BARCHE

Pensata per la famiglia
Designed with families in MIND

Un diciassette metri dai tanti volumi interni e con un fly sconfinato, ma anche dalla **sorprendente agilità** in acqua. Merito dei due Ips Volvo Penta 950 in sala macchine e, sotto la linea di galleggiamento, della bella carena firmata **Aldo Cranchi**

A seventeen-metre boat with a lot of interior space and a particularly spacious flybridge, but which is also **surprisingly agile** in the water. That is thanks to the two IPS Volvo Penta 950s in the engine room, and, under the waterlines, a beautiful hull designed by **Aldo Cranchi**

by Luca Sordelli - photo by Andrea Muscatello

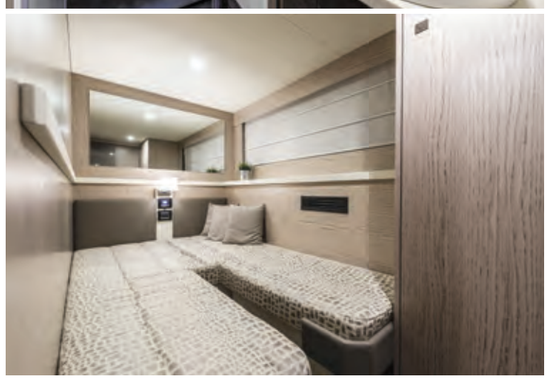
Sul ponte principale spicca la soluzione con la cucina a prua, in posizione rialzata e vicino alla postazione di pilotaggio.

The solution to arrange the galley raised forward near the helm station, stands out.

IL CRANCHI *E 56 F EVOLUZIONE* CHE MI ASPETTA AL CENTRO PROVE CRANCHI DI SAN GIORGIO DI NOGARO È VERAMENTE IMPONENTE. Sarà anche perché lo guardo dal basso, dalla banchina galleggiante che è pochi centimetri fuori dall'acqua, ma questo fly da poco più di 17 metri di lunghezza e 23 tonnellate di dislocamento a vuoto, mi appare ancora più grande. Sul *56* spiccano le sconfinate vetrate del main deck e le murate alte, ma anche l'hard top, che copre tutto il ponte superiore, fa la sua parte nell'aumentare la sensazione di grandezza. Tanti volumi come sempre sono promessa di grande abitabilità, sia sopra che sotto coperta, ma anche minaccia di un comportamento goffo, di poche emozioni quando si naviga. E invece, come scoprirò a breve, è esattamente l'opposto. Usciti in mare l'*E 56 F Evoluzione* è infatti sorprendentemente agile. Questo perché in sala macchine la cavalleria è tanta, ci sono due IPS 950 con altrettanti D11 Volvo Penta da 725 cv, ma anche perché la carena disegnata da Aldo Cranchi è fatta per navigare veramente. Me ne accorgo subito in quanto arrivo alla velocità massima di 35 nodi con una certa facilità. Un buon dato per cominciare, tenuto conto che la barca è anche piuttosto carica di liquidi, ma mi piace molto anche la facilità con cui entra in planata, grazie anche agli interceptor di Humphree che, all'aumentare della velocità, pensano a tenermi giù bene il muso dell'*E 56 F Evoluzione*. Il picco di cabrata lo abbiamo a 1600 giri, poi man mano che aumento col gas, la barca si mette piatta e viaggiare è un piacere. Raggiungo la velocità di crociera a circa 24 nodi, a 1900 giri, e qui si ha in assoluto il miglior rendimento con i due propulsori svedesi che chiedono un tributo in termini di gasolio di solo 6,9 litri al miglio. Con questo assetto ho modo di constatare altri due aspetti che mi

Ottime le doti di navigazione grazie al progetto della carena firmato da Aldo Cranchi, il design degli esterni è opera del Centro Studi Ricerche del cantiere.

Excellent navigation skills thanks to the design of the hull by Aldo Cranchi, the exterior design is by the shipyard Research Center.



Sul ponte inferiore ci sono tre cabine con l'armatoriale a poppa, la Vip a prua e una terza cabina per gli ospiti con cuccette affiancate da mezza nave verso prua.

On the lower deck there are three cabins, with the owner one astern, the Vip one forward and a guest one amidships towards bow with the berths put side by side.

sono molto piaciuti di questo Cranchi: la silenziosità e la manovrabilità. Da un lato infatti il fonometro mi mostra valori sotto alla media, sia in plancia che nella cabina dell'armatore, dall'altro appena comincio a fare un po' di accostate e di evoluzioni "tirate", al limite della ragionevolezza, la barca mi segue. Per tornare in porto bisogna ripercorrere il lungo canale davanti a San Giorgio di Nogaro, ed è l'occasione ideale per studiare gli interni dell'*E 56 F Evoluzione*, opera di Christian Grande. Spicca la particolare configurazione del ponte principale con la cucina a prua, vicina alla postazione di pilotaggio, soluzione in controtendenza rispetto alle mode attuali, che la vogliono affacciata sul pozzetto. In realtà non mi dispiace, sa di barca ancora più grande, con la zona living all'ingresso veramente molto ampia che assolve molto bene la sua funzione di tradizionale "salotto". Mi piace anche come la cucina sia stata studiata con un grande bancone a penisola, molto funzionale e molto conviviale. Più tradizionale la distribuzione degli spazi sul ponte inferiore: tre cabine con l'armatoriale a poppa dal letto orientato per baglio, la VIP dalla pianta "a V" a prua e una terza cabina per gli ospiti con cuccette affiancate a mezza nave. Nessuna invenzione, ma tanta funzionalità e spazi da vendere. All'estrema prua, con ingresso separato, c'è anche una piccola cabina per il marinaio.
Della coperta da segnalare, infine, il garage tender nascosto sotto al prendisole di poppa, altro aspetto che fa sembrare il Cranchi *E 56 F Evoluzione* ancor più grande e, soprattutto, il lungo hard-top, la cui parte centrale è in tela e apribile, che regala un altro intero "piano" ben protetto dal sole a questo diciassette metri che sembra non finire mai.

Christian Grande ha curato il design interno di questo motoryacht: eleganza, armonia e lusso non ostentato sono i tratti che lo caratterizzano.

Christian Grande managed the interior design of this motoyacht, which is characterized by refinement, harmony and not ostentatious luxury.

Alla velocità di crociera economica di 24 nodi, il Cranchi *E 56 F Evoluzione*, consuma solo 6,9 litri di gasolio al miglio. Al massimo dei giri si sfiorano i 35 nodi.

At the economic cruising speed of 24 knots, Cranchi *E 56 F Evoluzione* burns just 6.9 liters of fuel per mile. At the maximum torque you can nearly achieve 35 knots.

THE CRANCHI *E 56 F EVOLUZIONE* THAT WAS WAITING FOR ME AT THE CRANCHI TEST CENTRE IN SAN GIORGIO DI NOGARO WAS TRULY IMPOSING. That was in part because I was looking at it from the floating dock that was just a few centimetres out of the water, but this flybridge boat of just over 17 metres and with an unladen displacement of 23 tonnes, looks still larger to me. I feel very small, but even the *60 Fly* moored alongside, which is a fair bit longer, seems to be smaller. What stands out on the *56* are the very large windows of the main deck and the high gunwales, but the hard top, which covers the entire upper deck, also plays its part in increasing the feeling of size. As always, all these areas are a promise of great liveability both above and below decks, but also the threat of handling awkwardly, and a lack of excitement when you are under way. But actually, as I was about to find out, it was exactly the opposite. Once we were out at sea, the *E 56 F Evoluzione* was surprisingly agile. That is because there is really a lot of horsepower in the engine room, which has two IPS 950s with two D11 Volvo Penta 725 hps, but it is also because the hull designed by Aldo Cranchi is made to sail. I noticed that immediately as we easily got to the top speed of 35 knots. That is a good piece of news to start with, if we bear in mind that the boat was also fairly full of liquid, but I also really liked the ease with which it starts planing, thanks to the Humphree interceptors that ensure that the bow of the *E 56 F Evoluzione* keeps down as the speed increases. The highest it got was at 1600 rpm, then – as we gradually opened up the gas – the boat levelled off and travelling becomes a pleasure. I got to the cruising speed at around 24 knots, at 1900 rpm, and here you get absolutely the best out of the two Swedish engines that only ask for 6.9 litres a mile back in terms of fuel consumption. With the trim set like that I was able to see two other things that I really liked about this Cranchi: how silent it is, and how easy to manoeuvre it is. While the sound metre showed me below-average readings, both at the helm and in the master cabin, at the same time just as soon as I start to move around a bit and accelerate into some tighter turns, ones that are not entirely sensible, the boat follows me. I have to say that it was really a pleasure to have this fly-bridge boat in my hand, which looks like a Neapolitan mastiff but can be as agile as a greyhound.
To get back into the harbour we had to go along the long canal in front of San Giorgio di Nogaro, which was a perfect opportunity to look at the interiors of the *E 56 F Evoluzione*, the work of Christian Grande. What stands out is the unusual configuration of the main deck, with the kitchen in the bows, close to the steering position, which is a solution that goes against current fashion, which prefers to have the kitchen looking onto the cockpit. Actually, I don't dislike it, it feels like it is part of an even larger boat,

Velocità max nodi
Top speed knots

34.9
kn

Autonomia mn
Range nm

265

Rapporto peso potenza
Mass outlet power

kg/kw

21.8

Rapporto lung./larg.
L/W

3.54

CANTIERE NAUTICO CRANCHI S.p.A
Via Nazionale, 1319
I-23010 Piantedo (SO)
T +39 0342 683 359
sales@cranchi.it
www.cranchi.com

PROGETTO: Ufficio Tecnico del Cantiere • Christian Grande (Design) • Aldo Cranchi (Architettura navale) **SCAFO** Lunghezza ft 17,2m • Lunghezza scafo 15,3m • Larghezza massima 4,85m • Immersione 1m • Dislocamento vuoto 23.300 kg • Capacità serbatoio carburante 1850 / • Capacità serbatoio acqua 520 / **MOTORE** 2 - Volvo Penta IPS - D11-950 • Potenza 533 *kW*/725 hp • Numero di cilindri 6 • Alesaggio per corsa 123mm x152mm • Cilindrata 10,84 / • Rapporto di riduzione 1.70:1 • Regime di rotazione massimo 2500/min • Peso 1.800 kg
CERTIFICAZIONE CE Categoria B 14
PREZZO 1.020.230 Euro Iva esclusa

PROJECT Shipyard technical department • Christian Grande (Design) • Aldo Cranchi (Naval architecture) **HULL** LOA 17.2m • Length 15.3m • Maximum beam 4.85m • Draft 1m • Ligh mass displacement 23,000 kg • Fuel tank volumes 1850 / • Water tank volume 520 / **MAIN PROPULSION** 2 - Volvo Penta IPS - D11-950 • Outlet mechanical power 533 *kW*/725 hp • Number of Cylinders 6 • Bore & Stroke 123mm x152mm • Total swept volume 10.84 / • Compression ratio 1.70:1 • Maximal rotational speed 2500/min • Weight 1800 kg
CERTIFICATION EC Category B 14
PRICE 1,020,230€ (Excl.VAT)

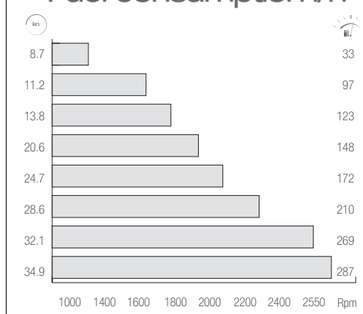
Velocità minima di planata 13,3 nodi a 1.500 giri
Minimum gliding speed 13.3 knots at 1500/min

Condizioni della prova
Conditions on test

Località//*Place*	San Giorgio di Nogaro
Mare//*Sea state*	calmo//calm
Vento forza//*Wind speed*	5 kn
Direzione//*Wind Direction*	NE
Altezza onda//*Wave hight*	0 cm
Persone a bordo//*Number of people on board*	5
Combustibile imbarcato//*Fuel volume on board*	50%
Acqua imbarcata//*Water volume on board*	60%
Eliche//*Propellers*	P5
Motore//*Main propulsion*	2 x Volvo Penta D 11 950
Stabilizzatori//*Stabilizers*	Interceptor Humphree

Velocità in nodi
Speed in knots

Consumi lt/h
Fuel consumption l/h



Litro miglio (velocità di crociera)
l/ na mi (Cruising speed)

6.9

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	*Boat speed in knots*	*Total Fuel consumption (as volume flow) l/h*	*Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi*	*Range na mi*	*Sound level on scale A (at the dashboard) dB*
1000	8.7	33	3.79	488	64
1400	11.2	97	8.66	213	66
1600	13.8	123	8.91	207	69
1800	20.6	148	7.18	257	73
2000	24.7	172	6.96	265	77
2200	28.6	210	7.34	252	78
2400	32.1	269	8.38	222	79
2550	34.9	287	8.22	225	80

Engine Room

Con i due Volvo Penta Ips 950, la barca raggiunge una velocità massima di 34,9 nodi.
Il consumo totale a 25 nodi è di circa 180 litri all'ora. Il Cranchi E56,grazie all'adozione delle trasmissioni Ips, offre all'armatore bassi consumi, comfort acustico e una grande facilità di manovra.

Thanks to 2 Volvo Penta Ips 950, the boat reaches the maximum speed of 34.9 kn. The overall consumption at 25 knots is of about 180 l/h. The E56, thanks to the use of the Ips transmissions, offers the owner low consumptions, noise comfort and very easy manoeuvring.

La carena consente di navigare **confortevolmente** anche con **mare formato**.

The hull allows you to sail **comfortably** even in **rough seas**.

with a really large living area at the entrance that very nicely fulfils its role as a traditional "lounge". I also like how the galley has been designed with a large counter extending into the room: it is both very functional and very convivial. The distribution of areas on the lower deck is more traditional: there are three cabins with the owner's in the stern, with the bed placed along the beam, the V-shaped VIP cabin in the bow and a third guest cabin with twin beds midships. There aren't any inventions, but it is all very functional and there is oodles of room. Right in the bows, with a separate entrance, there is also a small cabin for the sailor.
As to the deck, it is worth noting the tender garage that is hidden under the stern sun area, another detail that makes the Cranchi *E 56 F Evoluzione* seem larger than it is, and then, above all, the long hard-top, the central part of which is made from fabric and can be opened, which gives a whole new "floor" that is well protected from the sun to this seventeen-metre that never seems to end.