Navigare con classe

▶ *Classy cruising*

La nuova generazione flybridge Cranchi cresce con il nuovo Sessantasette, ancora una volta firmato da Christian Grande. Dove lo yacht elegante incontra una carena marina › *The new Cranchi flybridge generation grows with the new Sessantasette, (once again) designed by Christian Grande. Where elegant yacht meets a marine hull*_ **Gregorio Ferrari**

La rotta tracciata dall'ammiraglia flybridge Cranchi, il Settantotto (78 ft), prosegue anche sul Sessantasette (67 ft), lungo 20.8 metri, che si distingue per il suo aspetto protettivo in termini di linea, ma elegante e sinuoso. "Abbiamo sempre fatto barche pensate per navigare veramente, molto marine – ci racconta Paola Cranchi, Head of Communications del cantiere – ma devo dire che lo sforzo fatto su tutti i nuovi modelli in termini di design, che vede il saper fare del nostro Centro Studi Ricerche unito alla direzione artistica di Christian Grande, sta dando risultati davvero considerevoli".

Non è un caso che entrambi i modelli abbiano esemplari venduti fino al 2024. Il detto inglese "less is more" qui trova una buona applicazione, per esempio in murata dove da prua a poppa, così come era stato per il Settantotto, troviamo il taglio delle finestrature sottocoperta che crea un'importante sottrazione di volume, tale da slanciare il profilo e capace di creare una simmetria di gusto con il salone.

A poppa si ha a disposizione una vera e propria beach area su una piattaforma dotata di lift che consente di movimentarla non solo verso l'alto o il basso, ma anche di traslare in avanti, e dietro il portellone trova spazio un tender di 3.25 metri gonfiato.

Da qui anche l'accesso alla cabina marinaio con due letti separati (su richiesta matrimoniale) e un bagno dotato di doccia.

La posizione defilata permette di dare massima privacy agli alloggi per l'armatore e per i suoi ospiti, così come l'accesso alla sala macchine, che avviene dal fianco della tuga per lo stesso motivo.

All'interno, per contribuire a dare un'idea di spazio e di ariosità, il cantiere ha optato per vetrate molto grandi che attraversano tutto il salone, arredato secondo il gusto dell'armatore che viene guidato a scegliere tra una selezione molto raffinata di mobilio e materiali, con divani di dimensioni generose, un tavolo da pranzo quadrato che può accogliere fino a 8 persone, sulla destra un vano a scomparsa per la televisione, il tutto senza rinunciare alla vista sull'esterno. La timoneria ha una visibilità ottimale verso prua e sui lati, mentre è ben più difficile vedere verso poppa per via delle dimensioni e della tipologia stessa di imbarcazione.

In questo caso Cranchi ha lavorato con Raymarine per rendere in particolare questo modello un trionfo tecnologico. A bordo, oltre ai vari display Axiom, è disponibile anche il sistema di controllo digitale YachtSense e il sistema DockSense che, in sinergia con le telecamere FLIR, permette un controllo totale di ciò che si ha intorno, rimanendo comodamente sulla postazione di comando.

La cucina, come si addice a un'imbarcazione italiana, è equipaggiata per non far mancare nulla e volendo si può anche installare un frigorifero a doppia anta.

Uno dei focus del cantiere è stata l'areazione di tutta questa sezione, a partire dalla finestra apribile sul lato della cucina al portellone sul lato della plancia e, infine, il tambuccio controvento, al centro, che si apre con meccanismo elettrico, assicurando una ventilazione ottimale.

All'esterno il pozzetto di poppa è pensato con una grande seduta con tavolino a cui aggiungere eventualmente anche delle poltrone per creare una zona lounge, oppure scegliere l'allestimento con tavolo da pranzo, intorno a cui possono mangiare anche otto persone. L'attenzione ai dettagli viene ribadita dalla scala che conduce al flybridge, realizzata in legno e molto larga, di bell'impatto dal punto di vista estetico e funzionale per quello pratico. Una volta saliti sul fly potrete godervi lì anche tutta la giornata, essendo provvisto di wet bar o kitchenette, un mobile con TV, un tavolo espandibile con intorno le sue sedute ed elementi loose a poppa, sceglibili e posizionabili dall'armatore. Dinette e plancia di comando superiori sono entrambe protette da un t-top lamellare capace di aprirsi e lasciar passare i raggi con effetto suggestivo per gli occhi. A prua una terza zona esterna sia relax che conviale (dotata anche di un proprio frigo) e apprezzatissima dagli armatori soprattutto quando si è ormeggiati in porto e si vuole privacy. Sottocoperta si può scegliere fra tre o quattro cabine, con l'armatoriale che nel primo caso

è dotata anche di uno studio separato ideale per chi vuole passare lunghi periodi e utilizzare lo yacht al 100% come una casa. La master è dotata di letto matrimoniale centrale, cabina armadio, un'area salotto con poltrone e tavolo e, infine, di un bagno con i servizi e la doccia divisi dalla sala da bagno con i due lavandini. L'atmosfera calda e morbida di questa cabina, già vista anche in coperta, emerge nella cabina VIP e nella cabina ospiti entrambe dotate di bagno privato impreziosito con marmi pregiati. Su richiesta si può avere una quarta cabina con letti a castello.

NAVIGAZIONE

Siamo saliti a bordo nel corso della presentazione ufficiale del cantiere, riservata a un ristretto numero di giornalisti, al Marine Test Center Cranchi di San Giorgio di Nogaro per vedere come naviga. La motorizzazione è data da due Volvo Penta D13 con IPS1350 per un totale di 2.000 cavalli. Con a bordo circa 988 litri di carburante, 625 di acqua e 6 persone abbiamo navigato fino a 29 nodi con una velocità di crociera di 22 nodi a cui l'imbarcazione consumava poco più di 310 litri per ora. Determinante in questo senso la propulsione Volvo che, oltre a semplificare le fasi di manovra, permette anche di ottimizzare i consumi in particolare sulle lunghe navigazioni dove anche la tecnologia Raymarine, di cui vi abbiamo parlato prima, fa la differenza. ► *The course charted by Cranchi's flagship flybridge, the Seventy-eight (78 ft), is also continued on the 20.8-meter-long Sixty-seven (67 ft), which is distinguished by its protective effect in terms of line, yet elegant and streamlined. "We have always made boats designed to be truly seaworthy – says Paola Cranchi, the yard's Head of Communications – but I have to say that the effort made on all the new models in terms of design, which sees the know-how of our Research Centre combined with the artistic*

Nella foto a sinistra, il pozzetto di prua full-comfort, dotato di frigo, ideale per avere privacy quando si è ormeggiati di poppa. In questa pagina, sopra, il salone centrale dove l'armatore può creare il proprio ambiente ideale scegliendo tra forniture di prima scelta. Sotto, il Sessantasette in navigazione, dove spicca la grande piattaforma di poppa. › *Pictured left is the full-comfort forward cockpit, equipped with a fridge, ideal for privacy when moored aft. On this page, above, the central saloon where the owner can create his or her own ideal ambience by choosing from first-rate supplies. Below the Sessantasette under way, where the large aft platform stands out.*

Una cabina armatoriale come quella del Sessantasette si trova solitamente su yacht ben più grandi. Di base è dotata di uno studio separato per chi vuole vivere l'imbarcazione come una casa. Il letto matrimoniale è centrale, sui lati una cabina armadio, un'area salotto con poltrone e tavolo. Il bagno presenta i servizi e la doccia separati da una raffinata sala da bagno con due lavandini. › *A master cabin like that of the Sessantasette is usually found on much larger yachts. Basically it has a separate study for those who want to experience the yacht as a home. The double bed is in the middle, on either side a walk-in wardrobe and a seating area with armchairs and a table.*

direction of Christian Grande, is yielding truly remarkable results". It is no coincidence that both models have units sold until 2024.
In short, the English saying less is more finds a good application here, for example in the broadside where from bow to stern, as was the case with the Settantotto, we find the cut of the windows below deck that creates an important subtraction of volume that slims the profile and creates a tasteful symmetry with the saloon.
From the stern there is a real beach area on a platform equipped with a lift that allows it to be moved not only up or down but also forward, and behind the hatch there is space for a 3.25-metre inflated tender.
This also provides access to the crew cabin with two separate beds (double on request) and a toilet with shower. The secluded position gives maximum privacy to the accommodation for the owner and his guests, as does access to the engine room, which is accessed from the side of the deckhouse for the same reason.
Inside, to give an idea of space and airiness, the yard has opted for very large windows that run through the entire saloon, all furnished according to the taste of the owner who is guided to choose from a very refined selection of furniture and materials, with generously sized sofas, a square dining table that can seat up to 8 people, and on the right a hideaway compartment for the television, all without giving up the view of the outside. The wheelhouse has optimal visibility towards the bow and sides, while it is much more difficult to see aft, due to the size and type of boat itself.
In this case Cranchi worked with Raymarine to make this particular model a technological triumph. On board, in addition to the various Axiom displays there is also the YachtSense digital control system and the DockSense system, which in synergy with FLIR cameras allows total control of what is around you while remaining comfortably at the helm station.
The galley, as befits an Italian boat, is equipped to ensure that nothing is missing, and if desired a double-door refrigerator can also be installed.
One of the yard's focuses was the ventilation of this entire section, from the opening window on the galley side to the hatch on the bridge side, and finally the upwind hatch in the centre, which opens with an electric mechanism, ensure optimum ventilation.
On the outside, the aft cockpit is designed with a large seating area with a small table to which seats can possibly be added to create a lounge area or choose the layout with a dining table, around which up to eight people can eat. The attention to detail is emphasized by the staircase leading to the flybridge, made of wood and very wide, with a beautiful impact from an aesthetic point of view and functional from a practical one. Once on the flybridge you can enjoy the whole day there as it is equipped with a wet bar or kitchenette, a TV cabinet, an expandable table with seating around it and loose elements aft that can be chosen and positioned by the owner. The dinette and upper helm station are both protected by a laminated t-top that can open up and let the rays pass through with a striking effect on the eyes. The bow section houses a third outdoor area that is both relaxing and convivial (also equipped with its own fridge) and

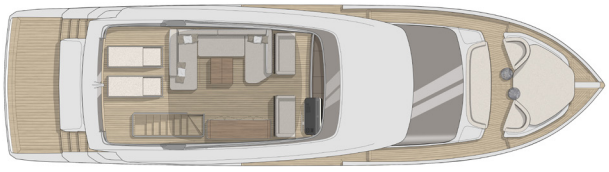
much appreciated by owners especially when moored in port and wanting privacy. Below deck there is a choice of three or four cabins, with the master cabin, which in the first case also has a separate studio ideal for those who want to spend long periods and use the yacht entirely as a home. The master cabin is equipped with a central double bed, a walk-in wardrobe, a lounge area with armchairs and a table, and a head with a toilet, two sinks and separate shower cubicle. The warm and soft atmosphere of this cabin, also seen on deck, emerges in the VIP cabin and guest cabin, both with en-suite heads embellished with precious marble. A fourth cabin with bunk beds is available on request.

AT SEA

We climbed aboard during the shipyard's official presentation, reserved for a small number of journalists, at Cranchi's Marine Test Center in San Giorgio di Nogaro, to see how she sails.
Power comes from two Volvo Penta D13 IPS1350s totalling 2,000 HP. With around 988 litres of fuel, 625 litres of water and 6 people on board, we reaches a top speed of 29 knots and a cruising speed of 22 knots at which the boat consumed just over 310 litres per hour. Decisive in this respect is the Volvo propulsion, which not only simplifies manoeuvring but also optimizes fuel consumption, particularly on long-range cruises where the Raymarine technology, which we mentioned earlier, also makes a difference.

SPEED in knots*	RPM	FUEL Litres / hour*
6.1	600	13
9.3	1000	40
10.8	1200	72
11.5	1400	106
12	1500	140
12.9 (min. planata)	1660	187
15.5	1800	240
17	1900	245
19.5	2000	280
22	2100	320
24	2200	330
27	2300	354 TVB
29.3	2400	385

*dati rilevati da Barche a Motore - data collected by Motorboat Magazine

DATA	
DIMENSIONI DIMENSIONS	
Lunghezza f.t. LOA	20.8 m
Larghezza Beam	5.45 m
Peso a vuoto Dry weight	44.150 kg
IMPIANTI EQUIPMENT	
Serb. acqua Water tank	900 l
Serb. combustibile Fuel tank	4.000 l
SALA MACCHINE ENGINE ROOM	
Motore Engine Standard	Volvo Penta IPS 2XD13/1350
Potenza Power	2x1.000 HP
PRESTAZIONI PERFORMANCE	
Vel. max (nodi) Max speed (kt)	29.3*
Vel. croc. (nodi) Cruis. speed (kt)	24*
A BORDO ON BOARD	
Cabine Cabins	3+1 / 4+1
Posti letto Berths	6+2 / 8+2
Bagno WC	4
DESIGN	
Progetto Projects	Centro Studi Ricerche Cranchi - Cristian Grande
Architettura navale Naval architecture	Aldo Cranchi
Cantiere Shipyard	Cranchi Yachts
CONTACT: www.cranchi.com	

*dati rilevati da Barche a Motore - data collected by Motorboat Magazine