

TEST

Cranchi A32

10.21m

Nonostante le dimensioni contenute, a questa barca non manca nulla. Perfetta per crociere a corto e medio raggio, è l'ennesima prova di come il cantiere di Piantedo sappia coniugare affidabilità, prestazioni, senso estetico e comfort

Despite its compact size, this boat has everything you could wish for. Perfect for short- and medium-range cruises, it is yet another example of how the Piantedo shipyard knows how to combine reliability, performance, aesthetic appeal and comfort

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello

HAPPINESS IN 32 FEET

Un tempo contavano la storia di questo o quel cantiere, l'esperienza e la cura che si mettevano nella costruzione e nella scelta dei materiali.

Le barche erano fatte per navigare e gli armatori cercavano i modelli più affidabili. I tempi – e gli armatori – sono cambiati. Oggi contano, e sempre di più per la verità, anche l'estetica e il design. I venditori dal canto loro sono ben consapevoli del fatto che nella scelta di una barca la componente emozionale giochi un ruolo di primo piano. Ciò premesso, Cranchi, senza dubbio, è una di quelle realtà che ormai da anni coniuga tutto questo: prestazioni e senso estetico, facendosi brillante interprete del binomio forma-funzione. Ne è un chiaro esempio, tra gli altri, A32 che, ormeggiato nel bacino di San Giorgio di Nogaro, cattura immediatamente la mia attenzione.

Lo scafo misura poco meno di otto metri e mezzo e la larghezza massima è poco più di tre. Le fiancate sono dritte e abbastanza alte da proteggere la coperta da eventuali e fastidiosi spruzzi. A riparare la zona centrale c'è un T-Top in carbonio: poggia su due montanti laterali decisamente robusti poiché doppi e dotati di piccola vetrata.

Il layout di coperta prevede un prendisole a poppa, non particolarmente lungo, ma piuttosto largo. A poppavia della consolle di guida si trovano il mobile bar e il tavolo da pranzo capace di accogliere anche sette persone. Quest'ultimo ha la gamba telescopica; pertanto, una volta abbassato, permette di ottenere un secondo prendisole. Ce n'è addirittura un terzo e si trova sulla tuga. Diciamo: è sorprendente che su uno scafo di queste dimensioni ci possano essere ben tre prendisole.

Il ricco allestimento non penalizza il design complessivo dell'imbarcazione e nemmeno la facilità di muoversi a bordo. Anche se i passavanti laterali per accedere alla zona di prua non sono molto larghi, i tintibene non mancano e sono stati collocati all'interno delle fiancate, proprio per essere invisibili dall'esterno e non impattare sull'aspetto generale. In pozzetto la fiancata di sinistra è abbattibile. Il cantiere, che ha curato internamente il progetto, ha deciso di non adottare la stessa soluzione per quella di dritta. È una scelta condivisibile perché, se ci fossero state due fiancate abbattibili, il divanetto del pozzetto si sarebbe dovuto trovare al centro e, di conseguenza, avrebbe avuto dimensioni ridotte. Così, invece, è stato ubicato a dritta, contro la fiancata, e quindi è in grado di offrire un numero maggiore di sedute.

Price
WITH 2X VOLVO PENTA
V6 280-CE
294.850 €
EXCL. VAT



La fiancata abbattibile in pozzetto e la plancetta di poppa che si immerge rendono particolarmente agevole l'accesso al mare.

The fold-down side in the cockpit and the submersible stern platform make access to the sea particularly easy.





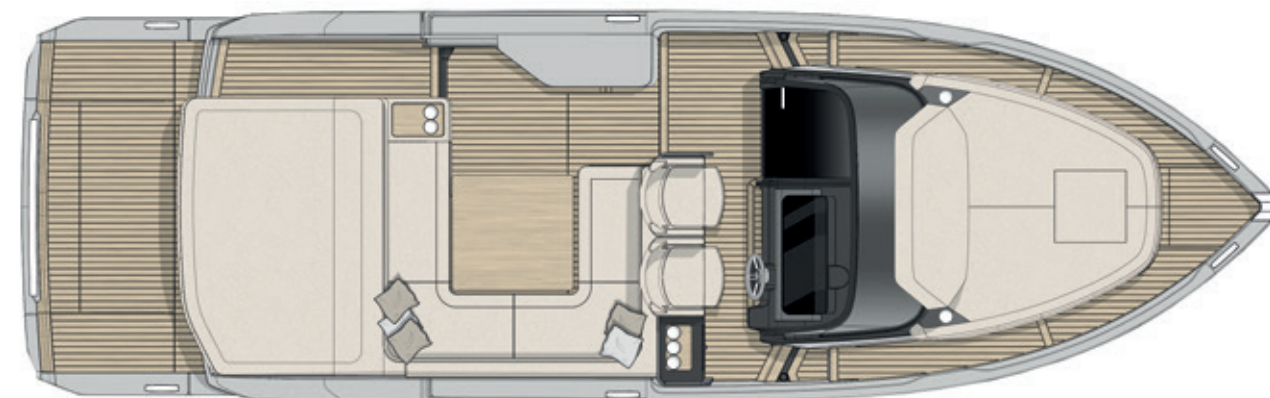
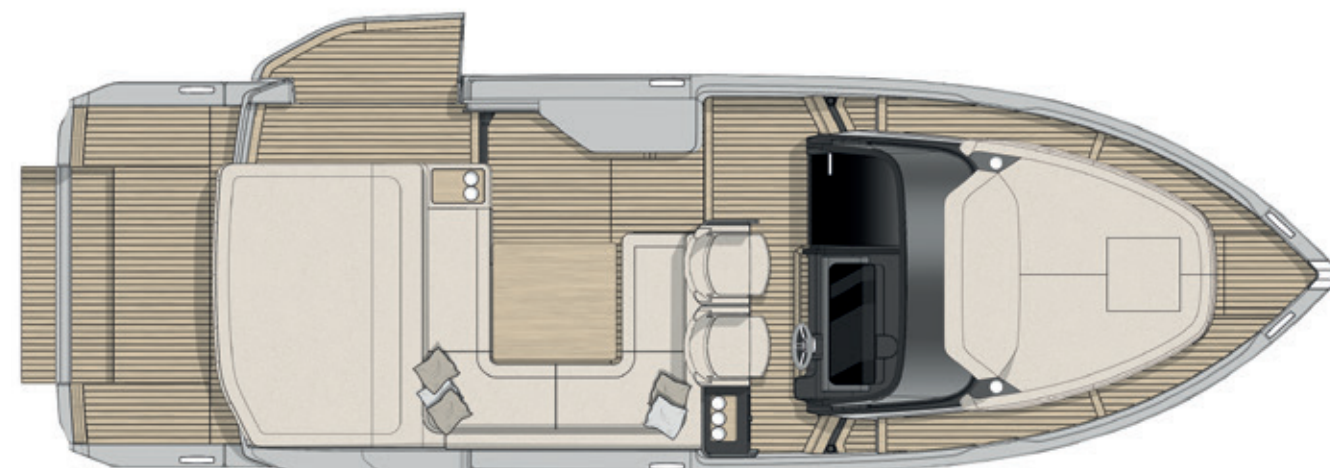
/// **I VOLUMI**, considerato che si tratta di uno scafo di circa otto metri e mezzo, **SONO sorprendenti**. Il comfort per crociere a corto e medio raggio è garantito. ///

Oltre alla fiancata abbattibile di sinistra, l'accesso al mare è comunque garantito dalla piattaforma di poppa: ampia, immergibile e dotata di scaletta bagno a scomparsa. I volumi sottocoperta sono altrettanto ben sfruttati, proprio come le superfici all'aperto.

La dinette è trasformabile e la cuccetta è confortevole per due persone. Il bagno è in un locale separato e, verso poppa, lungo il baglio, è stato ubicato un letto singolo. Quest'ultimo rimane sotto la consolle di guida, ma non in corrispondenza del piano di calpestio del pozzetto.

In sostanza, non si trova in fondo e, pertanto, l'abitabilità, anche di questa cuccetta, è accettabile. La carena, come vuole la tradizione, è stata disegnata da Aldo Cranchi e realizzata dal Centro Studi e Ricerche del cantiere. In sala macchine ci sono due Volvo Penta V6 benzina da 280 cavalli ciascuno, ma ovviamente non è l'unica motorizzazione possibile. Si può optare anche per due propulsori più potenti, i V8 da 350 cavalli oppure per una coppia di diesel da 270 ciascuno, sempre Volvo Penta. Con i V6 abbiamo raggiunto una massima di 38 nodi e a poco più di 12 lo scafo era già fuori dall'acqua. A conti fatti, un range di ben 26 nodi.

Il consumo è rimasto praticamente costante dal minimo di planata fino a oltre 30 nodi di velocità, di poco sopra ai tre litri per miglio. Al timone A32 mi è apparso estremamente maneggevole e facile da condurre. Perfetto anche per chi non è troppo esperto. Vira stretto anche quando si naviga oltre i 30 nodi e lo fa senza mai andare in crisi. Lo scafo s'inclina il giusto: né troppo, né troppo poco. Le fiancate proteggono bene tutta la zona del pozzetto perché non arriva mai un solo goccio d'acqua, nemmeno quando provo a incrociare le onde di scia di altre imbarcazioni in transito. L'assetto, aiutato dagli interceptor, è quello corretto e, pertanto, anche la visibilità dalla postazione di guida. La plancia è sufficientemente ampia per ospitare un plotter e i vari display. In sintesi, A32, benché di dimensioni contenute, ha tutto ciò che serve per crociere a corto e medio raggio.



Il layout e gli allestimenti ottimizzano la superficie a disposizione. C'è tutto ciò che serve, ma non risulta mai eccessivo.

The layout and fittings make the most of the available space. It has everything you need without ever feeling cluttered.



With a hull length of approximately eight and a half metres, **THE INTERIOR OFFERS impressive space**. Comfort is assured for short- and medium-range trips. ///





La qualità delle linee d'acqua della **CARENA**, disegnata da Aldo Cranchi, si evince anche dal dato costante dei **CONSUMI** tra 12 e 30 nodi di velocità: poco più di **3 LITRI PER MIGLIO**.

The quality of the **HULL's** lines, designed by Aldo Cranchi, is also evident from its consistent fuel consumption figures at speeds between 12 and 30 knots: just over **3 LITRES PER MILE**.



Once, the focus was on the history of a specific shipyard, the craftsmanship, and the materials used. Boats were designed for sailing, and owners prioritised dependability.

However, times – and boat owners – have evolved. Nowadays, aesthetics and design are increasingly important. Sellers also recognise that emotion greatly influences buying decisions. Cranchi stands out as a company that has successfully integrated all these elements over the years: combining performance with visual appeal, perfectly embodying the form-follows-function principle. A prime example is the A32, which, moored at San Giorgio di Nogaro, immediately catches my attention. The hull measures just under eight and a half metres, and the maximum beam is just over three metres. The sides are straight and high enough to protect the deck from spray. A carbon-fibre T-Top covers the central area, supported by two robust side posts that are double-walled and include a small window. The deck layout features a sun deck at the stern, which is wide despite not being very long.

Behind the helm console, there's a bar unit and a dining table that can seat up to seven people. The table has a telescopic leg, allowing it to be lowered into a second sun deck. Additionally, a third sun deck is located on the deckhouse. It's quite remarkable that a hull of this size can have three separate sun decks.

The rich fit-out does not affect the boat's overall design, nor does it compromise ease of movement on board. Although the side walkways leading to the bow area are not very wide, there is no shortage of handrails, which have been positioned inside the hull sides specifically so as to be invisible from the outside and not detract from the overall appearance. In the cockpit, the port side bulkhead can be folded down. The shipyard, which handled the design in-house, decided not to adopt the same solution for the starboard side.

This is a sensible choice because, had there been two fold-down sides, the cockpit sofa would have had to be positioned in the centre and, as a result, would have been smaller. Instead, it has been positioned on the starboard side, against the bulkhead, and is therefore able to accommodate more people. In addition to the folding portside sideboard, access to the sea is provided by the aft platform: spacious, submersible and fitted with a retractable swim ladder. The space below deck is utilised just as well as the outdoor areas.

The dinette is convertible, and the berth is comfortable for two people. The bathroom is separated into its own compartment. Toward the stern and along the beam, a single bed is installed beneath the helm

VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

38



AUTONOMIA MN RANGE NM

190



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

12.2

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

3.3



CANTIERE NAUTICO CRANCHI

Via Nazionale, 1319
I-23010 Piantedo (SO)
T. +39 0342 683359
www.cranchi.com

PROGETTO

Centro Studi Ricerche Cranchi e Aldo Cranchi
(carena) • Christian Grande (design)

SCAFO

Lunghezza f.t. 10,21m • Lunghezza scafo 8,41m • Lunghezza al galleggiamento 7,80m
• Larghezza massima 3,05m • Dislocamento a vuoto 5.120 kg • Serbatoio acqua 140 l
• Serbatoio carburante 600 l

MOTORE

2x Volvo Penta V6 280-CE • Potenza 209 kW (280 cv) • 6 cilindri a V • Cilindrata 4,3 l • Alesaggio per corsa 99,6mm x 92 mm • Rapporto di compressione 11,0:1 • Regime di rotazione 5800 giri/minuto

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

294.850 € + IVA (con 2x Volvo Penta V6 280-CE)

PROJECT

Cranchi Research Centre and Aldo Cranchi (hull)
• Christian Grande (design)

HULL

LOA 10.21m • Length 8.41m • LWL 7.80m
• Maximum beam 3.05m • Light mass displacement 5,120 kg • Water tank volume 140 l • Fuel tank volume 600 l

MAIN PROPULSION

2x Volvo Penta V6 280-CE • Outlet mechanical power 209 kW (280 hp) • 6 V-shaped cylinders
• Swept volume 4.3 l • Bore & Stroke 99.6 mm x 92 mm • Compression ratio 11.0:1
• Maximal rotational speed 5800 rpm

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

294,850 € Excl. VAT (with 2x Volvo Penta V6 280-CE)

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place San Giorgio di Nogaro
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento forza//Wind speed assente//No wind
Persone a bordo 3

People on board

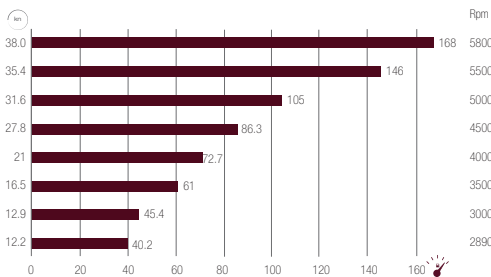
Carburante imbarcato 340 l

Fuel volume on board

Acqua imbarcata 140 l

Water volume on board

CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 4 secondi

Gliding time of 4s from 0 to glide

Da zero a velocità massima in 25 secondi

Gliding time of 25s for a speed change from 0 to 38 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA) L/ NA MI (CRUISING SPEED)

3.1



Engine room

Due Volvo Penta a benzina da 280 cavalli sono più che sufficienti per garantire ottime prestazioni senza eccedere nei consumi.

Two 280-hp petrol-powered Volvo Penta engines are more than enough to ensure excellent performance without excessive fuel consumption.

In sala macchine si possono scegliere motori a benzina o diesel, da 270 a 350 cavalli, sempre Volvo Penta.

In the engine room, you can choose between petrol or diesel engines, ranging from 270 to 350 cavalli, all from Volvo Penta.

console, though it's positioned below the cockpit floor level. It is not placed at the very rear, allowing the living space in this area to remain functional.

The hull, built by the shipyard's Research and Development Centre and designed by Aldo Cranchi, reflects traditional craftsmanship. The engine room houses two Volvo Penta V6 petrol engines, each with 280 hp, but other configurations are available. Options include two more powerful 350 hp V8s or two 270 hp diesel engines from Volvo Penta. Using the V6s, the vessel reached a top speed of 38 knots, with the hull emerging from the water at just over 12 knots. Overall, this results in a range of 26 knots. Fuel consumption was consistent, averaging just over three litres per mile from minimum planing speed to speeds exceeding 30 knots.

At the helm, the A32 struck me as highly manoeuvrable and easy to handle. It's perfect even for those who aren't particularly experienced. It turns tightly even when sailing at over 30 knots and never loses control. The hull heels just the right amount: neither too much nor too little. The sides provide good protection for the entire cockpit area, as not a single drop of water ever gets in, even when I try to cut through the wake of other passing boats.

The trim, aided by the interceptors, is spot on, and consequently the visibility from the helm is excellent. The console is spacious enough to accommodate a chart plotter and the various displays. In short, the A32, despite its compact size, has everything you need for short and medium-range cruises.

BARCHE

