



Franchini Emozione 55 Classic

Lobster boat italiana nata per accontentare un armatore maturo e con esperienza. Ben rifinita, senza cadere nel pacchiano, offre tre cabine e due bagni

A partire dagli anni '90 chi aveva il gusto, la cultura e la disponibilità economica per pensare a una barca a vela d'altura di impostazione mediterranea, prodotta da un cantiere italiano con standard di qualità superiore non poteva che guardare a Franchini. L'accenno all'agiatezza economica non è casuale, in quanto il prodotto non poteva certo definirsi a buon mercato e, come spesso accade, questa condizione è più tipica dell'età matura che di quella giovanile. Ipotizzare quindi che l'età media di questi velisti fosse "over 40" è una considerazione condivisa anche dal cantiere.

Nel 2003, per dare continuità al rapporto con i propri clienti e soddisfare la "voglia di cambiamento" nasce Emozione 55 Classic, una lobster boat (aragostiera) all'italiana, la classica barca del velista che, stanco di "tirar cime", pensa di saltare la barricata, ma non vuole rinunciare alla concretezza e al lusso cui Franchini lo aveva abituato.

Il passaggio non è semplice e, per fidelizzare questi clienti esigenti, serviva una barca con concrete qualità nautiche che non si trovasse in difficoltà anche

quando la navigazione si faceva dura. Inoltre, doveva offrire finiture di lusso, senza diventare pacchiana. Il risultato è l'Emozione 55.

PROVA

La barca è la versione Classic che, nel rispetto della denominazione, è esteticamente equilibrata e facile da apprezzare.

Già al primo sguardo si intuisce che, se il pontile d'ormeggio è basso sull'acqua, la spiaggia di poppa è l'accesso più confortevole al pozzetto ma, anche quando è necessario estrarre la passerella idraulica nascosta nel gradino di sinistra del pozzetto, non si incontreranno difficoltà. Potrebbe sembrare un vantaggio marginale, ma spesso anche barche di maggiori dimensioni propongono un accesso scomodo ed insicuro. La sensazione di sicurezza permane anche grazie ai diversi tintibene disposti su coronamento, montanti laterali e tetto della tuga, e ai passavanti laterali ampi e alla solida battaglia. Davanti alle bitte di poppa sono montati dei verricelli di tonnellaggio.



La barca della prova ha una decina di anni e il rivestimento in teak del ponte è ancora in ordine, ma si notano alcune finiture non all'altezza della tradizione Franchini come l'incasso non perfetto delle cerniere dei portelli e la presenza di qualche inserto "comodo" per il posatore.

Come effetto dell'età e di un uso un po' "rude" si notano microcrepe nel gelcoat negli angoli e nelle gole del laminato, specie nel portellone di poppa del garage.

Chi ha provato vari modelli di lobster ha imparato che le manovre, sia a bassa che ad alta velocità, sono spesso problematiche per via delle chiglie molto pronunciate o dei timoni troppo ridotti.

Nel caso di Emozione, pur non dotata di pale dei timoni molto grandi, il comportamento è invece corretto sia a bassa velocità che in navigazione veloce, anche se non bisogna aspettarsi l'immediatezza nella risposta propria di un modello sportivo. Le caratteristiche evolutive sono comunque in linea con la filosofia della barca.

La visibilità in navigazione è condizionata dai montanti laterali del parabrezza che sono ben realizzati e piacevoli a vedersi, ma di dimensioni importanti e nascondono una parte significativa dell'orizzonte. Per quanto riguarda l'assetto longitudinale, i flap (di dimensioni generose) sono regolati con pistoni infulcrati nella posizione media e il loro effetto è modesto. Spostato il punto di attacco sul foro pi' alto (in modo che il flap entri più a fondo nell'acqua, e la situazione è migliorata decisamente: l'appoppamento si è molto ridotto e la tendenza a "scrivere" che avevamo notato nel corso della prima uscita è quasi scomparsa. Lo yacht ha acquistato una corretta stabilità di rotta pur mantenendo la prora sufficientemente alta da risultare sempre asciutta anche incontrando onde piuttosto alte.

La velocità è stata un'altra piacevole sorpresa, in quanto raggiungere i 30 nodi con una carena lon-

tana dall'essere sportiva è un risultato di rilievo e che permette trasferimenti rapidi.

Certo che, in queste condizioni la rumorosità non è un dato di riferimento positivo, ma va detto che a 1.800 giri si ha una velocità di oltre 22 nodi con un comfort di tutt'altra qualità.

COSTRUZIONE

La qualità della laminazione in sottovuoto in infusione con il sistema Scrimp (Seemann Composites Resin Infusion Molding Process: processo di stampaggio con infusione di resine composite) è ben nota e, osservando la carena, è confermata dall'assenza dei difetti più frequenti della lamina-

1. La carena ha la V profonda tipica delle lobster boat.

2. Il cruscotto di legno ha uno stile classico.

3. Il tetto trasparente fornisce luce in dinette.

4. L'interno della tasca dell'ancora è senza protezione.

5. Le linee idriche sono etichettate per un facile riconoscimento.



LA DINETTE CON IL MOBILE DELLA CUCINA
(A SCOMPARSA) SULLA MURATA DI DRIITTA



1/2. La zona notte si articola su tre cabine e due bagni. A prua l'armatoriale con matrimoniale, le altre due sono arredate con letti gemelli.

zione tradizionale di media qualità (bollicine d'aria incluse nella laminazione, riprese di stucco etc). Va inoltre segnalato che la resina utilizzata per l'infusione è il vinilestere e cioè un prodotto di qualità superiore al poliestere, di solito utilizzato per scafi più economici.

Ci sono elementi di alta qualità come il sistema antincendio di sala macchine ad Aerosol (oggi c'è ancora chi utilizza gli economici, ma problematici estintori a polvere) e attenzioni tipiche di modelli più grandi come l'etichettatura delle linee idriche che consente un immediato riconoscimento degli impianti.

Per contro si nota che la tasca dell'ancora (che rientra nel dritto di prora) non ha protezione metallica superiore e, con un uso non particolarmente attento, si possono causare danni alla vetroresina.

INTERNI

Negli interni sono facilmente riconoscibili elementi di pregio: l'arredo è disegnato con eleganza e buon gusto, realizzato con essenze di alta qualità.

Il layout è quello classico con dinette che ha funzione anche da sala da pranzo con la cucina orientata per chiglia ed addossata alla paratia di dritta.

La zona notte, nel ponte inferiore, offre tre cabine, di cui una con letto matrimoniale, e due bagni. ■

FRANCHINI EMOZIONE 55 CLASSIC IN SINTESI

L'ARMATORE TIPO

Un ex velista e - ancor più - un cliente già acquisito dal cantiere. L'equilibrio delle linee e la ricchezza non ostentata certamente non la rendono la barca ideale per chi vuole farsi notare dalla massa.

I DATI

Lunghezza f.t.	m 16,35
Larghezza	m 4,80
Dislocamento	t 25,6
Motori	cv 800 x 2
Serbatoio carburante	lt 2.500
Serbatoio acqua	lt 1.000

I DIFETTI

Le dimensioni dei montanti del parabrezza sono eccessive. La tasca dell'ancora non protetta dai possibili urti dell'ancora.

LE CONCORRENTI

Hinkley 55
Toy Marine 51
Mochi Dolphin 54

**QUOTAZIONE
CIRCA 500.000
EURO**

In un momento come quello attuale fare una stima del reale prezzo di mercato (quello a cui vengono effettivamente vendute le barche) non è facile. La quotazione parte intorno ai 500.000 euro, ma può scendere in maniera incisiva durante le trattative.

I COSTI DI MANUTENZIONE

INTERVENTI IN CANTIERE

(Prezzi riferiti all'alto Tirreno)

Tagliando annuale dei 2 motori (oli, filtri, giranti, cinghie, varie):	€ 2.500/3.000
Alaggio, idropulizia carena, taccatura, varo:	€ 1.000/1.200
Trattamento antivegetativo (preparazione carena e 2 mani a matrice dura)	€ 2.000/2.500
Sosta a terra all'aperto	45/50 €/giorno
Sosta a terra al coperto	50/60 €/giorno

COSTO ANNUALE POSTO BARCA

Liguria	€ 11.000
Adriatico	€ 5.000
Tirreno Sud	€ 9.000

