



CRANCHI M 44 HT

Bella Italia!

Beeindruckend das Ensemble der Cranchi-Baureihe, sich rekrutierend aus 17 Modellen, die zum Teil unterschiedlicher kaum sein könnten. Und davon einen Protagonisten dieser oberitalienischen Werft fahren zu dürfen, die fraglos zu den ältesten in Europa zählt, – vielleicht als Tüpfelchen aufs „i“ sogar Eigner zu sein – das hat schon was. Zu den erfolgreichsten und gleichzeitig begehrtesten Objekten dieser GfK-Edelsportboot-Schmiede gehört zweifelsohne das Modell „M 44 HT“, einer der Topseller des deutschen Importeurs ENJOY YACHTING Vertriebs GmbH aus dem niedersächsischen Hannover-Seelze.

Text: Claus D. Breitenfeld / Fotos: Breitenfeld - Werft



2 x Volvo Penta D6-400 EVC/E/ DPI, je 294 kW (à 400 PS), lassen die Cranchi M44 HT bei einem Testgewicht von ca. 12,5 t mit 33 kn (61 km/h) über die Wellenkämme fliegen.

Cranchi, im Laufe der Jahrzehnte – zurückgerechnet aufs Gründungsjahr 1870 beachtliche 150 Jahre gelebte Tradition – bis zum heutigen Tag stets als Familienunternehmen geführt, und das nun schon in der vierten Generation, ist seinem Hauptsitz im beschaulichen Örtchen Piantedo, unweit des Comer Sees, immer treu geblieben. Große Veränderungen hingegen erfuhren logischerweise die Ausmaße der Boote und auch das Material. Früher Holz, heute modernste Glasfasertechnologie, unter Einsatz neuzeitlichster Komponenten, begleitet von hochspezialisierten Fertigungsmethoden, deren Realisierung noch vor wenigen Jahrzehnten als kaum machbar erschienen. Die Bauränge startet aktuell beim kleinsten Vertreter ihrer Zunft, dem Typ „E26“, ein sportlicher Daycruiser und gipfelt in der schwimmenden Luxusherberge „Settantotto 78“, stolze Länge über Alles 25 m, für die man dann mit rund 3.5 Millionen Euro schon etwas tiefer in die Tasche greifen muss „als normal“. Treu geblieben ist die Familie allerdings der Vision und Maxime ihres Werftgründers Giovanni Cranchi, allen Eignern weltweit mit jedem Schiff Vergnügen, Schönheit und höchstmögliche Qualität nicht nur zu liefern, sondern auch in der Realität zu vereinen. Einer der international anerkanntesten Innenarchitektur-Yacht-Designer, Christian Grande, bringt diese Direktive auf den Punkt: „Wir lassen uns von der Schönheit inspirieren, denn Schönheit ist das, was wir bauen möchten. Ein Ziel, das unbeirrbar verfolgt und dank unserer Investitionen in Design und Engineering auch erreicht wird“. Eine nicht unwesentliche Rolle spielt dabei der Faktor „Cranchi Atelier“. Dass die Werft bei der Gestaltung und Konzeption jedes Schiffes ein gewisses Grundraster vorgibt, versteht sich von selbst. Dennoch wird künftigen Eigner ein Höchstmaß an Individualität eingeräumt, um möglichst viel

persönlichen Touch in „ihr“ Schiff zu bringen. Egal ob Lacke oder Farben, Stoffe oder Materialien unterschiedlichster Art, das letzte Wort wird immer der Eigner haben. Doch Grande fügt auch augenzwinkernd hinzu, dass unter dem Aspekt Geschmack und Eleganz der Slogan „Made in Italy“ bestmöglich zum Ausdruck kommen sollte, wogegen ja auch nichts spricht, hat sich der Kunde doch sicherlich nicht ohne Grund für ein Produkt dieser Herkunft entschieden.

Design, Konzept, Verarbeitung

Egal, ob 26 oder 78 Fuß, jeder Eigner sollte nach seiner (auch finanziellen) Fassung selig werden. In dem werftseitig optimal abgedeckten Portfolio, behauptet sich unser Testproband als hervorragend platzierte „Mittelklasse“, wobei diese Apostrophierung im Vergleich zu herkömmlichen Baureihen des einschlägigen Wettbewerbs fraglos in die Kategorie „Understatement“ einsortiert werden muss. In Sachen Komfort, Effizienz des Platzangebotes, Fertigungsqualität und optischer Eyecatcher hält diese Cranchi sowieso jedweden Vergleiches stand.



1 Freiluft-Wetbar mit Spüle, Grill und Kühlschrank im Decksbereich an Bb.

2 Eleganter, komplett überdachter Cockpitbereich mit in der Höhe variablem Echt-Teakholztisch und aufwändiger Polsterung.

3 Das U-Sofa zwischen Eigner- und Gästekabine mit variabler Klapp-tisch-Physiognomie, mutiert bei Bedarf auch zum Schlafplatz.

4 Doppelschalig konzipiert, die Steuerstandbank mit staufähigem Innenleben und optionaler Offshore-position.

5 Von der Badeplattform aus zugänglich, großer Stauraum unter der achterlichen Sonnenliege, nutzbar als Dinghi- oder Rettungsinsel-Depot.



Der Liegeplatzsituation Rechnung tragend, empfehlen sich zwei Varianten des Anbordgehens. Entweder direkt über die ca. 1,50 m (!) tiefe Badeplattform oder den Weg wählend via elektrohydraulisch an Bb. ausfahrbarer Besenzoni-Gangway. Ziel ist jeweils das Gleiche, nämlich ein stilistisch perfekt gestaltetes Decksareal. Dieses wiederum sich splittend in steuerbordseitiges, opulentes Cockpit mit bequemer U-Sitzgruppe, dominiert von einem zu klappenden, absenkbaaren Teaktisch, verwandelbar in eine zusätzliche, großflächige Sonnenliege. Gegenüber an Bb. obligatorisch installiert, das Relax-Sofa und die sich



anschließende Wetbar, bestückt mit Elektrogrill, Spüle und Kühlschrank. Aufwändig gestaltet der Arbeitsplatz des Rudergängers und Copiloten, gemeinsam auf der geteilten Steuerstandbank bei bester Rundumsicht Fahrspaß pur genießend, dies je nach Gusto sitzend oder in stehender Offshore-Manier. Fahrtechnische Informationen und ansteuerbare Bordfunktionen werden über ein ergonomisch gestaltetes Dashboard aktiviert, das kaum Wünsche offen läßt. Blendfrei und bestens einsehbar, der große Raymarine-Flatscreen-Bildschirm, diverse analoge Armaturen, wie unter anderem

Anzeigen für Motordrehzahl, Kühlwassertemperatur, Kraftstoff-Füllstand, Kompass und Geschwindigkeit. Darüber hinaus zehn gut erreichbare Kippschalter, die Z-Antriebs-Trimmung, der Volvo-Penta Docking-Stick, Bugschrauben-Pin und die keyless Start/Stop-Schalter. Das elektrisch zu öffnende Faltdach und die seitlichen Vertikal-Schiebefenster auf Steuerstandhöhe, garantieren je nach Bedarf dosierbare Frischluftzufuhr. Dem gewissenhaften Eigner eröffnen sich zwei Möglichkeiten des kontrollierenden Blickes in den Maschinenraum samt Generator. Entweder

über ein Luk im Cockpitboden, das gleichzeitig den Zugriff zu den Hauptschaltern freigibt, die auch fernbedienbar zu aktivieren sind, oder von Seiten der hydraulisch absenkbaaren Badeplattform bei geöffneter, achterlicher Bootsgarage und darüber liegenden, großflächigen Sonnenpolstern. Mit Echt-Teak-„Auslegeware“ verfeinert, das Ambiente des Testprobanden im Bereich des Cockpits, Badeplattform und die seitlichen Gangborde bis hin zum Ankerspill mit Aufbauwunsch, abgesichert durch eine stabile, vorne offene VA-Seereling. Ein Hingucker der besonderen Art schließlich das Vorschiff.

6 Beeindruckende Heckpartie, die schon von außen Rückschlüsse auf das komfortable Luxuslayout unter Deck zulässt.

7 Fahrtechnisch alle ergonomischen Gesetzmäßigkeiten erfüllend, der bestens bestückte, übersichtlich angeordnete Steuerstand.

8 Ein Vorschiff, das in jeder Hinsicht italienische Kreativität widerspiegelt. Mehr Komfort ist kaum zu erreichen.

Zwei, das Deckenluk der Eignerkabine flankierende Einzelsonnenliegen mit aufstellbaren Nackenstützen dominieren diesen Bereich, direkt vor der einteiligen,



1



2

1 Unter dem achterlichen Staubereich, der Zugang in den Maschinenraum.

2 Wahlweise als Relaxliege oder profanes Sofa nutzbar, die Couch direkt gegenüber des Steuerstandes an Bb.

3 Auch die Sanitärbereiche stehen in Sachen Komfort und Design in keiner Weise abseits des eleganten Stils.

4 Dem Stil des Schiffes entsprechend, die komfortable, luxuriöse Eignerkabine im Vorschiff.

5 Gästekabine mit Einzelbetten – umbaubar zur Doppelliege – präsentiert sich im Vergleich zum Eigner-Refugium durchaus vergleichbar komfortabel.



3



4

riesigen Windschutzscheibe. Deren Durchblick wird zwar von nur einem Wischerblatt frei gehalten, dieses jedoch so dimensioniert, dass Fahrer und Co. stets ungehinderte Sicht voraus garantiert ist. Bleibt noch der Stabendurchgang unter Deck, der sich – wie könnte es anders sein – ebenso besonderer Würdigung verdienend präsentiert, denn dort hat Interieur-Designer Christian Grande ein hochmodernes, stilistisch perfektes Meisterstück abgeliefert, das erschöpfend in Worte eigentlich kaum zu fassen ist. Lassen Sie sich daher auch von unserer Grafik inspirieren. Fünf außergewöhnliche Stufen führen hinab auf Kabinenlevel, denn sie erfüllen nicht nur sicheres Geleit von einer zur anderen Etage, ihr Innenleben wird genutzt als willkommene Aufrüstung des ohnehin gut bemessenen Stauraums wo immer möglich an und unter Deck, auch das Überwachungspaneel der kom-



5

pletten Bordelektrik findet dort seinen Platz. Backbords, direkt neben dem Niedergang die praxisgerechte, pflegeleichte Pantry mit der 130 l fassenden Kühl-Gefrierkombination, Geschirrschrank, Designer-Spüle, zu öffnende Lüftungs-Bulleys, zweiflammiger Herd, Backofen-Mikrowelleneinheit, elegant getarnte Schapps und Schubladen. Gegenüber an Stb. eine bei Bedarf zum Schlafplatz umfunktionier-

bare U-Sofa-Sitzgruppe mit klappbarem Tisch. Von dort aus bester Blick auf den Flachbild-TV, integriert in den nach Bb. ausgerichteten Raumteiler. Dort, von der im Bugbereich platzierten Mastercabin zugänglich, ein Badezimmer mit allem „Pipapo“, das keinen häuslichen Vergleich zu scheuen braucht. Analog dazu elegant angepasst, das Eigner-Refugium mit freistehendem Doppelbett, TV, Aircondition, jeder Menge

Staumöglichkeiten etc. Neben dem Niedergang auf Pantrylevel an Stb., der Zugang in den Unterflurbereich des Steuerstandes bzw. Cockpits. Sich dort erstreckend über die komplette Schiffsbreite eine geräumige Gästekabine mit voller Stehhöhe, samt kleiner Couch und Einzelbetten, umbaubar zur Doppelliege. Davor in Fahrtrichtung der zweite Sanitärbereich mit Dusche, gleichzeitig als Tages-toilette nutzbar.

Es würde den Rahmen der Berichterstattung deutlich sprengen, alle in diesem Cranchi-Schätzchen verbauten Standards und Options-Ausstattungs-Facilities aufzulisten. Der geneigte Leser kann jedoch davon ausgehen, dass bereits die Basisvariante dieser Yacht als absolut fahrfertig einzustufen ist. Das komplette Ausstattungsprogramm ist jedoch auf Anfrage beim Importeur Enjoy Yachting jederzeit abrufbar.

Fahreigenschaften

Ein Rumpf, der im Laufe bisheriger Bauprozesse weit mehr als 200 Mal unverändert auf Kiel gelegt wurde, spricht eigentlich für sich und seine Erfolgsgeschichte von selbst. Wäre dem nicht so, Werftchef Aldo Cranchi hätte das Projekt sicherlich längst eingestampft,



zumindest ab unterhalb der Wasserlinie. Sei's drum, werfen wir einen Blick auf die technischen Daten und berücksichtigen dabei, dass wir es hier immerhin mit einer der stärksten Motorisierungen zu tun haben, die die Werft dem Typ „M 44 HT“ einverleibt – zweimal Volvo Penta D6-400 Diesel, je 294 kW, zusammen stattliche 800 PS. Bei einem geschätzten Testgewicht von mehr als zwölf Tonnen sollte das wohl auch so sein, will man Fahrwerte generieren, wie sie in der Praxis ermittelt wurden. Aus ruhender Position in knapp einer halben Minute bei optimaler Austrimmung Vmax von 33 kn (61 km/h) bei 3.550 U/min zu erreichen, das kann sich wahrlich sehen lassen. Dass es diesen Fahrspaß nicht „für Nüsse“ gibt, sollte auch jedermann einleuchten. Okay, ein Spritverbrauch von 134 Litern pro Stunde klingt vordergründig relativ happig, dennoch, kaum anzunehmen, dass jemand so törricht ist, diese Drehzahl dauerhaft anliegen zu lassen. Freude am Fahren hat auch etwas „mit Köpfchen“ und Ökonomie zu tun. Ergo, die Schalthebel gemäßigt an die Kandare legen, die „U/min's“ um deren 700 reduzieren, und noch immer reitet die „M 44 HT“ mit gut 25 kn (knapp 47 km/h) die Wellenkämme sanft und souverän ab. Gut 30 % (!) weniger Diesel rauschen dabei durch die Einspritzdüsen. Diese Fahrstufe kann zudem bei fast jeder Wind- und Wellensituation durchgängig angelegt werden. Manövrieren mit zwei Maschinen, das ist – und sollte – von Hause aus ein Klacks sein, unterstützt vom Volvo Penta Joystick allemal. Was bleibt ist die Feststellung, dass sich der Testproband auf dem sogenannten, imaginären Teller dreht – wenn man will. Resümee: Alles im grünen Bereich.

Kontakt

ENJOY YACHTING
Vertriebs GmbH
Immengarten 10

D-30926 Hannover-Seelze
Tel.: +49-(0)-511-90 123 730-0
Fax: +49-(0)-511-90 123 730-11
Mail: info@enjoy-yachting.de
www.enjoy-yachting.de



CRANCHI M44 HT

Herstellerland	Italien
Motorisierung Test KW (PS)	2 x Volvo Penta D6-400 EVC/E/ DPI, 6-Zyl. Reihe, 294 kW (400 PS), 5,5 l Hubraum, Joystick, Turbo, Ladeluft
Antriebsart	Z, Duoprop, Propellersatz G5
Preis Standard/Testschiff (€)	ab 510.000,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	700	3,70	6,85	5,30	1,43	0,77	68
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	1.070	6,50	12,04	8,00	1,23	0,66	71
Gleitfahrtgrenze	2.400	17,80	32,97	62,20	3,49	1,89	76
Marschfahrt	2.850	25,30	46,86	91,00	3,60	1,94	79
V-max.	3.550	33,00	61,12	134,00	4,06	2,19	84

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 28, Drehkreis in Bootslängen = auf dem Teller mit Joystick, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 731 (1.355) / 251 (464)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

 13,82 m	 4,06 m	 0,96 m	 4,18 m	 2 x 294 kw (2 x 400 PS)	 GFK
 1000 l	 300 l	 10.900 kg	 CE B	 12	 5 + 1 + Salon

TESTBEDINGUNGEN: Revier: S.Giorgio (Adria) -Mittellandkanal, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 1 - 2 / - / 0,50, Personen an Bord: 4, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 1.000 / 300

Mein Fazit: Es sind nicht nur die vielen kleinen Details, die dieses Cranchi-Modell „M 44 HT“ so interessant für ein breites Kunden-Spektrum machen, es ist das Große Ganze, was dieses Schiff zu einem außerordentlichen Allrounder werden lässt, verpackt in Grazie, Komfort und technische Perfektion. Und das sowohl den gediegen vor sich hin törrnenden Genuss-Freizeitskipper befriedigend, als auch jenem gut zu Gesicht stehend, der sportlich-fahrtechnischen Ambitionen den Vorzug gibt. Darüber hinaus werden unter anderem, dank des faltverdeckts, an dessen Stabilität und leichtgängigen Handlings in Sachen Effizienz es nichts zu bemängeln gibt, gleich „zwei Fliegen“ mit einer Klappe geschlagen: Im geöffneten Position kommt Cabrio-Feeling pur auf, geschlossen bietet das System der Crew totalen Schutz bei jedwedem Wetterverhältnissen, gleich einem starren Hardtop. Auf den Punkt gebracht: „Dolce Vita bella Italia“.



Claus Breitenfeld - Testredakteur