

 Cantiere Nautico Cranchi

Eco Trawler 53

Testo e foto di Antonio Bignami
Impressione di navigazione n. 1590

Prezzo base: Euro 668.100 IVA esclusa

Il Cantiere Cranchi progetta e costruisce imbarcazioni dal 1870. Lo ha sempre fatto con cura e passione, accumulando esperienze e professionalità senza pari che lo hanno portato, con successo, ad affiancare alla già vasta gamma di imbarcazioni plananti anche la linea di Eco Trawler che comprende 3 modelli, il 40, il 43 e il 53. Sono stati realizzati secondo

Salire a bordo dell'Eco Trawler 53 Long Distance, firmato Cranchi, significa navigare su una innovativa navetta che, come indica il nome, è destinata a lunghe navigazioni con consumi ridotti e nel pieno rispetto dell'ambiente.

la filosofia progettuale e costruttiva del cantiere di Piantedo che è sempre rimasta la stessa - la miglior barca non si giudica mai da come viene arredata ma da come naviga - e che continua a dimo-

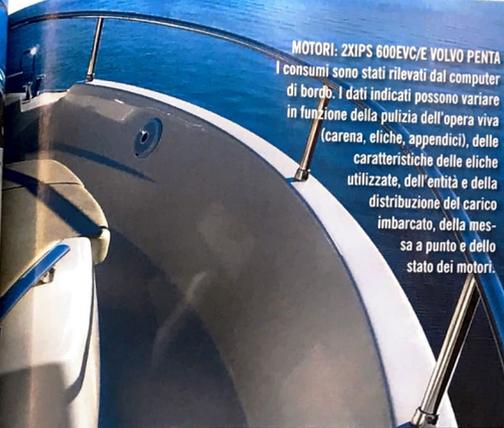
strarsi vincente, visti i risultati, anche nel settore delle navette dislocanti. Abbiamo provato la più grande delle tre, l'Eco Trawler 53 Long Distance, imbarcazione che trasmette la netta sensazione di essere in una dimensione completamente nuova in cui si sta a navigare con tutti i plus a livello di comfort, sicurezza e abitabilità che caratterizzano le navette dislocanti. Parliamo ad esempio di linee e design molto attuali e funzionali e uno sfruttamento razionale degli spazi in grado di garantire a bordo una vita piacevole. Ma l'abitabilità non basta se non è affiancata da quell'eleganza in grado di trasmettere

artigianalità e attenzione meticolosa per i dettagli e le finiture. Qualità che si ritrovano nell'Eco Trawler 53 Long Distance dove comunque il cantiere seguendo la propria filosofia prioritaria non ha "dimenticato" di curare il comportamento in mare dell'imbarcazione. Durante la prova ci hanno colpito in particolare alcuni aspetti: la silenziosità a bordo, l'assenza di vibrazioni e l'indiscutibile manovrabilità e stabilità. E' evidente che in questo progetto sono state curate in maniera maniacale le linee dell'opera viva, mentre esperienza e professionalità hanno concorso alla progettazione del design di carena e del calcolo, della distribuzione e dell'equilibrio dei pesi a bordo. Ma anche l'innovativa e felice scelta di adottare propulsori con trasmissioni IPS (abbastanza insolite a bordo di navette dislocanti) garantisce all'Eco Trawler 53 Long Distance una navigazione confortevole, con consumi contenuti e quindi anche con un grande rispetto per l'ambiente. Parlando del



layout interno dell'imbarcazione, non si può non rimanere colpiti dagli spazi e dalla luminosità del salone sviluppato su due livelli e dall'elegante funzionalità della zona notte dove il cantiere propone la possibilità di personalizzare gli spazi a seconda delle singole esigenze. Nella barca provata, le due ampie cabine (quella centrale offriva tra l'altro il letto posizionato trasversalmente e moderne finestrate) erano "collegate", se così si può dire, da un sofisticato e funzionale office. Ma se le esigenze fossero diverse, al posto dell'office può esserci una cabina doppia con letti affiancati, oppure una cabina doppia con letti a castello e un'ampia area di stivaggio.

Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su: www.nautica.it/photo **81**



MOTORI: 2XIPS 600EVC/E VOLVO PENTA
 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.

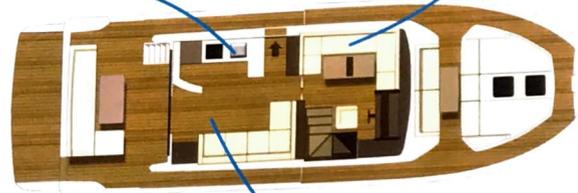
RELAZIONI TRA
 NUMERO DI GIRI - VELOCITÀ - CONSUMO - AUTONOMIA

MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi	CONSUMO		AUTONOMIA miglia
		litri/ora	litri/miglio	
600	3,8	nn	nn	nn
1000	5,7	5,7	1,0	2800
1500	7,5	12,0	1,5	1750
2000	9,4	34,0	3,6	774
2500	11,0	60,0	5,3	513
3000	15,5/16	97,0	6,0	447
3500	20,3	130,0	6,1	437
3600	23,2	154,0	6,2	421



Scheda tecnica

- ❑ 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; sales@cranchi.it; www.cranchi.it
- ❑ Categoria di progettazione CE: B
- ❑ Lunghezza massima f.t.: m 17,00
- ❑ Lunghezza scafo: m 15,00
- ❑ Larghezza massima: m 4,95
- ❑ Immersione alle eliche: m 1,06
- ❑ Dislocamento a vuoto: kg 18.050
- ❑ Dislocamento a pieno carico (comprese persone): kg 23.620
- ❑ Portata omologata: 14 persone
- ❑ Totale posti letto: versione standard 7 + 1 (compartimentazione con office 4 + 1)
- ❑ Motorizzazione della prova: 2XIPS 600EVC/E VOLVO PENTA
- ❑ Potenza complessiva: HP 870 (KW 640)
- ❑ Tipo di trasmissione: IPS 2
- ❑ Peso totale motori con invertitori: kg 1800
- ❑ Rapporto dislocamento a vuoto dell'imbarcazione/potenza motori installati: 23,74
- ❑ Prestazioni dichiarate: velocità massima nodi 23,5; velocità di crociera nodi 15,5; consumo a velocità di crociera l/h 110; autonomia a velocità di crociera miglia 450
- ❑ Capacità serbatoio carburante: 2.800 litri
- ❑ Capacità serbatoio acqua: 810 litri
- ❑ Dotazioni standard: timoneria elettronica e comandi motore elettronici, verricello prua 1700 Watt
- ❑ Optional: elica di manovra a prua, mobile bar fly, passerella idraulica, piattaforma idraulica, verricelli poppiere, aria condizionata 60000 BTU, generatore 13 o 20 kW terza stazione di guida nel pozzetto.
- ❑ Prezzo base della barca provata con 2 motori IPS 600EVC/E VOLVO PENTA: Euro 668.100 IVA esclusa, franco cantiere.



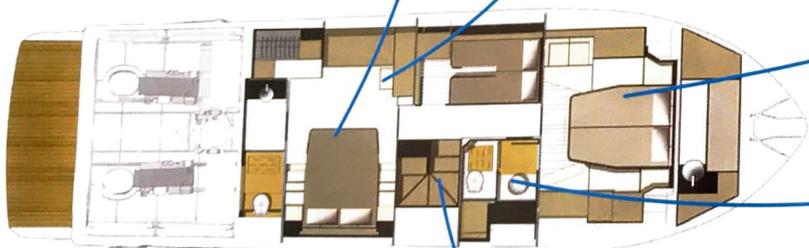


La prova

CONDIZIONI - Vento: 4/5 nodi da NE - Mare: quasi calmo - Carichi liquidi: 3/4 carburante, 1/2 acqua dolce - Persone: 2 - Stato dell'opera viva: ottimo.
 RILEVAZIONI - Velocità minima di semi-planata: nodi 15,5 a 3000 giri/min - Velocità massima: 23,2 a 3600 giri/min - Velocità al 90% del numero di giri massimo: nodi 18 a 3240 giri/min.
 MISURAZIONI - Area pozzetto: mq 7,70 calpestabili - Area flying bridge: mq 13,70 calpestabili - Altezza massima interna (zone transitabili): m 1,95 - Altezza minima interna: m 1,95 - Altezza alla timoneria interna dai calpesti/ dalla timoneria: m 1,75/0,95 - Altezza sala macchine: m 1,35 - Larghezza minima passavanti: m 0,35.

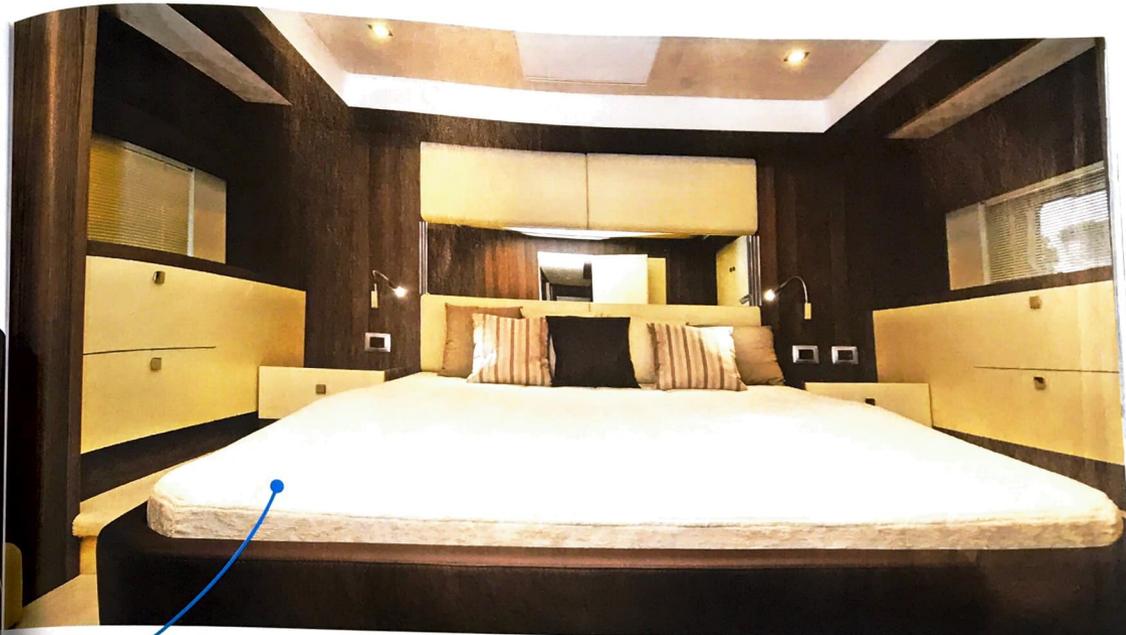


Salone articolato su due livelli: a poppavia, divaneria a "L" e mobile multifunzione a dritta, cucina contrapposta con porta laterale di accesso al trincanino. A proravia, divaneria a "U" con tavolo a sinistra e, a dritta, stazione di governo con seduta avvolgente e regolabile. Scala di discesa alla zona notte a poppavia seduta di guida. La zona notte presenta può essere compartimentata con varie soluzioni abitative: due cabine matrimoniali, a prua e a centro barca, entrambe con locale bagno privato (quella a centro barca con guardaroba) più un office per cabina centrale (come nelle foto). Quest'ultima in alternativa può essere allestita con due letti in piano oppure con due letti a castello e locale di stivaggio.



Costruzione e allestimento

Materiali (scafo, coperta, sovrastrutture): VTR - Tipo di stratificazione: manuale - Geometria della carena: semidisclocante - Stabilizzatori: correttori di assetto a lama Interceptor Humphree - Attrezzature di prua: pulpito, attrezzature di ormeggio, divano prodiero per 4/5 pax, doppia cucina prendisole, porta bicchieri e accessori, passo d'uomo, finiture in teak - Attrezzature di poppa: passaggio alla piattaforma poppiera, portello chiusura con funzionale sistema di avvolgimento per tubo lavaggio, pulpito, divaneria specchio di poppa, attrezzature di ormeggio con verricello di tonnage, calpestio in teak, scala salita al flying bridge con gradini in teak e tientibene - Plancetta poppiera: di importanti dimensioni, pontata in teak, con gavoni e scala bagno a scomparsa - Flying bridge: seconda stazione di governo con seduta a divanetto, pulpito, divano a "U" con tavolo, mobile multifunzione, divaneria prendisole doppia, torretta porta strumentazioni.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: originale e completo per la tipologia di imbarcazione. Molto valide le scelte delle componenti di prua, più simili a quelle di un cruiser che di un trawler.

Allestimento del pozzetto: essenziale e completo. Molto robusta e sicura la scala di salita al flying bridge, originale e utile la soluzione del tubo di lavaggio inserita nel portello di chiusura del passaggio alla piattaforma poppiera.

Sistemazione zattera autogonfiabile: in posizione comoda e facilmente raggiungibile in caso di bisogno.

Trattamento antisdruciuolo: molto valido in tutte le zone calpestabili esterne dell'imbarcazione.

Vani di carico: numerosi e ben posizionati nelle varie zone di carico.

Ergonomia e visuale della plancia: i comandi sono ben posizionati e la visione di insieme è perfetta.

Flying bridge: ricco di soluzioni ideali per godersi questa zona dell'imbarcazione. Molto valida la scelta di allargare la zona a poppavia del flying.

Articolazione degli interni: il salone permette una elegante e funzionale vivibilità della zona giorno in comune. La zona notte può essere giustamente personalizzata: quella della barca da noi provata (con due cabine matrimoniali e la zona office al posto della terza cabina) ci sembra la migliore.

Finitura: di alto livello e molto curata nei dettagli.

Cucina: ampia e vivibile, contrapposta alla dinette di ingresso del salone. Ottima la soluzione di delimitare la zona a poppavia della cucina con un piano di appoggio all'americana.

Toilette: ampie, luminose, attrezzate molto bene.

Sala macchine (ambiente): funzionale e con buona agibilità dal pozzetto con doppia apertura del vano di accesso.

Sala macchine (allestimento tecnico): molta tecnologia e ottime soluzioni.

Risposta timone: precisa e omogenea.

Stabilità direzionale: sotto continuo controllo, efficace e senza inclinazioni.

Raggio di accostata: inferiore ai 50 metri.

Stabilità in accostata: l'imbarcazione è stabile e gli abbrivi inavvertibili in accostata.

Manovrabilità in acque ristrette: ottima.

INTENSITÀ DEL RUMORE RILEVATA NEI VARI AMBIENTI

RUMOROSITÀ	A VELOCITÀ DI CROCIERA	MOTORI SPENTI CON GENERATORE ACCESO
Cabina di prua (ai masconi)	60 dBA	32 dBA
Cabina centrale (mezzanave sotto)	58 dBA	30 dBA
Pozzetto	68 dBA	33 dBA
Quadrato-salone (mezzanave coperta)	63 dBA	30 dBA

Dati rilevati con fonometro Sound Level Meter della San Giorgio.