

La crociera intelligente

*The **clever** cruising*



Un buon esempio di come si possa costruire una vera barca da crociera dai buoni numeri e che navighi bene, ma senza esagerare con i cavalli in sala macchine. Interni sfruttati al meglio per ogni centimetro utile

A good example of how to build a boat with both good performance and seakeeping, without exceeding with the power of the engines. The interiors layout has taken advantage of every centimetre available

by Luca Sordelli



Poca potenza, ma buone prestazioni. Risparmiare in termini di consumi, manutenzione e acquisto, senza rinunciare al piacere di pilotare la propria barca. Come si fa?

In maniera molto sintetica si potrebbe rispondere che basta saper far bene le barche. Ma è evidentemente una non-risposta, un escamotage per provare a riassumere tante, troppe cose. E allora cosa c'è di meglio di un ottimo esempio? Ecco il Cranchi M44 HT, 14 metri di lunghezza, 11 tonnellate di dislocamento a vuoto, due bagni, due cabine e cinque posti letto, ma in sala macchine ci sono "solo" due Volvo Penta D6 da 330 cv ciascuno. Su queste dimensioni di solito si vedono imbarcazioni che possono contare su 200 cv in più, con prestazioni velocistiche molto simili.

In una giornata di mare piatto abbiamo infatti sfiorato i 33 nodi, anche di più di quello dichiarato dal cantiere, ma, soprattutto, abbiamo riscontrato come si naviga a 3.000

giri, il momento di massima efficienza, dell'accoppiata Volvo Penta/carena dell'M44 HT. Significa consumare **3,8 litri di gasolio ogni miglio, 104 litri ora, viaggiando a quasi 27 nodi**. I motori sono ben lontani da essere sotto sforzo e lo dimostrano i livelli di rumorosità registrati sia in plancia, 82 dB(A), che nella cabina di prua, 74 dB(A). Insomma l'andatura di crociera ideale.

Ci è piaciuto molto anche il passaggio morbido dal regime di dislocamento alla planata con una cabrata molto contenuta, 6° massimo, aspetto decisamente importante su uno yacht di questo tipo, con un ponte di prua abbastanza lungo. Aiuta anche il bel disegno della doppia postazione di guida sopraelevata, e con una buona visibilità a 360° al riparo dell'hard top a movimentazione elettrica che apre e scopre, a seconda delle esigenze, anche la zona living, con divanetto a U, tavolo da pranzo e cucinetta esterna.

La circolazione a bordo è molto facile, grazie ai due passavanti da 22 cm ben protetti.

Thanks to two well protected side decks of 22 cm, it's very easy to move around on board.





Due le cabine a disposizione, per cinque posti letti. Ottime le volumetrie anche nei due bagni.
A 3.000 giri si raggiungono i 27 nodi consumando 3.8 litri/miglio.

There are two cabins for five berths. Even in the two bathrooms there's a lot of space.
You can reach a speed of 27 knots at 3000/min, burning 3.8 liters per mile.

Va poi sottolineato che per una barca da famiglia per la crociera pura come questa, non conterà poi così tanto avere un nodo di velocità massima in più, semmai sarà più ragionevole spendere meno in carburante. Questo anche visto che i numeri dell'accelerazione sono assolutamente ragionevoli e nella media per dei family cruiser come questo: 10,3 secondi per raggiungere la planata, 23 secondi per arrivare alla massima velocità. Come si diceva, quindi, nessuna mortificazione nel piacere di pilotare, anzi: la scelta degli entrofuoribordo regala una bella agilità alle alte velocità e il joystick accoppiato all'elica di prua, rende un vero gioco da ragazzi ormeggiare questo quattordici metri.

Da sottolineare infine come gli interni siano ben organizzati, e i volumi sfruttati al massimo. Vedi la cabina di poppa, con tre posti letto veri, o il tanto spazio in quella di prua non solo per muoversi intorno al letto, ma anche per stivare il bagaglio. A centro barca una vera cucina, degna di questo nome.

Limited power, but good performance nevertheless. Savings on fuel usage, maintenance costs and purchase price, without giving up the pleasure of sailing your own boat. How is that possible?

Put simply, one could answer that all it takes is being good at making boats. But obviously that's a non-answer, a flippant reply trying to summarise so many – too many – things. And so what could be better than a good example? So here is the Cranchi M44 HT, 14 metres long, 11 tonnes unladen displacement, two bathrooms, two cabins which sleep five, but in the engine room there are "only" two Volvo Penta D6s which develop 330 hp each. Normally boats of this size have over two hundred more horsepower available, but they have very similar performance in terms of speed. Indeed, on a day with very calm seas we actually touched 33 knots, which is even more than what the yard

states as its top speed, but – above all – we found what it is like to cruise at 3,000 rpm, which is when the Volvo Penta/M44 HT hull combination is at its most efficient. That means using **3.8 litres of Diesel every nautical mile, 104 litres an hour, travelling at nearly 27 knots.** The engines are a long way from being forced, as shown by the sound levels registered both on deck, 82 decibels, and in the bow cabin, 74 decibels. All in all, the perfect cruising speed.

We really liked the gentleness of the change from displacement mode to planing, with an angle, six degrees at most, which is definitely an important feature on a yacht of this kind, with a fairly long foredeck. The nicely designed raised double steering position also helps, with 360-degree visibility when protected by the electrically-operated hard top, which opens up to expose, if required, the living area, with a U-shaped sofa, lunch table and outside galley.

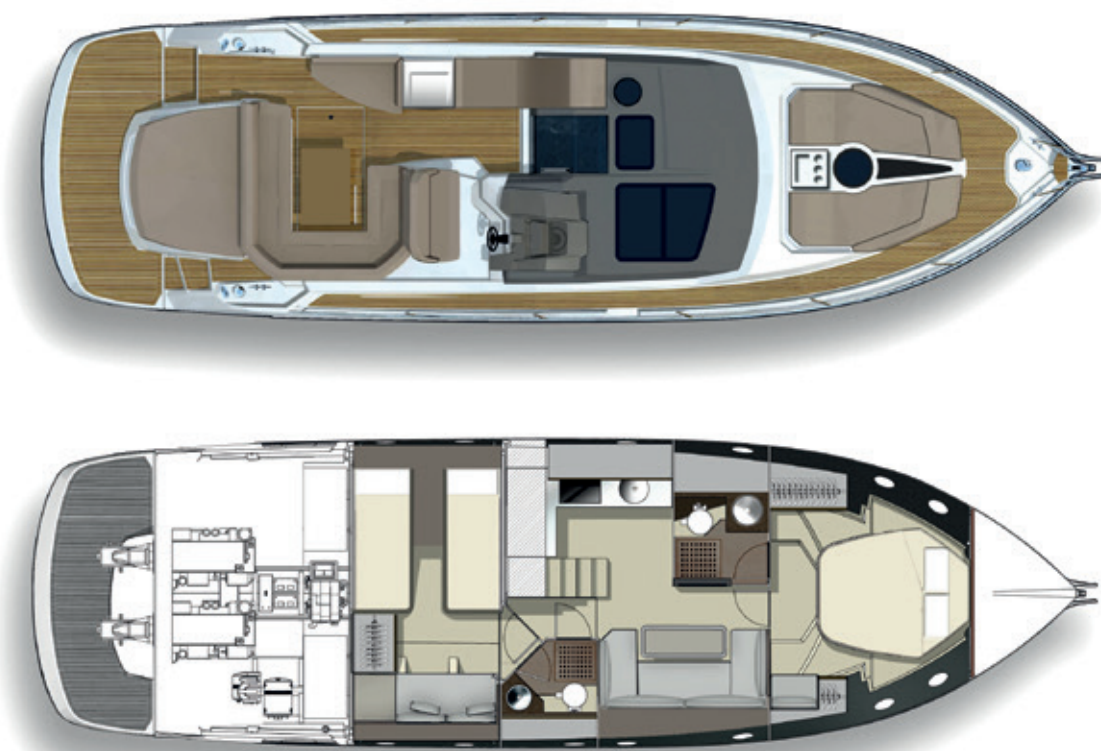
It is also worth remembering that, for a pure cruising family boat like this one, an extra knot of top speed is not particularly relevant, but rather it seems more sensible to spend less on fuel. That is also in view of the fact that the acceleration figures are completely reasonable, and average for family cruisers like this one: 10.3 seconds to reach planing speed, 23 seconds to reach top speed. So the enjoyment of sailing has not been sacrificed. On the contrary, using an inboard-outboard means it is nice and agile, even at high speeds and the joystick is linked to the bow thruster, so that mooring this fourteen metre boat is real child's play.

Finally, it should be noted that the interiors are well organised, and the most is made of available spaces. Just look at the rear cabin, with three real beds, or all the space in the bow cabin, not just to move around the bed, but also to stow your luggage. Amidships there is a real galley that truly deserves the name. ■



PRESTAZIONI

TEST RESULTS

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
Persone a bordo//Number of people on board	2
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	40%
Acqua imbarcata//Water volume on board	10%
Eliche//Propellers	G5
Motore//Engines	2 x Volvo Penta D6

Velocità max nodi
//Top speed knots

32.7

Autonomia mn
//Range na mi

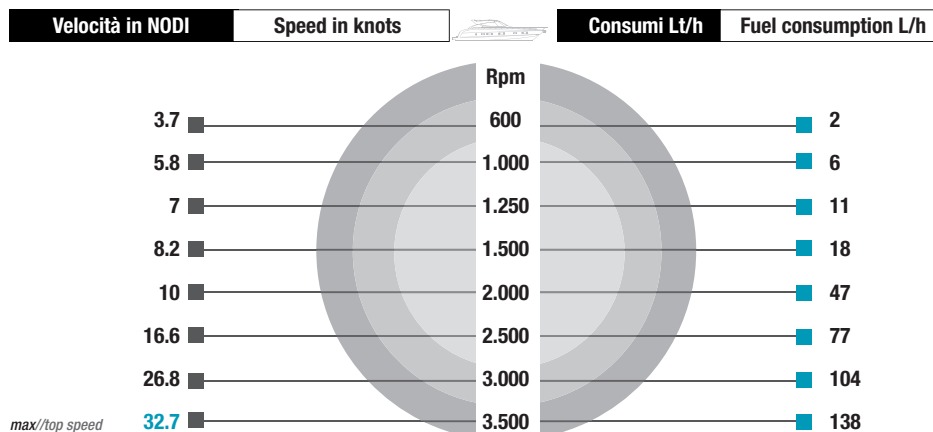
625

Rapporto peso
potenza $\frac{kg}{kW}$
//Mass
/outlet power

22.4

Rapporto lung./larg.
//L/W

3.4



max/top speed

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
600	3.7	2	0.5		65
1.000	5.8	6	1	1.000	68
1.250	7	11	1.5	666	71
1.500	8.2	18	2.1	476	73
2.000	10	47	4.7	625	76
2.500	16.6	77	4.6	212	81
3.000	26.8	104	3.8	263	82
3.500	32.7	138	4.2	238	83

CRANCHI

Via Nazionale, 45,
I-23010
Piantedo (SO)
+39 0342 683 359
sales@cranchi.it
www.cranchi.com

PROGETTO Ufficio Tecnico
Cantiere • Design Christian
Grande • Architettura navale
Aldo Cranchi

SCAFO lunghezza ft 13,82m
• lunghezza scafo 12,01m
• larghezza massima 4,06m
• immersione 0,96m
• dislocamento vuoto
10.900 kg • Capacità
serbatoio carburante 1.000
litri • Capacità serbatoio
acqua 300 litri

MOTORE 2 Volvo Penta D6
• Potenza 243 kW (330
hp) • Numero di cilindri 6 •
Allesaggio per corsa 103mm
x 110mm • Cilindrata 5,5
l • Rapporto di riduzione
1,76:1 • Regime di rotazione
massimo 3600/min • Peso
656 kg

CERTIFICAZIONE CE
Categoria B

PREZZO € 397'000

HULL LOA 13.82m • Length
12.01m • Maximum beam
4.06m • Draft 0.96m • Light
mass displacement 10,900 kg
• Fuel tank volumes 1000 l •
Water tank volume 300 l
MAIN PROPULSION 2 Volvo
Penta D6 • Outlet mechanical
power 243kW (330 hp) •
Number of cylinders 6 • Bore
& Stroke 103mm X 110mm
• Total swept volume 5.5 l
• Compression ratio 1.76:1
• Maximal rotational speed
3600/min • Weight 656 kg

CERTIFICATION EC
Category B

PRICE 397,000 €

Velocità minima di crociera
16,5 nodi a 2.450 giri
//Minimum cruising speed
16.5 knots at engine
rotational speed of 2450/min