



Le summum de l'italianité

Bien que plus petit modèle de la gamme actuelle de Cranchi, le «Cranchi E26 Classic» ne manque pas pour autant de faire forte impression. L'élégant daycruiser n'affiche pas uniquement une esthétique racée, mais convainc également lors du test grâce à ses caractéristiques de conduite appropriées.



Cranchi E26 Classic

Chantier	Cantiere Nautico Cranchi S.p.A., Piantedo (ITA)
Design (coque)	Aldo Cranchi
Longueur	7,85 m
Largeur	2,49 m
Poids	env. 2650 kg
Carburant	270 l
Catégorie CE	C
Motorisation	Volvo Penta V8/350 CE DPS
Puissance	350 cv (261 kW)
Prix de base	dès € 94 800.– TVA excl., depuis l'Italie

Yachtwerft Portier AG | 8706 Meilen
Tél. 043 888 30 30 | portier-yachts.com

✍️ Lori Schüpbach

Le chantier naval traditionnel italien Cantiere Nautico Cranchi peut se prévaloir d'une histoire impressionnante. En 1870, le constructeur naval Giovanni Cranchi a fondé une entreprise qui s'occupait des bateaux des pêcheurs locaux dans un petit atelier à San Giovanni di Bellagio, au bord du lac de Côme. Les affaires marchaient bien et Cranchi s'est rapidement fait un nom. Ce n'est qu'après la Première Guerre mondiale, alors que la demande repartait à la hausse, que la troisième génération aux commandes de Cranchi a débuté la production en série de bateaux – en bois, bien entendu. À l'occasion de son 100^e anniversaire en 1970, le chantier naval a pu emménager dans un nouveau bâtiment à Piantedo sur la rive nord-est du lac de Côme, et Aldo Cranchi – représentant de la quatrième génération – a fait ses premiers pas dans le secteur des bateaux en PRV. Le «Pilotina 4.85» a connu un succès retentissant avec 1550 unités vendues en moins de six ans. À l'époque, Cranchi était également actif sur le marché des voiliers et a construit tout de même plus de 500 unités de son modèle «Scout».

La production n'a cessé d'être optimisée et les autres processus de travail rationalisés. À la fin des années 1980 déjà, Cranchi a mis en place un système de stockage informatisé – chose qui n'allait pas de soi pour l'industrie nautique à l'époque: toutes les pièces étaient saisies électroniquement, affectées à un endroit de stockage et leur usage ultérieur était également enregistré. Au tournant du millénaire, Cranchi a célébré une fois de plus deux étapes importantes, tout d'abord avec l'ouverture du centre de test à San Giorgio di Nogaro à Friaul, puis avec la construction d'une deuxième grande usine à Piantedo, laquelle permet désormais de construire en série des yachts jusqu'à 78 pieds. Représentée par Paola, Guido et Elena, la cinquième génération est aujourd'hui aux commandes du chantier – même si Aldo Cranchi reste toujours actif.

L'ancre suit
directement la
ligne de l'étrave
raide, de sorte à
conserver la
surface homogène
du pont avant.





pour le 150^e anniversaire du chantier, il a personnellement dessiné les lignes du nouveau vaisseau amiral «Cranchi Settantotto».

Des lignes parfaites

Bien que le Settantotto ne soit évidemment pas adapté à un test sur nos lacs, le Cranchi E26 Classic représente un substitut bien plus que valable. Le plus petit modèle de la gamme actuelle de Cranchi sait en effet convaincre d'un point de vue esthétique, et ce, aussi bien au port qu'au déjaugage. Il affiche des lignes cohérentes et présente des détails bien pensés tels que les taquets de poupe qui peuvent – évidemment – être encastrés lorsqu'ils ne sont pas utilisés, mais qui – et de manière moins évidente – prolongent lorsqu'ils sont déployés exactement les lignes des mains courantes latérales à côté de la surface de couchage à la poupe. Impressionnant!

Depuis la plateforme de bain – où la poignée escamotable sur l'échelle de bain constitue un autre détail stylistique remarquable –, on accède au cockpit en passant par la surface de couchage susmentionnée. Et pour protéger le capitonnage, il suffit de retirer ici une pièce centrale spécialement adaptée à cette fin.

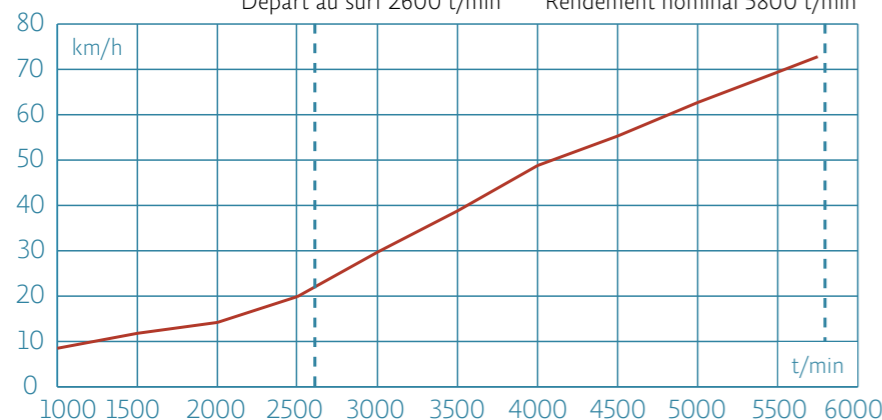
Le cockpit lui-même est simple et fonctionnel. Une banquette en L pour les passagers, un siège confortable avec accoudoirs pour le pilote et un pour le copilote. Sous la banquette en L, on trouve de la place pour des défenses et une glacière, ainsi que les interrupteurs principaux de la batterie. Une jolie petite table de cockpit est fixée sur le bordé à bâbord, laquelle peut être facilement rabattue afin de gagner de la place lorsqu'elle n'est pas utilisée. Directement devant le siège du copilote, on retrouve un petit évier avec de l'eau courante. Étant donné que le réfrigérateur (en option) dans la descente est également accessible depuis ici, il s'agit d'une solution tout à fait judicieuse.



Mesure de la vitesse

GARMIN
www.garminps.ch

Départ au surf 2600 t/min Rendement nominal 5800 t/min



Point mort: 660 t/min, Vitesse maximale: 72,8 km/h pour 5750 t/min. Mesuré sur le lac de Zurich, avec GPS, 2 personnes à bord, vent forçant, petites vagues.



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch


Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56



Bien que les sièges du pilote et du copilote ne soient pas conçus comme des sièges baquets, ils offrent néanmoins un bon soutien grâce aux accoudoirs susmentionnés. Ils sont en outre dotés d'un coussin flip-up et peuvent, d'une part, être réglés en hauteur ainsi que dans le sens de la longueur et, d'autre part, être tournés vers l'arrière. Ce qui permet d'obtenir ainsi un coin convivial dans le cockpit au port ou au mouillage.

Le poste de pilotage est très bien équipé, mais le GPS et le traceur sont toutefois optionnels. Le volant (réglable) tient bien en main, et le levier de vitesse est installé de manière commode sur un support latéral. Le circuit électronique de Volvo Penta peut être actionné du bout des doigts et contribue grandement au confort de conduite – aussi bien lors de manœuvres au port qu'en route. Alors que le pare-brise protège parfaitement le pilote en position assise, celui-ci pourra profiter d'une grande sensation de liberté et du vent dans les cheveux en position debout.

La descente menant à la petite cabine est située devant le siège du copilote. L'entrée est toutefois un peu petite et exige une certaine agilité. L'espace disponible sous le pont n'est ici non plus des plus généreux – chose que l'on pardonnera cependant sur un bateau de 8 mètres, la cabine étant de toute façon principalement utilisée comme espace de rangement lors des belles journées d'été. Et le fait que le WC normalement prévu n'était pas installé sur le bateau de test s'avère plutôt un point positif.

Deux marches mènent à travers le pare-brise ouvrable et teinté (et doté d'un cadre en matière plastique) depuis le cockpit jusqu'au pont avant, où il est possible d'aménager une autre surface de couchage à l'aide de trois capitonnages, qui s'avèrent cependant relativement fins. Pour finir, on retrouve tout à l'avant de la proue la baille à mouillage avec l'option pour un guindeau électrique et suffisamment de place pour la chaîne. L'ancre elle-même suit directement la ligne de l'étrave raide, de sorte à conserver la surface homogène du pont avant – un détail également réussi d'un point de vue esthétique. 



Point par point

Caractéristiques de conduite



Pour un bateau de 8 m, le E26 Classic affiche un comportement très robuste sur l'eau et conservait une bonne tenue lors du test malgré un vent forçant et quelques vagues. Presque aucun décrochage perceptible lors de l'accélération et, même à haute vitesse, le bateau reste parfaitement stable sur l'eau. Responsable du design de la coque, Aldo Cranchi connaît de toute évidence son métier.

Motorisation



Le bateau de test était équipé d'un Volvo Penta V8 de 350 cv – une configuration qui s'est avérée extrêmement adaptée. La vitesse de croisière atteint près de 40 km/h (à un peu plus de 3500 tours), et la vitesse de pointe plus de 70 km/h (à 5750 tours). Le compartiment moteur ouvrable électriquement est par ailleurs extrêmement bien isolé – un autre signe de qualité.

Équipement



Le E26 Classic est un bateau racé conçu pour des excursions d'une journée avec la famille et les amis, sports nautiques et baignades inclus. L'équipement est limité au strict nécessaire – avec un traceur, un système sonore, un solide bimini et diverses variantes de teck, plusieurs options sont toutefois disponibles. Une offre globale cohérente, qui fait bonne figure au tableau du chantier.

marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56