

Classico con BRIO

A classic with
a bit of zip



166

167

9.85m

Natante elegante, piacevole alla guida, dai consumi molto contenuti. Design di Christian Grande, linee d'acqua di Aldo Cranchi

An elegant boat that is pleasant to steer, and doesn't use much fuel. Designed by Christian Grande, with water lines by Aldo Cranchi

by Luca Sordelli



Christian Grande ha ridisegnato con uno stile più sportivo e vintage anche le sedute, i divani e la plancia di guida.

Christian Grande has restyled the seats, the sofas and the dashboard with a more sporty and vintage style.



DIVERTENTE, MOLTO DIVERTENTE. MONO-MOTORE, PICCOLO, AGILE. Pilotare una barca come il Cranchi E30 Endurance è un vero piacere. Una carena collaudata, efficiente, precisa. Queste sono le prime impressioni appena usciti dal Canale di San Giorgio di Nogaro, in fondo al quale c'è il Test Center di Cranchi. Ci vogliono una ventina di minuti per percorrerlo, navigando piano, rispettando i limiti. È una giornata d'inverno, grigio il mare, grigie le nuvole basse. L'aria è immobile, l'acqua che pian piano comincio ad intravedere all'imboccatura della laguna è piatta, immobile anche lei. L'unica macchia di colore in questo paesaggio plumbeo è un rimorchiatore che brilla, arancione, in un paesaggio senza colori. Lo incrociamo che risale, ha appena accompagnato una bettolina e sta rientrando alla zona industriale. Tutto è molto lento. Poi i due fanali alla fine del canale danno il

via, liberano dai limiti, inizia il divertimento. L'E30 è una barca che già conosco e che mi è sempre piaciuta. È uno di quei modelli che ha contribuito a fare le fortune del cantiere di Piantedo, facendo innamorare del marchio molti armatori, spesso poi passati a scafi più grandi. Ora però ho per le mani la sua ultima evoluzione, quella su cui il cantiere e Christian Grande hanno lavorato per rinnovarla sostanzialmente. Rimane la bella carena disegnata da Aldo Cranchi, rimane la filosofia da elegante day cruiser walkaround. Arrivano però una lunga serie di miglioramenti in coperta. Spicca il nuovo disegno della plancia di poppa, più lunga, ora arriva a 70 cm, che garantisce parecchi centimetri calpestabili in più e che soprattutto regala un nuovo profilo all'imbarcazione, che degrada dolcemente verso l'acqua e la fa sembrare più grande. Anche il disegno del pozzetto è cambiato con l'introdu-

zione di un divano a C che arriva fin dietro le spalle della postazione di guida, più comoda e più avvolgente rispetto a prima. È cambiato il design della plancia e anche del prendisole di prua, più largo e che ingloba due grandi amplificatori dell'impianto stereo. Mutato anche il sistema per proteggersi dal sole: ora c'è un tendalino a rete da montare con quattro pali in carbonio (ma tra gli optional resta la possibilità di avere anche quello tradizionale in tubolare) ed è stata allargata la scelta per le colorazioni. In linea con le soluzioni sempre molto "pulite" di Christian Grande, tutte le galloce, e anche la scaletta a poppa per scendere in mare, sono a scomparsa. Come motorizzazione si può scegliere tra un singolo efo a benzina, il V8 di Volvo Penta da 350 cavalli, oppure diesel, il D4 da 320 cv sempre della casa svedese, come quello che era montato sulla barca che ho provato.





Sottocoperta, alla cabina matrimoniale di poppa si aggiunge una seconda cuccetta matrimoniale che si ricava abbassando il tavolo centrale. Il locale bagno è separato.

Below deck, a second double berth, which comes out by lowering the central table, was added to the double cabin. There's a separate bathroom.

Velocità max nodi Top speed knots

32.4

Autonomia mn Range nm

250

Rapporto peso potenza Mass outlet power

10.31

Rapporto lung./larg. L/W

3.3

Una prova, come dicevo all'inizio, molto divertente. La potenza a disposizione, in rapporto al dislocamento della barca, non è esagerata, ma è sfruttata al meglio. La velocità di punta è poco sopra i 32 nodi, ma quello che colpisce è la piacevolezza di guida. La barca è reattiva, pronta, ma mai nervosa. Le traiettorie sono estremamente precise, il raggio di virata ridottissimo, con uno sbandamento mai eccessivo. È il vantaggio di avere un solo motore, e linee d'acqua ben disegnate. Bene l'assetto in accelerazione, c'è un solo breve momento critico, a 2000/2100 giri, quando si entra in planata e l'angolo di cabrata tende a salire, ma è un attimo e poi si naviga che è un piacere: l'autotrim sul piede interviene pochissimo, e anche l'uso del flap è quasi superfluo. Sempre a proposito del piede, il nuovo aggiornamento di Volvo Penta rende assolutamente inavvertibile l'innesco dell'invertitore. Molto bene anche i consumi, a regime di crociera, a 25 nodi, si consumano 30 litri. Valore molto interessante.

IT'S FUN, A LOT OF FUN. IT IS A SMALL, AGILE SINGLE-ENGINE BOAT. Being at the helm of a boat like the Cranchi 30 Endurance is a real pleasure. The hull has been tried and tested, and is efficient, and precise. These are the first impressions I got when I had just left the San Giorgio canal in Nogaro, at the end of which is located the Cranchi Test Centre. It takes around twenty minutes to get out of the canal, going slowly and respecting the speed limits. It was a winter's day, the sea was grey, as were the low clouds. The air was still, and the water that I gradually began to see at the opening of the lagoon was also still, and flat. The only splash of colour in this leaden, colourless landscape was a shiny orange tug. We met it as it came back in, as it had just accompanied a cargo barge and was returning to the industrial area. Everything was very slow. Then the two lights at the end of the canal

CRANCHI

Via Nazionale, 1319
I-23010 Piantedo (SO)
T +39 0342 683 359
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 ft 9,85m • Lunghezza scafo 8,88m

- Larghezza massima 2,98m • Immersione 90 cm
- Dislocamento a vuoto 3.300 kg • Capacità serbatoio carburante 326 l • Capacità serbatoio acqua 70 l

MOTORE: 1 Volvo Penta D4/EVC/E/DPI • Potenza 235kW (320 cv) • Numero di cilindri 4 • Alesaggio per corsa 103mm x 110mm • Cilindrata 3,67 l • Rapporto di riduzione 1.85:1 • Regime di rotazione massimo 3600/min • Peso 670 kg

CERTIFICAZIONE CE: Categoria B/C

PREZZO: 138.700 €, Iva esclusa

PROJECT: Shipyard technical department

- Christian Grande (art direction) • Cranchi Development & Research Center (naval architecture)
- Aldo Cranchi (hull)

HULL: LOA 9.85m • Length 8.88m • Maximum beam 2.98m • Draft 90 cm • Light mass displacement 3,300 kg • Fuel tank volume 326 l • Water tank volume 70 l

MAIN PROPULSION: 1 Volvo Penta D4/EVC/E/DPI • Outlet mechanical power 235 kW (320 hp) • Number of cylinders 4 • Bore & Stroke 103mm x 110mm

- Total swept volume 3.67 l • Compression ratio 1.85:1
- Maximal rotational speed 3600/min • Weight 670 kg

EC CERTIFICATION CAT B/C

PRICE: 138,700€ - Excl.VAT

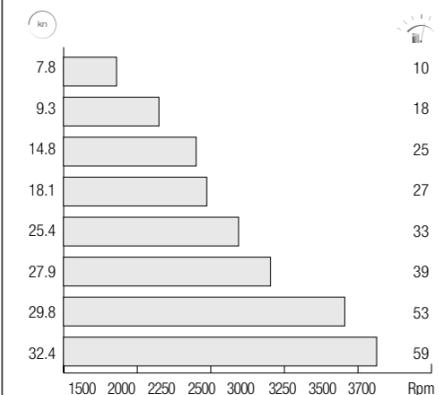
Velocità minima di planata 13 nodi a 2200 giri
Minimum speed to glide 13 knots at engine rotational speed of 2200/min

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place	San Giorgio di Nogaro
Mare//Sea state	Calmo//calm
Vento forza//Wind speed	5 kn
Altezza onda//Wave height	0
Persone a bordo//Number of people on board	2
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	90%
Acqua imbarcata//Water volume on board	100%
Eliche//Propellers	H3

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising 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
1500	7.8	10	1.2	271	66
2000	9.3	18	1.9	171	69
2250	14.8	25	1.6	203	71
2500	18.1	27	1.4	232	73
3000	25.4	33	1.3	250	83
3250	27.9	39	1.4	232	85
3500	29.8	53	1.7	191	88
3700	32.4	59	1.8	181	88





172

Engine room

La sala macchine è celata sotto il prendisole di poppa, apribile elettricamente. La propulsione è affidata ad un singolo efb Volvo Penta, a scelta tra un benzina da 350 cv o un diesel di 320 cavalli.

The engine room is hidden under the stern sunbathing area and it is electrically operable. The propulsion is entrusted to a single Volvo Penta sterndrive engine. You can opt for a 350 hp petrol engine or a 320 hp Diesel one.



gave us the go-ahead, and with the limits removed, the fun began. The Endurance 30 is a boat that I already knew, and which I had always liked. It is one of those that have helped the Piantedo-based yard to prosper, and have made a lot of owners fall in love with the brand, so they then move on to larger boats. But what I had in my hands that day was the latest development, the one on which the yard and Christian Grande have worked to update. The beautiful hull designed by Aldo Cranchi is still there, as is the elegant walkaround day cruiser approach. But there are a substantial number of improvements on deck. What stands out is the new swimming platform design, which is larger and is now seventy centimetres long, and provides a fair amount of extra standing room, and – above all – gives a new profile to the boat, which slides gently down to the water and makes it look larger. The cockpit design has also changed, with the introduction of a C-shaped sofa that reaches right up to the back of the driving position, and which is more comfortable and enveloping than it was before. The dashboard has changed, and so too has the bow sun area, which is wider and now includes two large speakers for the music system. There is also a change in the way that protection from the sun is provided: now there is a mesh awning set up with four carbon-fibre poles (but you can still have the traditional tubular system as an option) and there is more choice in colours. In keeping with the very clean lines that Christian Grande always uses, all the cleats fold away, as does the stern swimming ladder. In terms of power unit, you can choose between a single petrol-powered stern drive, the 350 hp V8 Volvo Penta, or a petrol D4 producing 320 hp, also by Volvo, like the one fitted on the boat that I tried out. The test, as I said at the beginning, was really a lot of fun. The power you have available, in relation to the boat's weight, isn't excessive, but is used as well as possible. Top speed is just over 32 knots, but what really strikes you is how nice it is to steer. The boat reacts well, so it is ready for you without ever feeling nervous. The course it takes is really precise, the turning circle is really small, and it never heels too much. That is the good thing about just having one engine, and nicely-designed water lines. The trim when accelerating is good, and there was just a brief critical moment, at 2000 to 2100 rpm, when you start planing and the pitch tends to increase a bit, but that only lasts an instant and then it is really nice to handle: the autotrim on the stern drive doesn't have to activate very often, and you hardly even need to use the flaps. And, again in relation to the stern drive, the latest developments that Volvo Penta have made mean that you can't even tell when it goes into reverse. Fuel consumption is also extremely good – at 25 knots cruising speed, you use 30 litres an hour. That's a very interesting data. ▲

Il Cranchi E30 Endurance ha una plancetta di poppa interamente rivestita in teak ed è più lunga di ben 70 centimetri rispetto alla versione precedente.

The Cranchi E30 Endurance features a stern platform completely covered in teak, which is 70 centimetres longer than the previous version.