



Todo son

Karnic se ha convertido en una de las primeras marcas internacionales dentro de su segmento de embarcaciones. Y dos veces ha estado nominada entre los mejores barcos de Europa, la última el pasado febrero en Düsseldorf. Ahora presenta su último modelo, esta SL 601, una open con la máxima versatilidad, rápida, amplia y buena navegante.

Pocas embarcaciones de esta eslora ofrecen tanta versatilidad como la Karnic SL 601, un modelo extraordinario en este sentido que, además, brinda unos espacios libres de buenas dimensiones.

Karnic es, a nuestro juicio, uno de los barcos mejor trabajados en el sentido de que cada proyecto busca y consigue nuevas aportaciones, especialmente en cuanto a polivalencia. Cada eslora de esta marca chipriota es un logro, un ejercicio de búsqueda de soluciones, y en la SL 601 tenemos un estupendo ejemplo.

A la polivalencia de uso y versatilidad de sus espacios, se añade una buena carena y una construcción de calidad que, combinadas con la potencia adecuada, como es el Mercury de 150 Hp, el producto resultante sale redondo, con una interesante relación precio calidad.

CUBIERTA Y BAÑERA

Esta Karnic SL 601 es, como hemos apuntado, un buen ejemplo de cómo se debe pensar un barco de eslora limitada. Sin ser nada agobiante, la bañera y la zona abierta delante tiene lo que han de tener en una configuración de un barco de consola central. Es decir, que reparte muy equilibradamente todas las zonas. Pero además de mantener las proporciones con acierto, Karnic es una marca especializada en optimizar



» Velocidad máxima: 36,5 nudos a 5.600 rpm.

» Velocidad de crucero: 24,5 nudos a 3.900 rpm, con un Mercury F150 EFI XL de 150 Hp.

» Tiempo de planeo: 5,5 segundos.

» Aceleración de 0 a 36,5 nudos: en 17 segundos.

» Autonomía: en torno a las 87 millas a régimen máximo y unas 132 millas a régimen de crucero.

» Precio: 46.167 euros, con un Mercury F150 EFI XL de 150 Hp, y sin impuestos.



soluciones

la polivalencia de todos y cada uno de sus espacios, a veces demasiado. Y decimos demasiado —que nunca lo es— porque el número de colchonetas, por lo general, es abrumador. Y aquí en la SL 601 también. No

se puede tener todo. Pero en pos de las ventajas hemos de resaltar que la polivalencia de la popa, que abre y cierra sus asientos, permite componer un enorme solárium, despejar totalmente la popa, puede montar

» L. B.

una dinete tanto delante como detrás o incluso un segundo solárium en la proa. En la zona de popa, se dispone de un módulo de cocina que queda escamoteado tras el asiento del piloto. No se puede pedir más. En este sentido es un barco increíble, bien hecho y repleto de detalles.

En cuanto a capacidad de estiba, no faltan cofres bien repartidos, o huecos en los laterales para defensas.

Pero hay algunos detalles que no nos convencen como, por ejemplo, las cornamusas de popa demasiado bajas, ya que estarían mejor sobre la regala, —¡ah! y el toldo es un opcional indispensable— por lo demás, puntuamos este apartado con un notable alto.



1. Manejable, espaciosa y polivalente, así es esta Karnic SL 602, un barco repleto de buenas soluciones.

2. La motorización con fueraborda no impide disponer de buenas plataformas de baño.



PUESTO DE GOBIERNO

La consola de gobierno es otro logro de ergonomía, bien pensada, con asientos de base plegable — que permiten gobernar muy cómodamente tanto sentados como de pie—, reposapiés y espacio para toda la instrumentación, e incluso una pequeña consola adicional bajo el volante para ubicar la radio VHF. No obstante, en la unidad probada cuando la palanca de aceleración se adelantaba hasta su tope no quedaba espacio para pulsar el power trim de la parte superior de la misma palanca. Pero esto, en todo caso es un aspecto particular, que no se repetirá. Echamos en falta un indicador del depósito de agua, aunque esto es otra menudencia. No faltan detalles

como el compás en la parte superior, una toma de mechero de 12 V, una de USB para cargar móviles u otros dispositivos, y un parabrisas contorneado por un tubo de inoxidable que sirve de útil pasamanos. Muy bien.

En general, como decimos, un puesto bien pensado, perfecto para este barco, cómodo y con todo lo que debe tener esta eslora.

INTERIORES

La cabina viene a ser un volumen destinado especialmente a la estiba, aunque también un lugar para instalar un inodoro químico, que es opcional. Pero, en este caso, Karnic, inteligentemente, la ha destinado a la capacidad de estiba para las nu-

6. Los asientos de los lados son modulares, dejando paso libre a las plataformas de baño. La parte central se abate hacia delante para poder subir el motor y sacar la hélice del agua.

meras colchonetas que se reparten por todo el barco, colocando unas cinchas especiales en el interior, a ambos lados, para poder sujetar firmemente todas las piezas de tapicería desmontables. Todo un acierto. Por otra parte, este volumen carece de un portillo, lo que no estaría de más para contribuir a la ventilación, ya que solamente depende de la puerta, que cuenta con unas ventanas de metacrilato oscuro para dar algo de luz al interior.

Sencilla, bien dimensionada y con dos bancos a ambos lados, es una cabina mínima y correcta, pero no da para mucho más ni para pasar noches a bordo, a menos que el espíritu aventurero esté por encima de las comodidades mínimas.

9, 10, 11, 12. La proa lo ofrece todo: dos bancos, cofres de estiba, una dinete o un completo solárium.





3, 4 y 5. El área de popa admite diversas configuraciones, pudiendo quedar totalmente despejada, con solárium o formando una dinete.

9. La estética clásica y actual es un valor añadido a un estupendo diseño de carena.



7 y 8. El puesto de gobierno está bien diseñado. Es cómodo y presenta un panel donde cabe toda la instrumentación.



» 9

» La Karnic SL 601 destaca por la polivalencia y versatilidad que logra en las áreas exteriores, convertibles a diferentes usos. «

NAVEGACIÓN Y CONCLUSIONES

En cuanto a navegación, el Mercury F150 EFI XL de 150 Hp resulta una potencia muy bien adaptada. Aunque el barco está homologado para montar hasta 175 Hp, no hacen falta tantos caballos. Los 150 Hp permiten superar los 36 nudos de punta a 5.600 rpm, y para mantener un cómodo y económico régimen de crucero los 24,5 nudos a 3.900 rpm resultan óptimos, con un consumo muy ajustado de 1,2 litros por milla, o en este caso, proporcionando una autonomía de hasta 132 millas.

13. Parabrisas de tono gris con pasamanos de inox, acceso a la cabina en dos piezas y buenos pasos de proa a popa, determinan la consola central de este barco.

16. La cabina está principalmente destinada a la estiba segura de las numerosas piezas de tapicería del barco.

Las buenas condiciones de mar (con algo de mar de fondo) y viento flojo, en la bahía de Roses, Girona, nos permitieron obtener las mejores prestaciones de esta unidad cedida por el distribuidor de la zona, Rio Ibérica.

Con el gas a fondo el barco se agarra muy bien en virajes cerrados, planea en menos de seis segundos, y en 11 más se pone por encima de los 36 nudos. Es una embarcación de fácil gobierno, con buena respuesta a la dirección (hidráulica), estable, rápida y muy equilibrada en potencia. Podemos asegurar que

con algo más de oleaje la SL 601 se comportaría bien ya que hemos navegado en bastantes modelos de Karnic y las prestaciones de estas carenas siempre han sido más que satisfactorias. La última prueba está en la Karnic SL 800 que fue nominada como uno de los cinco mejores barcos en Europa de su segmento: toda una garantía de marca.

Barco de alta polivalencia de uso, que nos gusta cómo navega, bien acabado y con una potencia perfectamente adaptada, que se ofrece con un estándar muy completo a un precio realmente competitivo.



» 12



» 13



» 14

A destacar

- » Buena navegación y adaptación de la potencia de 150 Hp.
- » Gran versatilidad en la bañera.
- » Interesante relación precio-calidad.

A mejorar

- » En la cabina falta un portillo, no respira.
- » La toldina es opcional. Demasiadas piezas de colchonetas.
- » No hay indicador de depósito de agua.



La Karnic SL 601 con un Mercury de 150 Hp ofrece unas óptimas condiciones en rendimiento y consumos. Puede alcanzar los 36,5 nudos de punta o mantener un cómodo crucero a 24,5 nudos.

» Seguro METROmar-Fiatc

Prima del seguro básico a terceros: 126,20 euros. Incluye responsabilidad civil obligatoria y voluntaria, defensa y reclamación de daños y asistencia marítima.

Karnic SL 601 150 Hp Mercury F150 EFI XL

Rpm	Nudos	Consumo l/h	Consumo l/mn	Autonomía mn/l	Autonomía mn
600	2,6	1,8	0,69	1,44	195
1.000	3,9	3,2	0,82	1,21	164
1.500	5,5	5,6	1,01	0,98	132
2.000	6,6	8,5	1,28	0,77	104
2.500	8	13,2	1,65	0,60	81
3.000	13,6	17,5	1,28	0,77	104
3.200	15,5	19,5	1,25	0,79	107
3.500	19,8	21	1,06	0,94	127
3.600	21	21,5	1,02	0,97	131
3.900	24,5	25	1,02	0,98	132
4.000	25	27	1,08	0,92	125
4.500	29	34,5	1,18	1,18	113
5.000	31,5	42	1,33	0,75	101
5.600	36,5	56	1,53	0,65	87

- » **Tiempo de planeo:** 5,5 segundos.
- » **Aceleración de 0 a máxima:** 17 segundos.
- » **Autonomía:** en torno a unas 87 millas a régimen máximo y unas 132 millas a régimen de crucero de 24,5 nudos.

Características

- » Esloza total:6,70 m
- » Esloza de casco:5,90 m
- » Manga:2,45 m
- » Calado:0,34 m
- » Desplazamiento:1.050 kg
- » Gama de motorizaciones:..... un fueraborda de hasta 175 Hp
- » Capacidad de combustible: 135 l
- » Capacidad de agua: 45 l
- » Plazas:7
- » Categoría de navegación: C
- » Constructor: Karnic, karnicboats.com

- » Importador:red Karnic; y Rio Ibérica, nautica-río.com/es
- » Precio: 46.167 euros, con un Mercury F150 EFI XL de 150 Hp, y sin impuestos.

Motor

- » Marca y modelo: Mercury F150 EFI XL
- » Potencia:150 Hp (110 kW)
- » Tipo:fueraborda 4 tiempos inyección
- » Cilindros:4 en línea
- » Cubicaje: 3.000 cc
- » Rpm máx.: 5.000 – 5.800
- » Peso:206 kg

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Pers. a bordo	Combustible	Agua	Estado de la mar
3	95%	Vacío	Llana y un poco de mar de fondo, y viento fuerza 2.

Motorización en cascos de planeo

- » Este gráfico nos permite apreciar si la potencia del motor Mercury F150 EFI XL de 150 Hp de la Karnic SL 601 es la adecuada o si, por el contrario, está por encima o por debajo de la considerada óptima en función del coeficiente peso/HP y la velocidad máxima alcanzada.

