

# DAYCRUISER- SCHMUCKSTÜCK

Boote und Yachten der Traditionsmarke Cranchi gehören zu den begehrtesten Freizeit-Wasserfahrzeugen Europas. Einstiegsmodell in die Cranchi-Welt ist die E26, die es in zwei attraktiven Ausführungen gibt. Wir haben uns mit der »Classic«-Variante aufs Wasser begeben.



Die 8,10 m lange Cranchi E26 Classic versprüht beim Test auf dem Großen Zernsee italienische Lebensart

## TEST CRANCHI E26 CLASSIC

Die Familie Cranchi aus dem norditalienischen Piantedo in der Lombardei feierte dieses Jahr ihr 150-jähriges Jubiläum und blickt auf eine bewegte Firmengeschichte zurück. Derzeit fertigt das Vorzeige-Unternehmen mit allerhöchstem Automatisierungsgrad an vier Standorten 17 Modelle in Längen zwischen 26 und 78 Fuß und kommt dabei bis heute ohne Fremdkapital aus, was den Betrieb unabhängig von Investoren macht. Für das Rumpfdesign der feinen Boote zeichnet Aldo Cranchi, ein Enkel des Firmengründers, verantwortlich. Kooperationen des werfteigenen Cranchi-Entwicklungsstudios mit dem renommierten Yacht-Architekten Christian Grande machen die Cranchi-Entwürfe zu edlen Design-Objekten. Im hauseigenen Marine-Test-Center in San Giorgio di Nogaro in der Nähe von Venedig können Interessenten nach Anmeldung ganzjährig ihr Wunschobjekt in Augenschein nehmen und auch Probe fahren.

Die Cranchi E26 Classic erwartet uns an einem Steg der Marina Vulkan im brandenburgischen Werder an der Havel. Im Gegensatz zu ihrem Pendant namens »Rider«, das mit offenem Vordercockpit und Außenbord-Motorisierung eher als sportiver Tender fungiert, ist die Innenbord-motorisierte »Classic« als Daycruiser zu betrachten. Es liegt in der Natur der Sache, dass italienische Designer und Bootsbauer ihre Produkte stets mit Superlativen schmücken und so wollen wir uns der auf dem Cannes Yachting Festival im Spätsommer 2018 vorgestellten E26 unvoreingenommen nähern. Das schmuckes Retro-Designstück erinnert mit klarer Formsprache an klassische Runabouts aus den 60er-Jahren. Markante Details des wie aus einem Guss wirkenden Bootes sind zwei bis zu den Handläufen der breiten Heck-Sonnenliege reichende Seitenscheiben, ein gerader Bugstegen und zwei schmale, lange und getönte Seitenscheiben innerhalb der oberen Bordwände. Der Weg ins

Cockpit erfolgt über die Badeplattform und ein 25 cm breites Laufdeck, welches in die 160 x 200 cm große Heck-Sonnenliege eingelassen ist. Diese nimmt wiederum die gesamte Bootsbreite ein. Es gibt also keinen der üblichen Heckdurchgänge, was den Zutritt »sportlich« macht. Die Badeleiter lässt sich bequem unter der Badeplattform herausziehen und ist somit nirgendwo störend im Wege. Unter der Sonnenliege, die sich per Elektromotor öffnen lässt, befindet sich der aufgeräumte Motorraum, in dem im Testboot ein 350 PS starker Volvo-Benziner mit Aquamatic-Heckantrieb seine Arbeit verrichtet.

Bestens aufgehoben fühlt man sich im 210 cm breiten und 230 cm langen Cockpit, dessen bequemes Interieur viel Platz zum Wohlfühlen bietet. Hervorzuheben sind hier neben der 195 cm breiten L-Sitzbank mit darunter liegendem Stauraum die beiden weich gepolsterten Skipper- und Beifahrer-Sitze. Wer den



2



3



4

1. Die große Hecksonnenliege macht die Cranchi E26 zum idealen Sonnen-Bade-Boot
2. Die schicke Italienerin entzückt mit ihrem schönen Rücken
3. Die Bedarfskabine reicht durchaus für eine Übernachtung ...
4. ... doch ohne Abdeckung erscheint das elektrische Marine-WC zu dominant



1

Fahrsitz elektrisch verstellbar ordern möchte, der muss für dieses Extra 3.296 Euro anlegen. Gute Dienste leisten auch die beiden bis zu 190 cm langen Seitenfächer, die allerhand Utensilien aufnehmen können. Dass beim Test ein Kugelschreiber unter eines dieser Fächer rollte und für immer unter dem teakbelegten Vordeck verschwand, sei hier nicht verschwiegen. Der erstklassig gestylte Steuerstand mit 60 cm langer und 18 cm breiter Armauflage, dicken Polsterungen und bester Bedien- und Sichtbarkeit der Instrumente ist die helle Freude. Eine 210 cm breite Frontscheibe hält den Wind weitgehend von der Frisur fern. Ein 56 cm breiter Durchstieg macht über zwei Tritte den Weg zum Vordeck frei, das mit 190 cm langer Liegemöglichkeit von einem Passagier zum Sonnenbad genutzt werden könnte. Weniger trittfesten Skippern sei hier eine elektrische Ankerinstallation empfohlen, die es im Paket

mit Anker und Kette ab 2.838 Euro gibt. Ein weiteres interessantes Detail, das vor allem einer Verletzungsgefahr vorbeugen soll, finden wir am 75 cm hohen Einstieg zur Bugkabine. Damit man sich nicht den Kopf stößt, wurde der »Türfirst« dick gepolstert. Daran könnten sich einige Hersteller durchaus ein Beispiel nehmen. Die Bugkabine mit etwa 130 cm Deckenhöhe und einer Grundfläche von 200 x 200 cm ist eher als Bedarfskabine gedacht und kaum wochenendauglich. Es gibt einen optionalen 42-Liter-Kühlschrank zu 1.130 Euro, zwei je 62 cm breite Seitenliegen und eine Dachluke. Interessant ist die Möglichkeit einer elektrischen Marine-Toilette für 2.159 Euro mit ebenso optionalem Schmutzwassertank. Es ist prima, dass ein komfortables WC an Bord möglich ist. Doch dass es quasi frei in der Kabine steht, lässt jeden Ästheten die Nase rümpfen. Allerdings ist eine WC-Polster-

abdeckung für 539 Euro zu haben. Doch auch als Kompromisslösung steht dieses Untergrund-Ensemble etwas im Widerspruch zum edlen Design des Cranchi-Cockpits. Auf jeden Fall sorgt das Klo für mehr Komfort an Bord, und das beruhigt ...

Auf dem Wasser verhält sich der nach der CE-Norm B zertifizierte und rund drei Tonnen schwere Kunststoff-Gleiter erwartungsgemäß hervorragend. Die Kanalfahrtgeschwindigkeit von 6,5 Knoten ist bei 1.500 min<sup>-1</sup> erreicht. Die Gleitgrenze erleben wir bei unserem Testboot bei knapp 2.800 min<sup>-1</sup> und nun anliegenden 14 Knoten. Die Marschgeschwindigkeit ist zwischen 25 und 26 Knoten anzusiedeln, wobei die drehmomentstarke V8-Maschine dann etwa 40 Liter Benzin pro Stunde verkostigt. Bei diesem Cruising Speed verspricht die Werft eine Reichweite von 169 Seemeilen



1. Der Maschinenraum lässt sich per Knopfdruck ganz bequem elektrisch öffnen
2. Am Steuerstand mit großer Armauflage ist alles am richtigen Platz
3. Ein mittschiffs befindlicher Kraftstofftank aus Aluminium fasst 270 Liter Benzin
4. Die Batterie Hauptschalter befinden sich unter der Hecksitzbank ...
5. ... unter der ein großes Staufach angeordnet ist
6. Der gepolsterte obere Rand des Kabineneingangs soll Verletzungen vorbeugen



oder sieben Stunden. Unsere Höchstgeschwindigkeit erreichen wir bei 5.850 min<sup>-1</sup> und 40,5 Knoten, wobei man dann am Steuerstand bei umgerechnet 75 km/h eine heftige Geräusentwicklung von 96 dB(A) in Kauf nehmen muss. Das sportlich-sichere Fahrverhalten der Cranchi E26 macht süchtig. Der Nobel-Flitzer aus Bella Italia läuft kursstabil, steckt Wellenkämme sanft weg, reagiert auf Rudereinschläge direkt und lässt sich dank Servolenkung butterweich steuern. In scharfer Kurvenfahrt legt sich der Rumpf weder grenzwertig auf die Seite, noch verlässt den Skipper das

Sicherheitsgefühl. Auch die Beschleunigung lässt keine Fragen offen. In nur 4,3 Sekunden ist Gleitfahrt erreicht. Die vorbildlichen Laufeigenschaften machen das Boot zum idealen Gefährt für offene Binnen- und Küstenreviere. Die E26 will schnell gefahren werden und sehnt sich nach Gewässern ohne Geschwindigkeitslimit. Ein Bugstrahler zum Preis von 3.168 Euro komplettiert die technische Ausstattung und erleichtert das Manövrieren in der Marina.

Die als aufwendiges Handlaminat gefertigte und mit kräftigen Zugfahrzeugen

sogar noch trailerbare Cranchi E26 hinterlässt im SKIPPER-Bootshandel-Praxistest einen sehr überzeugenden Eindruck. Der Einstiegspreis von 119.837 Euro ist zwar kein Pappenstiel, aber angesichts der soliden Verarbeitungsqualität und des hervorragenden Fahrverhaltens akzeptabel. Wer über den Standard hinausgehenden Komfort wünscht und das entsprechende Zubehör ordert, der überschreitet leicht die 150.000-Euro-Grenze.

Text & Fotos: **Rex Schober**

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 8,10 m  
**Breite:** 2,49 m  
**Tiefgang:** 1,00 m  
**Gewicht:** 2.650 kg  
**CE-Kategorie:** B  
**Max. Personenzahl:** 10  
**Kojenzahl:** 2  
**Brennstofftank:** 270 l  
**Wassertank:** 70 l  
**Septiktank:** 60 l  
**Baumaterial:** GFK

**Motorisierung:** Volvo-V6- und -V8-Benzin-Innenbord-Motoren mit Duoprop-Aquamatic-Z-Antrieb, Leistung 206 kW (280 PS) oder 257,4 kW (350 PS)  
**Grundpreis:** 119.837 Euro mit Basismotor Volvo 4.3 l V6-280-CE/G DP-S, Leistung 206 kW (280 PS), mit Testmotorisierung ab 123.050 Euro, Preis des Testbootes mit Sonderzubehör 155.414 Euro

### MOTOR AM TESTBOOT

Volvo V8-350-CE/G (5.3) DP-S Achtzylinder-Benzin-Reihenmotor mit Katalysator und Direkteinspritzung, Leistung 257,4 kW (350 PS), Hubraum 5,3 Liter, Nenndrehzahl 5.800 min<sup>-1</sup>

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

70-l-Wassertank, elektrische Motorraumöffnung, Luke im Cockpit aus Teakholz, Magnetkompass, Steuerkonsole mit einfaltbarer Windschutzscheibe, elektrische Trimmklappen, Cockpit-Dusche, Badeleiter, elektronische Servolenkung

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Bimini-Verdeck (4.646 €), Bugschraube mit automatischen Feuerlöscher (3.861 €), Kabinenkühlschrank 42-l (1.130 €), elektrische Anlage 230 Volt mit Batterieladegerät und Landstromleitung (2.421 €), elektrisch verstellbarer Pilotensitz (3.296 €), Garmin-Kartenplotter mit Motorschnittstelle (2.594 €), elektrische Ankerwinde 800 W mit 30 m Kette und Anker (2.838 €), elektrische Bordtoilette (2.259 €), Cockpit-Abdeckung (1.969 €)

## SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min <sup>-1</sup>	55 dB(A)	0 kn
	650 min <sup>-1</sup>	60 dB(A)	3,0 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	63 dB(A)	5,1 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	68 dB(A)	6,5 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	72 dB(A)	7,8 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	75 dB(A)	10,6 kn
	3000 min <sup>-1</sup>	78 dB(A)	16,5 kn
	3500 min <sup>-1</sup>	85 dB(A)	22,1 kn
	4000 min <sup>-1</sup>	88 dB(A)	26,5 kn
	4500 min <sup>-1</sup>	90 dB(A)	30,5 kn
	5000 min <sup>-1</sup>	93 dB(A)	34,1 kn
	5500 min <sup>-1</sup>	95 dB(A)	38,0 kn
(Volllast)	5850 min <sup>-1</sup>	96 dB(A)	40,5 kn

**Revier:** Großer Zernsee bei Werder an der Havel, **Crew:** 2 Pers.,  
**Messung:** GPS, **Wasser:** 18° C, **Luft:** 20° C, **Wind:** 3 Bft.,  
**Tanks:** Benzin 200 l (74 %), Wasser leer

- ⊕ Hervorragende Fahreigenschaften
- ⊕ Moderne Antriebs- und Steuerungstechnik
- ⊕ Gutes Platz- und Raumangebot
- ⊕ Klares und zeitgemäßes Design
- ⊕ Hoher Komfort und saubere Verarbeitung mit durchdachten Details

- ⊖ Hinter die Cockpit-Seitenverkleidung können kleinere Gegenstände rollen und »verschwinden«
- ⊖ Einbausituation des optionalen Marine-WCs kann als störend empfunden werden

## INFORMATIONEN UND WERFT

**Enjoy Yachting GmbH** (Cranchi-Generalimporteur für Deutschland und Lieferant des Testbootes), Immengarten 10, 30926 Seelze-Hannover, Tel. 0511-90123730, [www.enjoy-yachting.de](http://www.enjoy-yachting.de)

**Cantieri Nautico Cranchi S.p.A.**, Via Nazionale, 1319, I-23010 Piantedo (SO), [www.cranchi.com](http://www.cranchi.com)