

Sarch S7

Fruto de la pasión

Por concepto, diseño, características y construcción, el Sarch S7 transpira originalidad. Creatividad orientada a optimizar las prestaciones y la seguridad de un crucero – regata con reminiscencias a los Mini 6.50 y con unidades producidas una a una.

Por Helena Geis

SARCH S7	
Esloza total	7 m
Esloza de flotación	6,73 m
Manga máxima	2,49 m
Calado estándar	0,30 – 1,70 m
Desplazamiento	800 kg
Relación lastre / desplazamiento	38%
Superficie vélica mayor + génova	27 m ²
J	2,76 m
P	7,83 m
E	3,05 m
Plazas en litera	6
Camarotes dobles	2
Aseos	1
Motor de la unidad probada	Selva Black Bass 8 HP
Transmisión	fueraborda
Velocidad de crucero (motor)	5,2 nudos
Capacidad combustible	12,5 l
Capacidad agua potable	80 l
Diseño	Axel de la Hidalga
Precio versión estándar	39.638 €

www.sarch.es



LA PRUEBA	
Cielo	despejado
Mar	marejadilla
Viento en prueba	7 - 10 nudos
Viento máximo en prueba	11 nudos
Estado del casco	limpio sin patente
Personas a bordo	3
Depósito combustible	50%
Depósito agua	vacío
Localización	Oliva (Comunidad Valenciana)

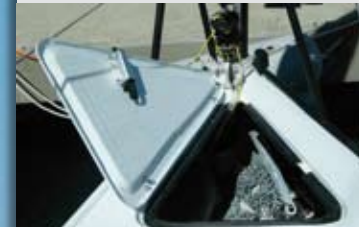
MOTORIZACIÓN EN PRUEBA	
Tipo	fueraaborda
Marca	Selva Marine
Modelo	Black Bass 8 HP
Nº Motores	1
Combustible	gasolina
Potencia	8 HP
Cilindros	1
Cilindrada	165 cc
Régimen nominal	6.000 rpm
Alternador	opcional 12 V
Peso	32 kg
www.selvamarine.es	

PRESTACIONES VELA		
Rumbo	Viento real (nudos)	Velocidad (nudos)
Ceñida	9,5	5,6
Descuartelar sin asimétrico	10	6,6
Través con asimétrico	11	7,5
Largo con asimétrico	13	8

PRESTACIONES MOTOR	
Rpm	Velocidad
Máxima	6 nudos
Crucero	5,2 nudos



Tanto el foque como el gennaker elegidos son enrollables para facilitar su maniobra.



El cofre de anclas cuenta con un ancho y una profundidad más que suficientes para todo el fondeo.



La inclinación de los pasillos laterales se ha estudiado para que su superficie se aplane durante la escora para mayor seguridad.



El carro del foque autovirante facilita la maniobra y ejerce, además, de bao estructural.



La maniobra se organiza alrededor de un único winche Harken 20 ST, lo que simplifica el acastillaje pero requerirá una buena organización de los cabos.

La pasión es el germen de las ideas y productos más originales. Si este entusiasmo es por la vela y por la creación de un barco, el resultado no puede más que sorprender y más en un panorama nacional prácticamente desierto. Es así como la primera propuesta del astillero valenciano Sarch Composites es una bocanada de aire fresco.

La creatividad se aprecia a primera vista pero va más allá. El Sarch S7 es un crucero regata que adopta soluciones poco habituales inspiradas en el mundo de la competición y en especial los Mini 6.50. Esto afecta a la construcción, los materiales empleados y también al equipo, que se ensamblan a mano en Pego. La producción del astillero es, pues, limitada, pero permite crear unidades adaptadas a las necesidades de armadores en busca de un barco especial.

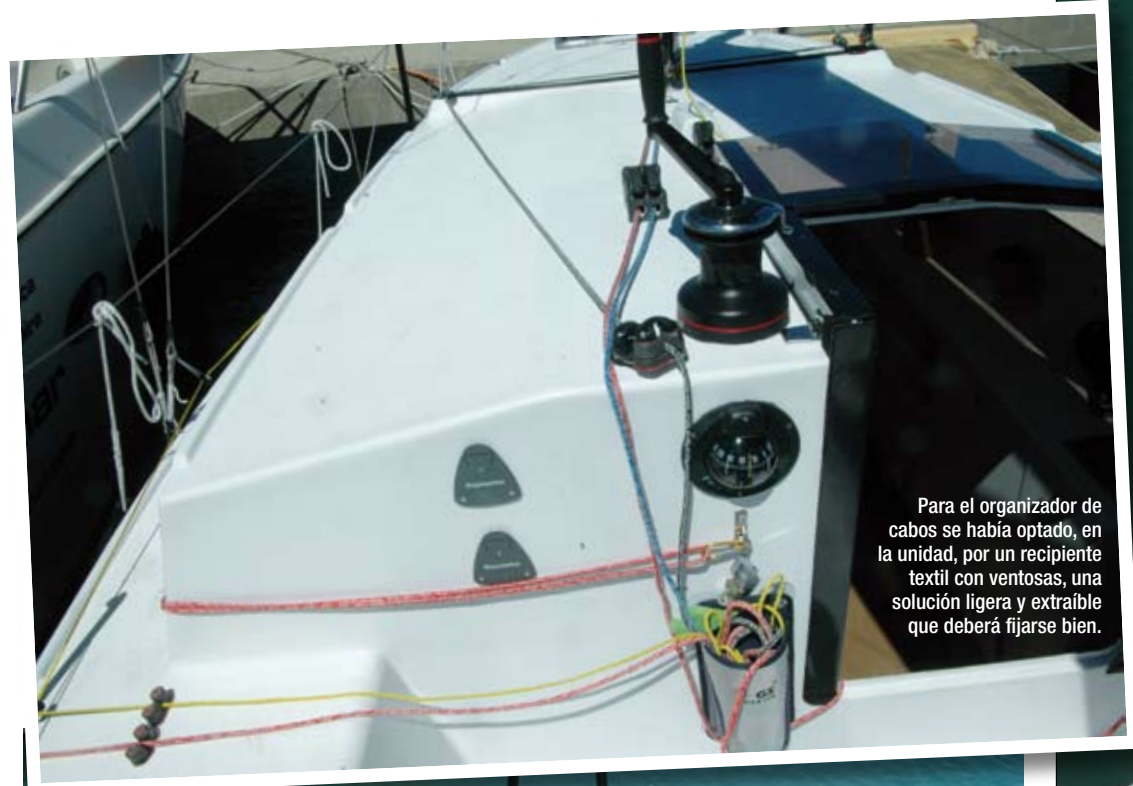
En el corazón del proyecto encontramos a Axel de la Hidalga, responsable del diseño de este barco veloz, de maniobra simplificada y dotado de un interior amplio y habitable. Destaca también por ser remolcable, cualidad que gana gracias a sus dimensiones, a una doble pala de timón pivotante, a un calado retráctil y a un mástil abatible de forma sencilla por una sola persona. En este caso, el balcón de proa, que integra el botolón del gennaker, ejercerá de grúa durante la operación.

Navegación

La quilla, por su parte, es otro factor importante a la hora de determinar las prestaciones del Sarch S7. Ofrece una relación con el desplazamiento →



El sistema constructivo introduce la espuma de poliuretano en la base, elemento que otorga una interesante reserva de flotabilidad al modelo



Para el organizador de cabos se había optado, en la unidad, por un recipiente textil con ventosas, una solución ligera y extraíble que deberá fijarse bien.



El timón de caña pivota para liberar espacio en bañera y dispone de un stick telescópico.

to del 38% y baja el centro de gravedad para poder izar una potente superficie vélica sobre un mástil ala giratorio y una botavara de EOL Composites muy ligeros. Ésta se propone en una versión en Dacron de Advanced Sails que incluye una mayor full battens top squared de 17,5 m² con tres rizos y sin backstay, un foque autovirante de 9,5 y un gennaker enrollable de 35.

En la base, sin embargo, se encuentra el casco, un diseño especial con una popa ancha y plana que favorecerá el planeo, una proa invertida que prolonga la línea de flotación y dos pantoques traseros por banda orientados a reducir fricción y deriva en ceñida. El innovador sistema constructivo elegido, por otra parte, le otorgará una gran ligereza, sólo 800 kg de desplazamiento, resistencia, aislamiento e insumergibilidad. Las bandas se fabrican en sándwich de núcleo duro de carbono, okume y fibra de vidrio mientras que en la parte inferior el compuesto introduce biotex y espuma de poliuretano para contar con una reserva de flotación.

Los mamparos y el mobiliario se laminan directamente al casco, lo que crea una estructura rígida que distribuye convenientemente los esfuerzos sin necesidad de otros soportes. De hecho, el carro del autovirante se convierte en un bao estructural.

Probamos el Sarch S7 en Oliva en compañía de Axel de la Hidalga, a bordo de una unidad que lucía un atractivo acabado en carbono en el casco. Lo primero que apreciamos a la caña es la ligereza del conjunto, que aceleró rápidamente brindándonos una ceñida de 5 nudos con 8,7 de viento con un buen ángulo de 40°. La velocidad se incrementó al abrir a los 45°, con 5,6 nudos por 9,5 de viento y el rumbo nos permitía percibir su suave cruce de ola. También observamos que el barco tiende a escorar rápidamente, asentándose en los dos pantoques. En el superior, a pesar de no perder eficacia en el timón, sí se exige estar más pendiente de la caña.

Al descuartelar, con 10 nudos de viento obtuvimos 6,6 y al través, especialmente con el ➔



La superficie plana de la bañera se dota de dos robustos calapiés extraíbles que aportarán un notable confort durante la escora



En los extremos traseros las bandas se incluyen sendas guanteras abiertas para cabos y todo tipo de accesorios que requieran estar a mano.



El perfil de la cubierta reserva el espacio necesario para integrar el motor fueraborda auxiliar y permitir su subida.

EN DETALLE



El interior de la bancada de babor se destina a un amplio cofre de apertura lateral con volumen suficiente para guardar cabos y defensas.



La popa integra un soporte que se eleva para dar apoyo al mástil cuando se abate y a las antenas del barco.



Las dos palas de timón son pivotantes, lo que que facilitará la preparación del barco para el remolque.

El mobiliario y los mamparos se han laminado directamente al casco pasando a formar parte de su estructura.



Las funciones de dinette y mesa de cartas se solucionan con este práctico conjunto situado a babor, presidido por una mesa de notables dimensiones con estiba interior.

asimétrico, el rendimiento aumentó considerablemente. Disfrutamos, de hecho, de 7,5 nudos de velocidad con 11 de viento y de hasta 8, navegando al 100 - 110° y 13 nudos de viento a bordo de un barco que permite jugar con las olas para planear.

Cubierta, maniobra y aparejo

El manejo resulta confortable para el patrón gracias a las bancadas laterales, el stick telescópico del timón y a la presencia de dos robustos calapiés desmontables. El resto de la cubierta es plana y despejada. El carro de la mayor, que no dispone de stoppers, se sitúa sobre la popa abierta del casco, lo que libera el espacio a una maniobra fácilmente ejecutable entre dos personas. De hecho, todas las drizas, escotas y hasta incluso el sistema retráctil de la quilla se controlan a través de un único winche instalado junto al tambucho de entrada. La presencia de un segundo winche podría ser de gran ayuda.

Distribución interior

Si bien el acceso y el cierre a través del tambucho son mejorables, la entrada da luz, ventilación y la bienvenida a un interior que gracias a su dis-

tribución y al predominio del color blanco en el mobiliario y los mamparos, de acabados correctos pero optimizables, maximiza la sensación de espacio. El suelo, acabado en fibra de yute, por otra parte, ofrece un acabado antideslizante y a su vez da robustez a la estructura. El equipo, por su parte, no es lujoso pero reúne los elementos más indispensables para el crucero.

Las dos cabinas, pues, una en proa y la otra en popa, quedan abiertas la estancia central y ambas incluyen una cama doble. La de popa se sitúa transversal en un camarote de manga completa; el extremo de la de proa, por su parte, ejercerá también de asiento para la dinette de babor. A ella se suma otro sofá y una versátil y generosa mesa que servirá tanto para comer, como para trabajar en las cartas o para convertir la zona en cama doble al ser de altura regulable.

A la otra banda se extiende un generoso módulo de servicio longitudinal, dotado de numerosos espacios de estiba y de la cocina, en la que echamos en falta algún tipo de hornillo o quemador en la unidad probada. Completa el equipo un aseo independiente con inodoro. ■■



La proa queda abierta e incluye una cama doble que ejercerá, además, de asiento para la dinette de babor.

El único compartimento separado de la distribución es el aseo, instalado a babor con inodoro y lavabo.



EN DETALLE



El desnivel con el interior se salva con una escalera muy vertical con escalones asimétricos de madera.



Funcional y práctico, el espacio de estiba interior de la mesa de la dinette se ha compartimentado para una organización óptima.



La cocina de la unidad probada contaba con un fregadero y estiba, prescindiendo de hornillos y quemadores.



A banda y banda de la cama de proa se sitúan dos conjuntos de compartimentos de estiba textiles perfectos para guardar pequeños accesorios.



La mesa de la dinette descende y se cubre con una colchoneta para ampliar la capacidad de pernocta del modelo

EQUIPAMIENTO - PVP SIN IVA

Navegación y maniobra

2 mordazas (**serie**) • Almacenador Harken y maniobra (**675 €**) • Botavara de carbono (**serie**) • Carro de escota con rail curvo de 2 m (**serie**) • Carro foque autovirante (**serie**) • Casco insubmersible con portillos panorámicos, mamparo de colisión y cofre de anclas (**serie**) • Cunningham (**serie**) • Doble pala de timón (**serie**) • Drizas de mayor y foque (**serie**) • Jarcia con cable 1 x 19 (**serie**) • Luces de navegación (**serie**) • Mástil alar y giratorio de carbono (**serie**) • Quilla de aluminio con bulbo de plomo (**serie**) • Toma de rizados (**serie**) • Velas Cruiser: mayor full batten 17,5 m² en Dacron con 3 rizados y 3 líneas de trim, foque enrollable 9,5 m² en Dacron (**2.675 €**) • Winche Harken ST20 (**serie**)

Habitabilidad exterior

Casco en carbono visto o color a elección (**serie**) • Cubierta en sándwich con antideslizante (**serie**)

Confort interior

Batería de gel (**serie**) • Bomba de achique (**serie**) • Colchoneta litera de proa y banco (**serie**) • Instalación eléctrica con dos puntos de luz en cabina (**serie**) • Mesa (**serie**) • Mueble de cocina (**serie**)

DIMENSIONES CUBIERTA

	largo (m)	ancho (m)	alto (m)
Bañera central	1,73	1,20	—
Bancada bañera babor	1,48	0,58	—
Bancada bañera estribor	1,48	0,58	—
Cofre bañera popa	0,70	0,27	—
Paso obenque/palo	—	0,81	—
Anchura pasillos laterales	—	0,27	—
Altura candeleros	—	—	0,45
Escotero foque	1,25	—	—
Escotero mayor	2	—	—

APAREJO / EQUIPO EN PRUEBA

Tipo	sloop fraccionado
Crucetas	no
Burdas	no
Jarcia firme	altos y bajos
Obenques	cable continuo
Backstay	no
Babystay	no
Stay de trinqueta	no
Lazy-jacks	sí
Lazy-bag	sí
Rizados	3
Enrollador foque	Harken
Enrollador mayor	no
Mordazas/Stoppers	3 Spinlock
Winches	1 Harken 20 ST
Escoteros foque	no
Barra escota	—
foque autovirante	sí, Harken
Barra escota	sí, Harken
Escota mayor	barra de escota en popa
Foque	Advanced
Mayor	Advanced
Spinnaker asimétrico	Advanced
Botalón asimétrico	aluminio
Maniobra spinnaker	sí
Timón de caña	sí
Poleas y reenvíos	Harken
Palo y botavara	EOL Composites

OPINIÓN

Puntos fuertes

- Navegación y maniobra
- Remolcable e insubmersible
- Calapiés desmontables de buen tamaño

A mejorar

- Un solo winche
- Tambucho de entrada
- Cocina sin quemadores

DIMENSIONES INTERIOR

	largo (m)	ancho (m)	alto (m)
Tambucho de entrada	0,70	0,42	0,69
Salón	1,38	0,95	1,58
Mesa dinette	0,83	0,81	—
Asiento popa dinette	0,54	0,95	—
Cama dinette	1,36	0,95	1,11
Cocina	1,70	0,97	1,58
Aseo principal	1,13	1,15	1,60
Camarote proa	2,18	1,58	1,01 / 0,59
Camas camarote proa	2,18	1,58	0,59
Camarote popa	1,44	2,26 / 1,85	0,96
Camas camarote popa	1,44	2,26 / 1,85	0,53

