

Contemporary DESIGN

272 Una barca elegante e contemporanea che va a competere nella fascia più "modaiola" del mercato, quella dei grandi tender walkaround. Lo fa senza dimenticare il Dna del marchio, che fonda il suo successo su efficienza, funzionalità e sicurezza dei suoi progetti

An elegant and contemporary boat, which is going to compete in the most fashionable sector of the market, is the one for large walkaround tenders. It does so without forgetting the DNA of a brand that has based its success on the efficiency, **functionality** and **safety** of its products

by Luca Sordelli - photo by Ivan Fois



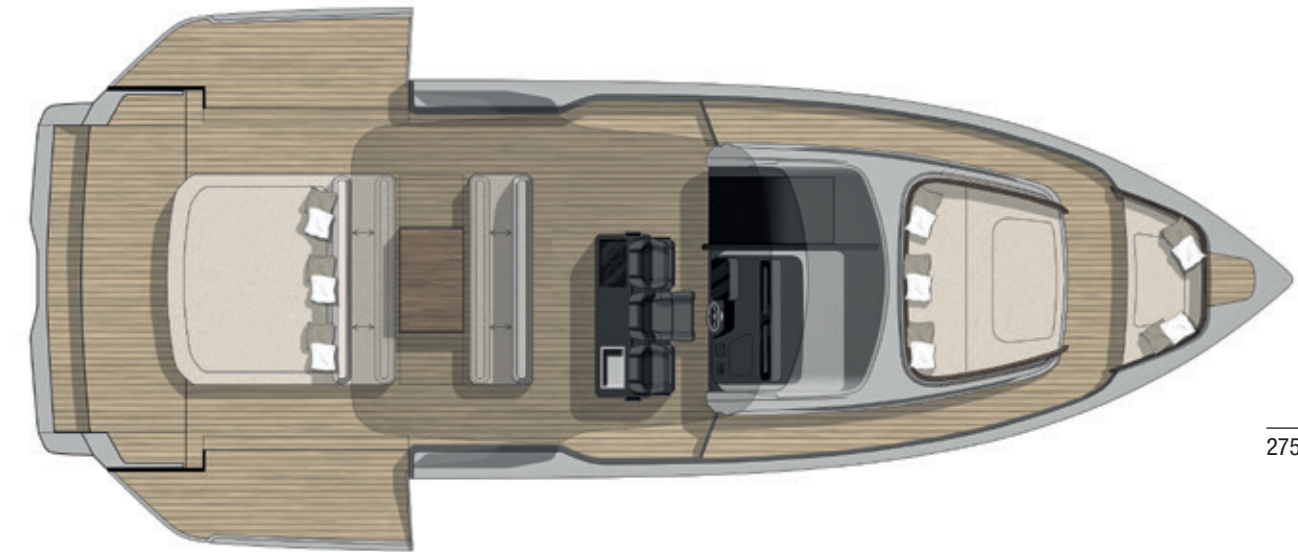
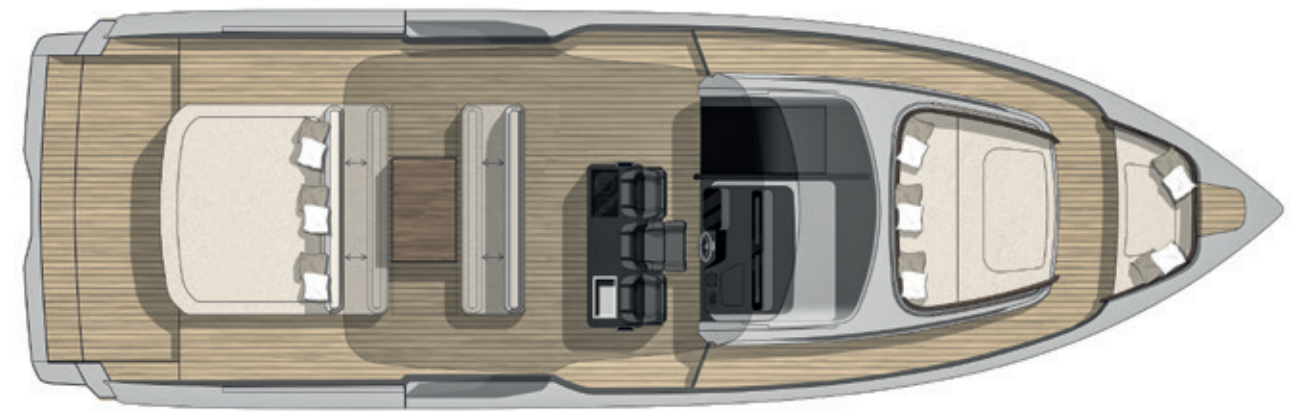
INIZIAMO DA UN PARTICOLARE, PICCOLO, MA PER NIENTE INSIGNIFICANTE. Parte esterna della murata, in alto, sulla falchetta, all'altezza dei montanti per l'hard top. C'è una sorta di gancio arrotondato, in inox. Mai visto prima. Non è una galloccia, né serve per i parabordi. Cos'è, allora? *"È un ausilio a chi in manovra deve portare da poppa verso prua la trappa, o una cima"*, mi spiegano. Il montante è infatti piuttosto largo, nessuno può avere le braccia tanto lunghe per poterlo aggirare; arrivando dalla plancia meglio poggiare la trappa sullo "sconosciuto oggetto" e poi riprenderlo dopo aver fatto due passi verso prua. Tutto molto facile, e non si deve essere in due per compiere l'operazione. Perché partire a raccontare tutta una barca proprio da questo piccolo dettaglio? Perché ero un po' sorpreso. Il bello delle barche di Cranchi è sempre stata la loro maniacalità: tutto è progettato e realizzato nell'ottica della funzionalità, dell'efficienza e della sicurezza. Belle carene, coperte dove nulla è superfluo, ma nulla manca. Il brand ha fondato la sua fama e il suo successo sulla "marinità". Per questo, negli ultimi venti anni, prova dopo prova, si è anche conquistato la mia ammirazione. La preoccupazione era che il nuovo corso estetico del cantiere avesse potuto scalfire questa solidità. Dal piccolo E26, primo passo all'interno della gamma, fino all'ammiraglia, *Cranchi Settantotto*, ufficio tecnico e progettisti lavorano in collaborazione con Christian Grande. Le forme, i colori, lo stile sono cambiati profondamente, più moderni, intriganti, più eleganti. Ma la funzionalità e l'efficienza sono sempre le stesse. Lo raccontano un'infinità di caratteristiche di questo progetto. Un po' di esempi? I montanti stessi, di cui accennavo prima, sono trasparenti. Per essere più belli?

274



Interessante e originale l'esplicita scelta del designer Christian Grande di creare due ambienti molto diversi sopra e sottocoperta. Qui ci sono un grande bagno, una cabina doppia a poppa e una zona living a prua con il divano che può essere trasformato in un letto matrimoniale.

The very deliberate decision by the designer Christian Grande to make the feel below decks very different from that above is both interesting and original. Below there is a large bathroom, a double cabin in the stern and a living area in the bow with a sofa that folds down into a double bed.



275





In linea con la filosofia di una barca da vivere prima di tutto all'aria aperta, l'A46 Luxury Tender ha la cucina solo in coperta. Questa è però di dimensioni "domestiche", all'ombra (o alla luce) delle lamelle orientabili di Besenzone sul hard-top in carbonio, è destinata a diventare la zona regina, la più vissuta, della barca.

In keeping with the approach that sees a boat as something that should be experienced above all outdoors, the A46 Luxury Tender only has a kitchen on deck. But it is of household size, shaded to a larger or lesser degree by the adjustable slats by created Besenzone on the carbon fibre hardtop, and is set to become the focal point and the most lived-in area of the boat.

Anche, ma prima di tutto per garantire visibilità a chi è al timone; i carichi dell'acqua e del gasolio sono poi su entrambe le murate, soluzione molto comoda quando bisogna fare il pieno, ma molto rara su barche di questa taglia; i passavanti sono larghi e ben protetti; i tintibene sono ovunque e robusti; i volumi in gavoni e stipi sono sconfinati; lo spazio per prendere il sole, come è necessario che sia su un tender dallo spirito mediterraneo, è tantissimo, in più, però, c'è anche la possibilità di renderlo rapidamente e facilmente ombreggiato, a prua come a poppa. Mi è piaciuta anche la scelta di un parabrezza in tre parti con i montanti praticamente invisibili, poiché insistere su quelli in un pezzo solo, su barche di questa taglia, porta facil-

mente ad avere distorsioni sugli spigoli che fanno venire il mal di mare anche da fermi. Nel complesso, il Cranchi A46 Luxury Tender è una barca estremamente elegante e contemporanea, ma allo stesso tempo impeccabile dal punto di vista funzionale. La maniacalità del designer ha felicemente incontrato quella del cantiere. L'esempio è il sistema che è stato studiato per le murate abbattibili, soluzione adottata da molti, ma che qui trova un'interpretazione perfetta: la superficie calpestabile aumenta in maniera sensibile, non ci sono gradini in direzione del pozzetto, il meccanismo di apertura è rapido e robusto e tutta la struttura si inserisce in modo invisibile nel design della barca. Fedele al Dna del brand, e alla fama delle sue carene, l'A46 Luxury Tender in navigazione ha messo in mostra bei numeri e belle sensazioni. La postazione di guida a tre sedili è estremamente confortevole, il parabrezza offre il giusto riparo, la visibilità è ottima a 360°, il glass screen di Garmin consente di avere facilmente sott'occhio carte e strumenti. Insomma, ci si siede e ci si sente subito a proprio agio. La potenza a disposizione, grazie ai due IPS 650 di Volvo Penta, è parecchia, ma le reazioni sono sempre equilibrate, mai nervose. In una giornata di acqua piatta, davanti al Test Center Cranchi di San Giorgio di Nogaro, abbiamo toccato una punta di 36,6 nodi di velocità massima, anche di più rispetto ai dati ufficiali forniti dal cantiere. Da sottolineare però le prestazioni rilevate a 3000 giri/minuto, il punto di massima efficienza del sistema carena/propulsioni: qui a 26,5 nodi il consumo è di 115 litri/ora, per un valore di 4,3 litri miglio e un'autonomia di 369 miglia. Numeri decisamente interessanti, soprattutto considerando che la barca era a pieno carico di liquidi, con sei persone a bordo e in versione full-optional.



Velocità max nodi Top speed knots



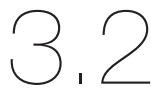
Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. LW



Peso Weight



CRANCHI A46 LUXURY TENDER

CANTIERE NAUTICO CRANCHI S.P.A.

Via Nazionale, 1319

I-23010 Piantedo (SO)

T. +39 0342 683359

sales@cranchi.it

www.cranchi.com

PROGETTO: Ufficio Tecnico Cantiere • Christian Grande (art direction) • Centro Studi Ricerche Cranchi (architettura navale) • Aldo Cranchi (carena)

SCAFO: Lunghezza f.t. 14,25m • Lunghezza scafo 11,99m • Larghezza massima 4,33m • Immersione 1,7m • Dislocamento a vuoto 13.4 t • Capacità serbatoio carburante 1.500 l • Capacità serbatoio acqua 300 l

MOTORE: 2 x Volvo Penta D6 - IPS 650

• Potenza 353 kW (480 cv) • Alesaggio per corsa 103mm x 110mm • Cilindrata 5,5 l • Rapporto di riduzione 1,853:1 • Regime di rotazione massimo 3700 giri/min • Peso 920 kg

CERTIFICAZIONE CE: CAT A

Numero max persone imbarcabili 14

PREZZO: A partire da € 578.000 Iva Esclusa - Franco fabbrica - Motorizzato con 2 Volvo Penta IPS D6/650

PROJECT: Shipyard technical department • Christian Grande (art direction) • Cranchi R&S department (naval architecture) • Aldo Cranchi (hull)

HULL: LOA 14.25m • Length 11.99m • Maximum beam 4.33m • Draft 1.7m • Light mass displacement 13.4 t • Fuel tank volume 1,500 l • Water tank volume 300 l

MAIN PROPULSION: 2 x Volvo Penta D6 - IPS 650 • Outlet mechanical power 353 kW (480 hp) • Bore&Stroke 103mm x 110mm • Swept volume 5.5 l • Compression ratio 1.853:1 • Maximum rotational speed 3700/min • Weight 920 kg

EC CERTIFICATION: CAT A

No. of people allowed onboard 14

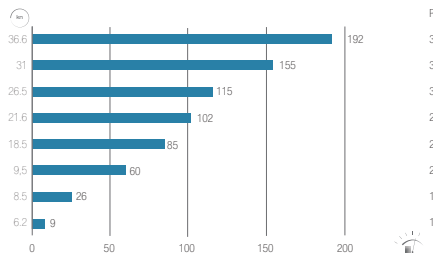
PRICE: Starting from € 578,000, Excl.VAT - EXW - Powered with 2 Volvo Penta IPS D6/650

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place	San Giorgio di Nogaro
Mare//Sea State	Calm//Calm
Vento forza//Wind speed	5 nodi//5 kn
Direzione vento//Wind direction	NE
Altezza onda//Wave height	0
Persone a bordo//People on board	6
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	70%
Acqua imbarcata//Water volume on board	100%
Eliche//Propellers	T4
Motore//Main propulsion	2 x Volvo Penta D6

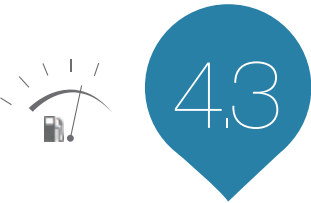
Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Velocità minima di planata: 14 nodi a 2200 giri
Minimum gliding speed: 14 knots at 2200/min

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



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
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
1000	6.2	9	1.45	1.102
1500	8.5	26	3.06	523
2000	9.5	60	6.32	253
2500	18.5	85	4.59	348
2800	21.6	102	4.72	339
3000	26.5	115	4.34	369
3500	31	155	5.00	320
3800	36.6	192	5.25	305



LET'S START WITH A DETAIL THAT IS SMALL BUT BY NO MEANS INSIGNIFICANT. On the outside of the wales, high up on the gunwale, at the height of the brackets for the hardtop. There's a kind of stainless steel rounded hook. I had never seen anything of the sort before. It isn't a cleat, and it isn't anything to do with the fenders. So, what is it? *"It is there to help when one has to take a line or a cable towards the stern during manoeuvres"*, they explain to me. The support is indeed fairly wide and nobody's got arms long enough to reach around it, so when you get there from the bridge, it is easier to place the cable on this unknown object, and then pick it up again after walking a couple of steps further aft. All very straightforward and it can be done by one person alone. But why should the whole story of a boat start from this small detail? Because it came as a bit of a surprise. The nice thing about Cranchi boats has always been their obsessive attention to detail: everything is designed and made to be functional, efficient and safe. Beautiful hulls, decks without anything superfluous, but anything missing. The brand has based its reputation and success on how truly sea-going their boats are. That is why, over the past twenty years, in test after test, they have also won my admiration. The concern was that the brand's new approach to looks might affect this solidity. From the entry-level, small *E26* up to the *Cranchi Settantotto*, the design department and technicians are now working together with Christian Grande. The shapes, colours and style have changed a great deal – they are more modern, intriguing and more elegant. But they are still just as functional and efficient. They tell a huge amount about this project. To give some examples: the supports that I mentioned earlier are transparent. And it is not just

Tra i punti di forza di questo 14 metri c'è sicuramente lo studio dei **flussi di bordo**: i passavanti sono larghi e ben protetti, in coperta ci sono solo due gradini (bassi), la beach area offre un **accesso semplice e sicuro** all'acqua, molto **comoda** è infine anche la **discesa alla zona notte**.

Amongst the strong points of this fourteen-metre boat is the way that on-board passenger **flows** have been designed: the gangways are wide and well protected, on the deck there are just two, low, steps while the beach area provides a straightforward and **safe way** to the water, and finally, the way down to the **cabin area** is also very comfortable.



Engine data

In sala macchine la scelta per la motorizzazione è una sola: una coppia di D6 Volvo Penta con propulsioni IPS 650. Alla luce della prova la scelta si è rivelata decisamente centrata: ottime prestazioni fanno eco a consumi ridotti.

No choice is offered when it comes to the engine room: a pair of Volvo Penta D6s with IPS 650 propulsion. But the test we did showed that to be a good option: excellent performance levels along with reduced fuel consumption.

to look good, but it is also to ensure a good view from the helm; the necks for the water and diesel tanks are on the bulwarks, which makes it very easy when it comes to filling up, and is very unusual in boats of this size; the gangways are wide and well protected; there are numerous, strong grab handles; the lockers and cupboards are huge; the area for sunbathing is very large, as one would expect from a tender with a Mediterranean spirit, but it can also be very quickly and easily covered, both in the bow and the stern. I also liked the decision to have a windscreen made of three parts

with practically invisible supports, because insisting on having one in a single piece on a boat this size can easily distort the edges which can make you feel sea-sick even when stationary.

Overall, the *Cranchi A46 Luxury Tender* is an extremely elegant and contemporary boat, but at the same time, it is impeccable in terms of functionality. The obsessiveness of both the designer and the yard have come together fortuitously. A very good example is the system that has been developed for the foldable bulwarks: it's a solution a lot of people use, but in this case, it has been done perfectly – the usable deck surface increases significantly, no steps are going to the cockpit and the opening mechanism is quick and strong, and the entire structure has been fitted seamlessly into the design of the boat.

Staying true to the brand DNA, and the reputation of its hulls *A46 Luxury Tender* put up some good figures and felt good when underway. The helm area has three seats and is extremely comfortable: the windscreen provides the right amount of protection and there is excellent, 360-degree, visibility, while the Garmin glass screen means you can easily keep on top of maps and instrumentation. So basically if you sit down you immediately feel at home. There is a lot of power available, thanks to two Volvo Penta IPS 650s. But the power is always delivered evenly and never jerkily. On a day with flat sea off the Cranchi Test Centre at San Giorgio di Nogaro, we touched 36.6 knots, which is more than the official figures provided by the yard. But it is worth emphasising the performance at 3000 rpm, which is where the hull/propulsion pairing is at its most efficient: at 26.5 knots we used 115 litres an hour, or 4.3 litres per nautical mile which gives a 369-mile range. Those are really interesting figures, especially considering that the boat being tested was a full-optional version, that it had six people on board and the fuel and water tanks were full. ▲



La coperta è suddivisa in tre aree funzionali ben distinte: la beach area di poppa che si amplia grazie alle murate abbattibili; la zona living/pranzo a centro barca; un secondo e riservato pozzetto con prendisole, divanetto e tavolino a prua.

The deck is divided up into three functional, but very distinct, areas: the beach area in the bow, which grows with the fold-down walls; the living/dining area amidships; a second, reserved cockpit with a sun pad, sofa and table in the bow.