

Vela e MOTORE



Dal 1923 scritto da chi naviga per chi ama il mare



MENU



RIVISTE



LOGIN



CONTATTI



SHOP



USATO

Cerca



[Home](#) >> [PROVE](#) >> [BARCHE A MOTORE](#)

26 febbraio 2003

SARIMA ULTRA

In sintesi Un'open veloce che sfiora i 12 metri, riedizione di un modello molto noto al mercato diportistico. Prestazioni dichiarate fino a 50 nodi con quasi 1000cv. interni essenziali con layout confortevole per 4 persone. A cura di Tony McNamara Tratto da Vela e Motore di Dicembre/Gennaio 2002-2003 Il nome Sarima è evocativo di un gran motoscafo che ha popolato i sogni di non poca gente. Correvano gli anni ruggenti della nautica da diporto, anni di gran...



Commenta

Le ultime prove

Prova Aventura 34, il cat natante per la crociera in famiglia

26 giugno 2019

Prove Evinrude E-Tec G2 115, 140, 150 e 300 cv, la potenza del 2 tempi

17 giugno 2019

Aquila 44, la prova

13 giugno 2019

Le ultime gallery

MARSHALL M4 E M2, LE FOTO DELLA PROVA





INTRODUZIONE

In sintesi Un'open veloce che sfiora i 12 metri, riedizione di un modello molto noto al mercato diportistico. Prestazioni dichiarate fino a 50 nodi con quasi 1000cv. interni essenziali con layout confortevole per 4 persone. A cura di Tony McNamara Tratto da Vela e Motore di Dicembre/Gennaio 2002-2003 Il nome Sarima è evocativo di un gran motoscafo che ha popolato i sogni di non poca gente. Correano gli anni ruggenti della nautica da diporto, anni di grande sviluppo in cui la barca, non ancora demonizzata da questioni sociali, era davvero un mezzo per tutti. Sarima era una piccola (per gli standard dimensionali attuali, possederla allora era una bella soddisfazione) grande barca. Era costruita di legno da Italcraft con un procedimento industriale che ancora oggi può essere ritenuto valido, la sua linea era interrotta dagli inconfondibili oblò laterali e con motori poco potenti correva tanto, antesignana della tipologia open. La nuova proprietà del cantiere con sede a Gaeta qualche anno fa ha rispolverato il glorioso nome per lanciare una barca di undici metri che avesse il medesimo appeal: ovvero uno scafo sportivo di velocità sostenuta e interni abitabili. Dopo il "rilancio" il cantiere ha voluto il "raddoppio" e ha presentato quest' anno la



Ottenuta con trasmissioni Arneson e motori Volvo Penta da 480 cavalli e costruzione dello scafo di Kevlar. Il peso complessivo si mantiene in linea con quello della versione di serie perché quanto guadagnato con una costruzione più attenta ai pesi viene integrato dai motori più pesanti. Restano disponibili le altre versioni della barca: Sarima entrofuoribordo con motori Volvo Penta della serie Kad 2 x 230, 2 x 260 o 2 x 285 cavalli, oppure una versione con entro bordo e trasmissioni tradizionali che adotta due Caterpillar da 425 cavalli modello 3126. Le modifiche più evidenti sono, oltre alle visibili trasmissioni, un parabrezza più basso, lo specchio di poppa inclinato per accogliere le Arneson, prese d'aria più grandi e dinamiche, piattaforma di alluminio. All'interno lo schema resta quello del già noto Sarima, la finitura dei mobili è di rovere sabbiato (che Italcraft ha scelto anche per il 47) abbinato all'alluminio. L'aspetto è deciso e molto più gradevole del tradizionale look lucido tipico. Anche se gli interni fanno la loro parte e conservano l'abitabilità del modello di serie, non è per questo che si sceglie Sarima Ultra.

QUALITÀ NAUTICHE

Qualità nautiche Abbiamo navigato sul Sarima Ultra nel Golfo di Cannes durante il Salone in una giornata di mare disturbato che non ha consentito di raggiungere le massime prestazioni di progetto, che dichiara 50 nodi. Non c'era vento, ma mare vecchio e un movimento di barche e navi notevole. Le sensazioni sono forti fin dall'uscita dal porto:



anno riscoprire quelle sensazioni che ormai sono un ricordo. Si va verso il controllo del rumore (peraltro giusto) e anche barche di alte prestazioni hanno marmitte sempre più efficaci per la felicità degli ospiti e dei bagnanti. Però ogni tanto il ruggito di un motore risveglia emozioni intorpidite e sconosciute su barche più rifinite e complete, dove si naviga fino a 40 nodi senza sommovimenti di spirito e qualche botterella alla carena. Del resto è la differenza tra viaggiare in spider o in berlina. E qui siamo in spider: tutti gli svantaggi della moto e quelli dell'auto insieme ma anche tutte le sensazioni... Dopo le prime scaramucce del pilota per verificare planata, assetto, accelerazione, nonostante il mare fastidioso abbiamo comunque raggiunto i 48 nodi a 2.600 giri, con un certo timore degli ospiti imbarcati non abituati al viaggiare forte. La carena si comporta bene a patto di assecondare le reazioni delle trasmissioni Arneson con calma: la cavitazione sull'onda di una delle due eliche può scompensare l'assetto con esiti improvvisi. Però d'altra parte se si sa usare la manetta si raggiungono velocità ed effetti particolari. L'assetto "di trasferimento" (chiamarla velocità di crociera sembra eccessivo) si raggiunge a 30 nodi o poco sopra, dopo aver dato giri per cercare la planata si può ridurre la mandata fino a 1.900 giri cercando l'assetto con flap e trasmissioni. Sotto questo regime e questa velocità non conviene scendere, anche se si può togliere qualche giro motore, ma l'assetto non è molto stabile. Fino alla velocità di una quarantina di nodi il pilotaggio non sembra richiedere attenzioni particolari e le reazioni appaiono ben controllabili, ma oltre ci vuole più attenzione. In conclusione si tratta di una barca



provare sensazioni forti senza rinunciare a un minimo di comfort all'ormeggio.

LE PRESTAZIONI

Le prestazioni Giri Nodi Note 1.000 6.9 1.700 25
1.900 30 ingresso planata 2.000 32 2.300 38
2.600 48 vel.max con mare formato Progetto
Carena Italcraft, interni e coperta arch. G. Caputi.
I dati Materiale di costruzione vtr e Kevlar -
lungh. ft m 11,95 - largh. m 3,6 - immersione m
0,95 - dislocamento ton 7,5 - serbatoio acqua
200 lt - posti letto 4 + 2 in due cabine separate -
1 locale bagno. Motori Bimotore entro bordo
marca Volvo Penta - modello Tamd 74P Edc -
potenza 2 x 480 cv pari a 353 kW - trasmissioni
Arneson tipo ASD 8 - serbatoio carburante 960 lt.
Altre versioni con eb Caterpillar o efb Volvo.
Indirizzo Costruttore Cantieri Navali del Golfo -
Italcraft Lungomare Caboto 7-25-29 04024 Gaeta
(Latina), tel. 0771-71281, fax 310069
www.italcraft.it



Tags

[BARCHE-A-MOTORE](#) | [ITALCRAFT](#) | [NULL](#) | [2003](#) |

© RIPRODUZIONE RISERVATA

velaemotore.it utilizza cookie per le proprie funzionalità e per inviarti pubblicità e servizi in linea con le tue **preferenze**. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [Clicca qui](#). Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie. **X**

[Motociclismo Fuoristrada](#) - [Vela e Motore](#) - [La Barca per Tutti](#) - [Barche da Sogno](#) - [Il Tennis Italiano](#) - [Super Wheels](#)

Riviste in concessione

[Cyclist](#) - [evo](#) - [Men's Health](#) - [Runner's World](#)

