnico, paese sulla riva del lago d'Iseo, è stata la culla della più qualificata manodopera navale italiana. Maestri d'ascia che hanno gettato le basi della cantieristica di maggiore prestigio. Artigiani la cui abilità è diventata celebre in tutto il mondo. La loro passione per il lavoro e per le barche si traduceva in esecuzioni perfette. Un patrimonio eroso, anno dopo anno, dalla necessità di ridurre i costi di produzione, a svantaggio della qualità. I Cantieri di Sarnico sono una delle pochissime realtà italiane che ha preferito andare controcorrente ed oggi il livello qualitativo delle loro costruzioni ne è l'esempio più tangibile. L'uso di materiali di elevata qualità e l'impiego di maestranze specializzate, sempre più rare da reperire, hanno decretato la fama dei Sarnico e la nascita di un nuovo mito. Il 43, lo scafo più piccolo e più





- le qualità tecniche di costruzione
- l'eleganza degli allestimenti interni
- l'elevata velocità di crociera



- manca un gradino in sala macchine
- molto pesante il tavolo del pozzetto
- poco leggibili gli indicatori dei flaps





# PROVA SARNICO 43



2

5



3

4



**1. L'elegante cucina con gli elettrodomestici nascosti dalla mobilia.**

**2. La raffinata cabina armatoriale caratterizzata dal contrasto cromatico blu/avorio.**

**3. Di classe anche i bagni, entrambi situati all'interno delle due cabine.**

**4. Il grande tambuccio dona luce alla dinette interna.**

agile della gamma, non fa eccezione. Si distingue dagli altri per una linea più sportiva e aggressiva, che trova conferma anche nelle prestazioni. Osservarlo in una fiera o su dépliant non permette, però, di coglierne le sue vere doti. Per apprezzare anche ciò che non si vede, è necessario provarlo, meglio se con mare mosso, oppure visitare la sede del cantiere, per esaminare le varie fasi della costruzione.

## Il progetto

Costruito da quasi cinque anni, è stato recentemente modificato allo scopo di migliorare la posizione e l'efficacia dei timoni. Le nuove linee d'acqua (la carena è più lunga di circa 30 centimetri) hanno determinato un aumento della portanza nelle sezioni poppiere ed un conseguente miglioramento delle prestazioni, soprattutto alle andature di crociera. Il giusto

equilibrio estetico delle sovrastrutture di coperta non appesantisce lo scafo ed il baricentro risulta sufficientemente basso.

Nell'opera viva vengono impiegate resine vinilestere per le pelli più esterne e isotaliche per il resto della costruzione. Il controllo dei processi di laminazione, la scrupolosa osservanza dei tempi di catalizzazione, la lunga stabilizzazione della carena all'interno dello stampo, permettono di ottenere un prodotto di altissima qualità. Lo splendore ed il candore del gelcoat sono il risultato di tecniche di lavorazione più lunghe e complesse, capaci di fare la differenza rispetto ad altre imbarcazioni. Per quanto attiene la solidità della costruzione, è doveroso sottolineare che le paratie divisorie e tutti i punti d'ancoraggio non sono semplicemente incollati agli stampi, ma resinati con mat e stuoie.

## La coperta

Mostra una coperta da vero open, senza compromessi. Grazie all'ala del rollbar e al parabrezza avvolgente, il pozzetto può essere riparato dal sole o dalle intemperie, con i tendalini di corredo. Al centro del cockpit un mobile polifunzionale walkaround ospita il divano di guida e si trasforma, per mezzo di un ingegnoso meccanismo manuale, in un grande tavolo da pranzo. Il timone e la plancia strumenti sono in posizione centrali, per un perfetto controllo dell'imbarcazione. In murata si apprezzano il wet bar con frigo e lavello ed altri mobili contenitori. I divani angolari che delimitano l'area living hanno le sedute ricamate con eleganti "pens" sovrapposte. Le simmetrie del soggiorno si estendono nell'area di poppa, dove il corridio centrale di teak separa due prendisole dolcemente inclinati. Sotto si





6

aprono pratici gavoni. La discesa alla plancetta bagno è facilitata da due scalini di vetroresina che riprendono il disegno delle modanature incise sullo specchio. A prora il materasso prendisole è incassato allo stesso livello del ponte con una precisione che conferma l'elevato grado di qualità delle lavorazioni artigianali del cantiere. I passavanti sono larghi e bordati da una falchetta alta un paio di centimetri, utile per migliorare la sicurezza del passaggio. Il "muscolo" del parabrezza raccoglie l'arco del tendalino ed è provvisto di un buon sistema di drenaggio che lascia sempre asciutto il cockpit.

### Gli impianti

L'accesso alla sala macchine avviene dal pozzetto, la discesa è abbastanza agevole, mentre la risalita sul ponte di coperta andrebbe favorita da un gradi-

no. L'altezza del vano motori è limitata, ma gli impianti sono disposti in modo regolare, affinché possano essere raggiunti per le normali manutenzioni. L'impianto elettrico è ben cablato. Di serie l'installazione del gruppo elettrogeno Mase in cassa silenziata. Il quadro elettrico secondario, in corrispondenza dell'accesso sottocoperta, è essenziale, ma chiaro e facile da utilizzare. Buona la dotazione di faretto nelle cabine, integrati da luci di lettura. Enormi flaps consentono di trovare la corretta posizione d'assetto in ogni condizione di mare. I relativi indicatori elettronici potrebbero invece essere sostituiti con altri di tipo meccanico (usati di solito su barche da competizione), meglio visibili e più affidabili (e quindi più vicini agli standard di qualità di questa imbarcazione).

### Gli interni

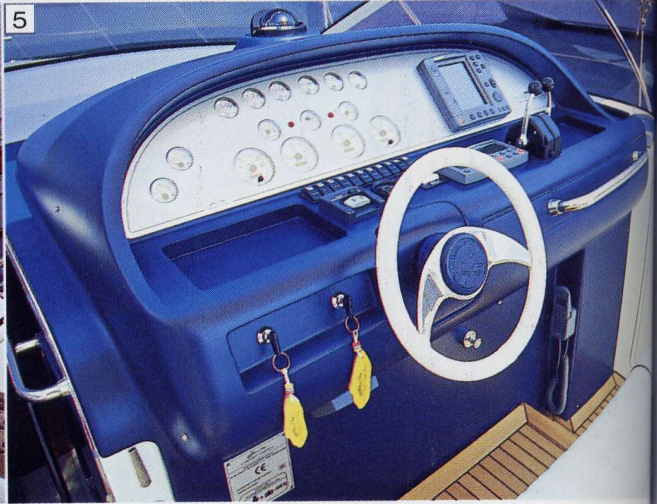
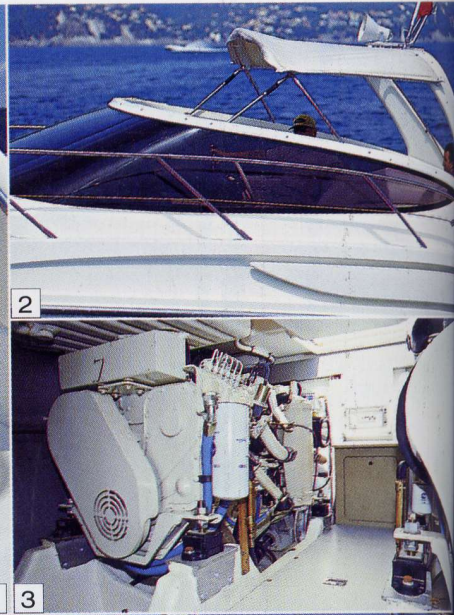
Secondo lo stile del cantiere, sottocoperta il comfort e l'ampiezza dei locali hanno avuto il sopravvento sul numero dei posti letto. Le due cabine doppie sono ariose e si affacciano su entrambe le murate. I bagni si trovano all'interno delle cabine per un utilizzo comodo e riservato. L'arredamento è razionale, elegante, rifinito sino all'eccesso. Domina il colore chiaro dei rivestimenti dei ciellini e della moquette, contrastato dal blu notte della mobilia e delle bordature della maggior parte degli arredi. Porte e paratie divisorie sono invece di legno laccato a specchio. L'altezza ridotta della cabina ospiti non è penalizzante, in quanto è limitata alla zona sopra i letti; il locale, inoltre, si estende su una vasta superficie ed è ben arredato, con tanti mobili contenitori. Gli arredi della cucina nascondono

**5. La doppia ospiti lussuosamente rivestita di legno pregiato laccato lucido.**

**6. Lo splendido salotto al centro del quale si trova il tavolo allungabile.**



# PROVA



**1.** L'area living circondata dai due divani angolari perfettamente simmetrici.

**2.** Il parabrezza avvolgente senza montanti esterni che rovinerebbero il profilo.

**3.** In sala macchine i due Cummins da 450 cavalli accoppiati a linee d'asse.

**4.** Doppi lettini prendisole nell'area di poppa, ben protetti dal tientibene perimetrale.

**5.** Curato nei dettagli il disegno della plancia, con nicchia per le chiavi d'avviamento e tanti portaoggetti.

gli elettrodomestici. I pagliolati sono bloccati con gommini che eliminano eventuali vibrazioni. Tutti gli arredi vengono montati sull'imbarcazione per due volte, in tempi successivi; inizialmente i mobili sono tagliati e lavorati a bordo, con precisione estrema, quasi maniacale; successivamente vengono laccati e lucidati e in appositi reparti di verniciatura; infine vengono rimontati all'interno dello scafo. Grazie a queste tecniche la qualità delle finiture raggiunge livelli elevatissimi.

## La prova

L'imbarcazione in prova montava una coppia di Cummins da 450 cv, abbinati a linee d'asse di tipo tradizionale; una configurazione soprattutto molto affidabile. Con questa motorizzazione è possibile utilizzare un rapporto di riduzione "lungo" (1:1,65) che permette di ot-

tenere elevate velocità di crociera e massima. Il 43 viene frequentemente motorizzato anche con i Cummins da 370 cv che, abbinati ad un invertitore/riduttore con rapporto 1:2, permettono di ottenere prestazioni di accelerazione e tempi d'ingresso in planata ancora migliori (grazie ad una maggiore coppia all'asse elica); per contro, la velocità massima e quella di crociera sono inferiori (33 e 30 nodi rispettivamente). L'adozione di motori a controllo elettronico, come ad esempio i Cummins da 480 cv, consente di ridurre la fumosità (riscontrata soprattutto in fase di accelerazione) ma non porta ad un significativo miglioramento delle prestazioni (massima velocità rilevata 36,5 nodi). Spalancando improvvisamente la manetta del gas, lo scafo trova la planata in circa 6 secondi e raggiunge il regime di massima velocità in appena

25 secondi. Il rendimento appare elevato già dalle basse andature, grazie ad un assetto ideale, con angolo di corsa di pochissimi gradi, carena appena appoggiata solo sulle sezioni poppiere e modesto spostamento d'acqua. Il comfort sul mosso è assai elevato ed il merito va suddiviso tra la forma della prora, il disegno delle linee d'acqua e l'ottimo bilanciamento. In navigazione l'imbarcazione sembra essere un monolite, solido ed indistruttibile. L'assenza di rumori, vibrazioni o scricchiolii, sia in coperta sia negli interni, è il risultato delle particolari tecniche costruttive. La ridotta rumorosità dei motori è invece merito di una buona insonorizzazione e dalla scelta, comune anche alle altre imbarcazioni del cantiere, di utilizzare speciali scarichi sommersi, a

**VELA**  
MOTORE



## SARNICO 43 LA PROVA IN CIFRE

### Progetto

Cantieri di Sarnico  
Nuvolari Lenard

### Prezzo

435.000 euro con due Cummins Diesel da 450 cv esclusa Iva e immatricolazione, franco cantiere.

### Lo scafo

lunghezza f.t. m 13,37 - larghezza f.t. m 3,88 - immersione m 1,08 serbatoio carburante 1200 lt ca. - acqua dolce 350 lt ca. dislocamento a secco 11 t ca. portata 10 persone - n. 2 cabine doppie

### Le prestazioni

Giri	nodi	note
1400	12,2	minima di planata
1600	17,1	
1800	21,0	in assetto
2000	26,1	crociera economica
2200	29,7	
2400	32,8	crociera veloce
2600	36,0	massima velocità

### Le condizioni della prova

Le velocità sono state rilevate nel Golfo del Tigullio, con vento leggero, mare mosso, onda di 1 metro di altezza, temperatura dell'aria 22° centigradi, quattro persone a bordo, serbatoio carburante 75%, serbatoio acqua 75%.

### Misure interne

altezza dinette cm 190 - cabina armatoriale: letto cm 190 x 145 - altezza cm 185 - bagno armatoriale altezza cm 184 cabina ospiti a letti singoli cm 194 x 75 - altezza interna cm 207/130 bagno ospiti altezza cm 190 larghezza porte cm 45 - accesso sottocoperta larghezza cm 65 passavanti cm 21

### Dotazioni standard

Antivegetativa - roll-bar con antenne e illuminazione pozzetto - tergicristalli con lavavetri - paratia stagna anticollisione - doccette a prua e poppa - cappa chiusura da

roll-bar a poppa - capote cabriolet da parabrezza a roll-bar tenda parasole - materassini prendisole a prua e poppa - scaletta elettroidraulica per bagno a poppa - passerella e gruetta elettroidraulica - chart - angolo di barra - radiotelefono Vhf - ecoscandaglio - stabilizzatori di assetto con indicatori elettronici - caricabatterie automatico - gruppo elettrogeno Mase da 3,5 kW in cassa insonorizzata - presa di banchina a 220 Vca - verricello elettrico con ancora e 50 metri di catena - ancora di rispetto - cime d'ormeggio - parabordi - borsa attrezzi - radio con lettore CD - cassaforte - Wc elettrici.

### Dotazioni optional

Autopilota - elica di prua - climatizzatore - coperta in teak

### I motori della prova

Due Cummins da 450 cv ciascuno diesel 4 tempi - 6 cilindri in linea cilindrata lt 8,3 - alesaggio x corsa mm 114 x 135 - peso 856 kg.

### Gli indirizzi

Cantieri di Sarnico S.p.A.  
25031 Capriolo (BS)  
tel. 030/7461165  
fax 030/7461704  
info@cantieridisarnico.it  
www.cantieridisarnico.it

### In sintesi

Scafo agile, facile da pilotare, pronto nei cambi rotta e morbido sull'onda. Assetto costante, sicuro e veloce. In coperta, ideale l'organizzazione della zona living, con tavolo estraibile centrale e divani angolari di contorno. Zone di passaggio delimitate e protette. Sottocoperta classe ed eleganza. Due cabine doppie con bagni interni ai locali per la massima comodità e privacy.

