

CANTIERE NAUTICO CRANCHI

E52F

Evoluzione



Testo e foto di Antonio Bignami - Impresione di navigazione n. 1690



Prezzo con motori
Volvo Penta
IPS 2xD8 /700 (2x550 Hp)
Euro 854.000
Iva esclusa, franco cantiere

Innovazione, rivoluzione, futuro prossimo venturo sono parole superate dalle caratteristiche oggettive di questo splendido motoryacht del Cantiere Cranchi. Tanto per liberare il campo da ipocrisie, diciamo subito che questa barca ci è subito molto piaciuta sia per le linee e le soluzioni abitative, sia per la fantasia e il design. L'E52F Evoluzione si è rivelato modernissimo nel layout ma accattivante ed elegante da un punto di vista diportistico.

Le immagini dell'E52F Evoluzione scattate da un similare mezzo nautico ci hanno permesso poi di valutare come la barca sappia mantenere la sua affascinante aerodinamica sia durante la navigazione sia negli attraversamenti dell'onda, dove stupiscono le sue

capacità di mantenere o ritrovare immediatamente l'assetto. Ciò grazie all'ottima carena, ma anche alla sistemazione dei pesi a bordo e alla sintonia tra motori e trasmissioni, affidata a due propulsori Volvo Penta IPS D8/800. In effetti la trasmissione IPS, oltre ai vantaggi in fatto di manovrabilità dell'imbarcazione con il Joystick e la considerevole riduzione delle vibrazioni e della rumorosità a bordo, permette un migliore sfruttamento degli spazi e quindi anche una più equilibrata calibrazione dei pesi.

È evidente che un cantiere come Cranchi, con 3 secoli di storia alle spalle, nell'E52F Evoluzione abbia saputo unire in maniera impareggiabile tradizione e tecnologie all'avanguardia. Quando poi siamo saliti a bordo dell'E52F per la prova vera e propria, dopo aver visto navigare la barca "dall'esterno", mettendo mano a timone e manette abbiamo avuto la conferma di quanto la barca sia ma-

Linee e aerodinamica affascinanti, soluzioni abitative moderne e innovative, design di estremo gusto. Uno splendore diportistico con prestazioni e assetti al top.

novabile, stabile e precisa nelle varie andature e quanto i numeri siano concreti. Velocità di crociera tra 22 e 25 nodi a un regime compreso tra 2500 e 2700 giri con un consumo medio totale dei due motori tra i 140 e i 160 litri ora, mentre la velocità massima ci ha fatto superare i 31 nodi a 3000 giri con un consumo di 215 litri ora. Questo significa anche poter contare su un'autonomia di 230/240 miglia.

Per quanto riguarda l'abitabilità e la fruibilità degli spazi esterni e interni dell'E52F Evoluzione, lascerei parlare nuovamente le immagini, più che esplicative del gusto, dell'accuratezza e della cura con cui il Cantiere Cranchi ha "vestito" di innovativa modernità l'E52F. Non si possono comunque non annotare alcune soluzioni: spazi e componentistiche sul flying sono idealmente collegati tra loro attorno alla seconda stazione di governo ma "divisi" in zona dedicata al sole a prora e alla convivialità a poppavia, mentre nel pozzetto e a prua le due zone sono vicine e comunicanti. Internamente il salone sviluppato su due livelli colpisce per come si sia riuscito a fondere modernità di soluzioni architettoniche con la sensazione di "essere a bordo", mentre la zona notte propone tre ampie e comode cabine (due matrimoniali a prua e a centro barca e una doppia con letti affiancati) e due grandi locali bagno di cui uno con doppio accesso per "servire" due cabine. È anche prevista, in opzione, al posto dell'ampio gavone nella zona poppiera a sinistra nel divano del pozzetto, la cabina equipaggio con cuccetta e locale bagno.

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO litri/ora	AUTONOMIA miglia
800	6,5	10	1025
1200	8,6	25	540
1700	10,8	74	229
2000	11,5	110	164
2400	19,5	150	204
2500	22,2	143	243
2700	25,8	169	239
2800	27,2	183	233
3000	31,4	215	229

MOTORI: Volvo Penta IPS 2xD8/800
I consumi sono stati rilevati dal computer di bordo. I dati indicati possono variare in funzione della pulizia dell'opera viva (carena, eliche, appendici), delle caratteristiche delle eliche utilizzate, dell'entità e della distribuzione del carico imbarcato, della messa a punto e dello stato dei motori.





Scheda tecnica

Lunghezza massima f.t.	m 15,82
Lunghezza scafo	m 13,99
Lunghezza al galleggiamento	m 11,70
Larghezza massima	m 4,67
Immersione alle eliche	m 1,25
Altezza sopra la linea di galleggiamento	m 5
Altezza di costuzione	m 2,72
Dislocamento a vuoto con motori	kg 20.100
Dislocamento a pieno carico (comprese persone e liquidi)	kg 23.000
Portata omologata	12 persone / kg 1.140
Totale posti letto	6+1
Cabine	3
Bagni	2
Locali equipaggio	1
Motorizzazione della prova	Volvo Penta IPS 2xD8/800
Potenza complessiva	2x600 HP (2x441kW)

Tipo di trasmissione	IPS
Peso totale motori con invertitori	2 x 800 kg circa
Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati:	16,7
Prestazioni dichiarate: velocità massima nodi 30/31 a 3000 gg; velocità di crociera nodi 25,5 a 2700 gg; consumo totale a velocità di crociera l/h 169; autonomia a velocità di crociera miglia 237	
Capacità serbatoio carburante	1.570 litri
Capacità serbatoio acqua	540 litri
Capacità serbatoio acque nere	190 litri
Dotazioni standard: verricello 1700W con ancora e catena, correttori di assetto Interceptor doppia stazione, doccia acqua calda e fredda a poppa e a prua, generatore 3,8 kW (per boiler, 1 fuoco, caricabatterie), GPS cartografico ecoscandaglio e VHF, timoneria e comandi elettronici, autopilota doppia stazione.	

La prova

CONDIZIONI - Vento: brezza leggera - Mare: calmo
 - Carichi liquidi: carburante 400 litri, acqua 200 litri -
 Persone: 3 - Eliche: 3 - Stato dell'opera viva: ottimo.

RILEVAZIONI - Velocità minima di planata: nodi 12,5 a 2100 gg - Velocità massima: nodi 31,4 a 3000 gg -
 Velocità al 90% del numero di giri massimo (2700 gg): nodi 25,8 - Fattore di planata: 2,10.

MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 4,5+0,50 calpestabili - Altezza massima interna: m 1,95 - Altezza minima interna: m 1,20 - Altezza sala macchine: m 1,10 - Larghezza minima passavanti: m 0,25 - Area Flyng bridge: mq 18 - Prendisole a prua: mq 4.



Dotazioni optional: aria condizionata 60.000 BTU con pompa di calore; cabina marinaio completa; passerella idraulica telescopica a scomparsa.

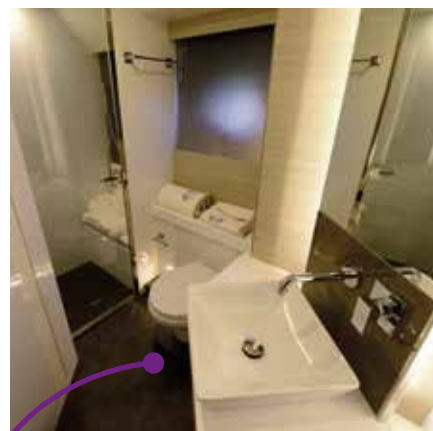
Progetto: carena Aldo Cranchi, progetto Centro Studi Ricerche Cranchi

Costruttore: Cantiere Nautico Cranchi, Via Nazionale 1319, 23010 Piantedo (SO), Tel. 0342 683359; fax 0342 683331; www.cranchi.it; sales@cranchi.it

Categoria di progettazione CE B

Prezzo della barca provata con motori Volvo Penta IPS 2xD8 /800 (2x600 Hp) e dotazioni di serie: Euro 877.680 Iva e trasporto esclusi.

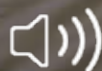
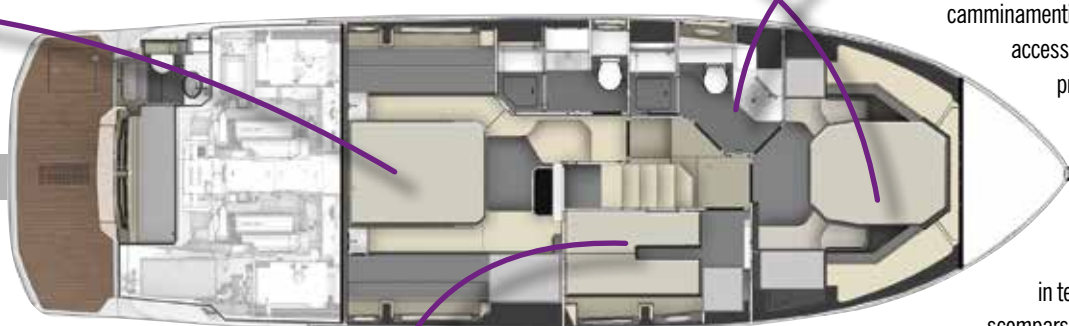




Costruzione e allestimento

Materiali (scafo, coperta, sovrastrutture): VTR - Tipo di stratificazione: stratificazione a mano - Geometria della carena: planante - Zona di prua: pulpito in acciaio inox, prendisole doppio con sezioni cuscini sollevabili, divanetto con porta bicchieri, attrezzature di ormeggio, ancora con catena, verricello e due gavoncini di servizio con chiusure rifinite in teak - Zona di poppa: attrezzature di ormeggio, ponte in teak accessi ai

camminamenti laterali con gradini, scala di salita al Flying in acciaio e teak, accesso alla piattaforma poppiera a dritta, divaneria con tavolo, ampio prendisole a poppavia divano - Flying bridge: dinette con tavolo e divano a "U" con zona prodiera trasformabile in sedute copilota, seconda stazione di governo completa con seduta a divanetto, ampio prendisole con cuscineria a proravia con porzione cuscini sollevabile, mobile bar con lavello e ice maker a poppavia - Plancetta poppiera: pontata in teak, con movimentazione idraulica (opzionale), scaletta bagno a scomparsa, accesso alla sala macchine.



INTENSITÀ DEL RUMORE
RILEVATA NEI VARI AMBIENTI

RUMOROSITÀ

**A VELOCITÀ
DI CROCIERA**

Cabina prua	58 dBA
Quadrato - salone	65 dBA
Pozzetto	80 dBA

Dati rilevati con fonometro
Sound Level Meter della San Giorgio

Valutazioni

Allestimento tecnico della coperta: componentistiche e attrezzature tecniche affidabili ed eleganti. Funzionale il prendisole con divanetto a poppavia.

Allestimento del pozzetto: divaneria semilineare con angolazione centrale e grande tavolo in teak. Elegante e funzionale la scala che porta al flying bridge.

Flying bridge: molto vivibile, con prendisole a proravia e grande dinette centrale con divaneria a "U" che funge anche da seduta copilota spostando lo schienale. Il mobile bar è comodamente sistemato vicino alla sezione poppiera della dinette.

Sistemazione zattera autogonfiabile: buona, in alto sul flying bridge.

Trattamento antisdrucchiolo: affidabile.

Vani di carico: ben distribuiti e posizionati in zone strategicamente funzionali.

Ergonomia della plancia: timoneria e comandi motori raggruppati e molto agibili, vicini alle altre strumentazioni. La seduta di pilotaggio interna è comoda e surdimensionata.

Visuale dalla plancia: plancia del salone senza angoli morti, dal flyng visuale a 360 gradi.

Articolazione degli interni: il salone è articolato su due livelli. A poppa cucina e grande mobile di servizio con elegante divisorio, a prua doppia divaneria contrapposta a "L" a sinistra e lineare a dritta con tavolo ben dimensionato. A proravia divano di dritta, zona di governo con seduta a divanetto e accesso alla zona notte. Zona notte con cabina armatore a centro barca con locale bagno privato, due cabine ospiti (matrimoniale a prua, con due letti affiancati a poppavia) e grande locale servizi in comune con doppio accesso.

Finiture: molto curate ed eleganti realizzate tutte con materiali di pregio.

Cucina: elegante, funzionale e completa.

Toilette: i due locali bagno sono ampi, molto luminosi e funzionali, con grande box doccia e ottimi spazi di disimpegno.

Sala macchine: ottima l'accessibilità con portello a sollevamento elettroidraulico.

Sala macchine (allestimento tecnico): molto funzionale, con ampi spazi per ispezioni e interventi di manutenzione.

Risposta timone: precisa e molto rapida.

Stabilità direzionale: la barca può essere direzionata anche manovrando solo con gli invertitori e non risente di perdite di assetto e/o direzionalità anche ai bassi regimi e soprattutto in retromarcia.

Raggio di accostata: attorno ai 20/25 metri, ottimo.

Stabilità in accostata: assenza di rollio anche ai bassi regimi, manovra bene a ogni andatura, reazioni omogenee e precise.

Manovrabilità in acque ristrette: risposta perfetta a ogni manovra.