


PROVA


Euro Crown 348 CR

Fuori design americano, dentro domina lo stile italiano con due cabine separate. Interessante il prezzo, ottime le qualità in navigazione.

di Maurizio Bulleri

A circa un anno dal suo debutto, il marchio Euro Crown arricchisce la gamma con il nuovissimo 348 CR. Attualmente sono otto gli scafi proposti dal cantiere tedesco, dal 180 Bow rider al 420 Cruiser, per un totale di dieci diverse versioni.

La somiglianza del logo e del nome evoca il mito del famoso cantiere americano Crown Line da cui il nuovo costruttore ha ereditato gli stampi, le specifiche di costruzione e persino i materiali. Le imbarcazioni Euro Crown vengono però costruite

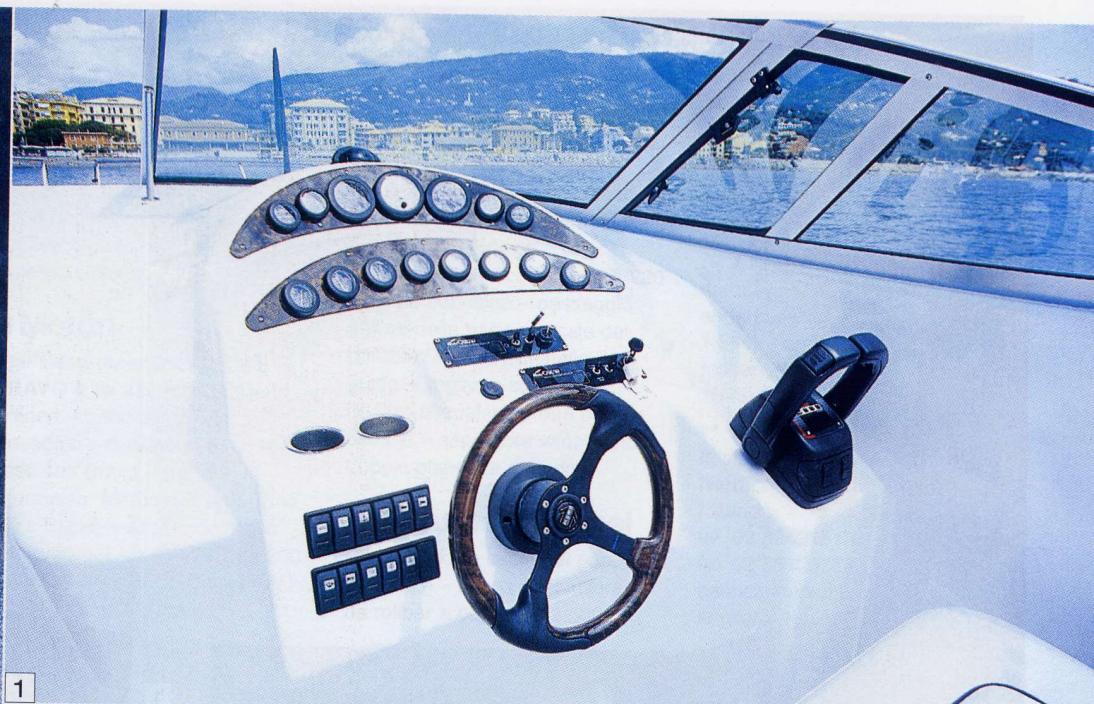
in Europa (il 348 CR in Italia), su licenza del produttore americano, secondo precisi standard di qualità imposti dal progettista statunitense. Abbiamo testato il primo esemplare prodotto, grazie alla collaborazione dell'importatore italiano Nautica Pennati che, allo stesso tempo, continua a importare anche le imbarcazioni Crown Line costruite in America.

Progetto

Il 348 CR nasce sulla base del 330 Crown Line di cui replica le linee d'acqua e il ponte di coperta. L'opera viva appare solida ed è rinforzata da numerosi correnti. Più

- Rapporto prezzo/qualità
- Assetto in navigazione
- Abitabilità interna

- Manca il prendisole sul ponte di prora
- Interni di alcuni gavoni non rifiniti
- Cablaggio impianto elettrico



leggeri i controstampi interni che sono utilizzati per separare i locali e per creare mobili d'arredo, senza appesantire eccessivamente la barca. La nuova lunghezza è dovuta all'aggiunta di una plancetta bagno supplementare. Alcuni arredi del pozzetto sono stati rivisti per offrire un comfort ancora migliore. Gli interni sono stati disegnati appositamente per il mercato europeo. In particolare, la grande area open space originaria è stata suddivisa con paratie che hanno permesso di realizzare due cabine separate e un bagno con doppio accesso. I materiali e le tecniche di costruzione rispondono ai requisiti stabiliti dal partner americano che, in questo modo intende controllare la qualità di questo prodotto derivato. Alcuni importanti elementi della costruzione, come ad esempio il parabrezza, giungono direttamente dagli Stati

Uniti. L'allestimento in Europa permette di realizzare un prodotto dallo stile più adatto alle esigenze del nostro mercato ed economicamente più competitivo.

Coperta

Il pozzetto replica il progetto americano. Il posto di pilotaggio è arredato con un divanetto a due posti davanti al quale si trovano la plancia strumenti e una rampa di gradini che conducono sul ponte di prora, attraversando l'apertura centrale del parabrezza. La coperta mostra un bolzone accentuato, ben grippato, con una speciale finitura antisdrucchiolo su cui si cammina in sicurezza e su cui si possono stendere gli asciugamani (mancano i cuscini prendisole). La prua può essere raggiunta anche percorrendo i passavanti laterali, ben protetti e tutt'altro che stretti. L'area living di poppa è ideale per

pranzare all'aperto, all'occorrenza montando il tendalino parasole; in alternativa può essere trasformata in prendisole, abbassando il tavolo e aggiungendo un cuscino. Nel pozzetto trova posto anche un wet bar con frigo e lavello. A poppa un comodo gavone consente di riporre fino a sei parabordi, mentre nel giardinetto di dritta è stata ricavata una stiva per le cime, peccato però che il relativo portello sia privo di finitura antisdrucchiolo, pur essendo collocato in una zona di transito. La doppia plancetta poppiera favorisce una comoda risalita e permette di sfruttare meglio una zona importante della coperta.

Materiali e impianti

Piuttosto semplice la sistemazione degli impianti, spesso a vista (come nel caso della pompa del wc). Alcuni cavi elettrici sono

1. La consolle di guida ha un tocco di eleganza con i due pannelli per gli strumenti dei motori a mezza luna. E' servita da un divano a due posti.
2. Il pozzetto è la zona della barca rimasta più fedele al progetto americano. Abbassando il tavolo e con l'aggiunta di un cuscino la dinette può trasformarsi in prendisole.
3. Il mobiletto bar è dotato di lavello e frigo.

PROVA



1. Negli interni prevale uno stile tipicamente italiano. La cabina dell'armatore è a prua e il letto è posto per baglio. **2.** La cabina degli ospiti ha un'altezza limitata ma l'ampiezza del letto è buona. Anch'esso è posto per baglio. **3.** Alla cucina è riservato un piccolo ma funzionale spazio.

stati cablati senza fare ricorso ad adeguate protezioni (come la spirale o le canalette).

Il quadro elettrico, situato in dinette, è molto chiaro e intuitivo; consta di interruttori termomagnetici e relative spie di segnalazione, nonché di un voltmetro per l'impianto a 12 Vcc e di uno per la rete a 220 Vca. Tra le dotazioni di serie c'è anche il carica batterie (con impianto di collegamento alla banchina), il verricello salpaancora, due pompe di sentina automatiche e manuali. L'impianto idrico ha una scorta di addirittura 350 litri d'acqua dolce ed è provvisto di un serbatoio da 80 litri per la raccolta delle acque nere. Di serie il boiler, che fornisce acqua calda anche alla doccia esterna.

Sono presenti alcuni elettrodomestici, tra cui il microonde e due frigoriferi, uno in cucina ed uno

nel pozzetto. Buona l'illuminazione elettrica, integrata con luci di lettura in entrambe le cabine.

Interni

L'ambiente originale open space americano ha lasciato il posto a un layout italiano: dinette centrale e due cabine separate (nella versione base, il costruttore propone al posto della cabina ospiti un ampio locale di stivaggio). La cabina ospiti di poppa, pur avendo altezza limitata, risulta comunque abbastanza comoda e adatta non solo per due bambini, ma anche per una coppia di adulti. Tutti gli altri locali hanno altezze che raggiungono (e addirittura superano) i due metri. I letti sono grandi e disposti per baglio. In ogni vano vi sono due oblò (o un oblò e un passo d'uomo) per la circolazione dell'aria e l'illuminazione degli interni. I ciellini ad altezza

ridotta sono stati accuratamente rivestiti con materiale imbottito in modo che anche i più distratti non debbano subire spiacevoli conseguenze. Il bagno è sufficientemente ampio e, nonostante la lunghezza della barca, dispone di due accessi: uno comune dal quadrato ed uno privato dalla armatoriale. Classica l'impostazione della dinette, con divano e tavolo da pranzo su un lato e cucina su quello opposto. Discreto lo spazio di stivaggio, addirittura notevole nella cabina ospiti dove si trova un lungo mobile a paratia ed un grande armadio appendiabiti. Gli stipi sotto al pagliolato finiscono direttamente in sentina.

La prova

La barca con cui abbiamo navigato era motorizzata con due Mercruiser Diesel 4.2 L da 220 cv. Una scelta adatta a chi vuole

EURO CROWN 348 CR LA PROVA IN CIFRE

Progetto e Design

Crown Line/Euro Crown

Prezzo

Euro **161.875 + Iva** con 2
MerCruiser Diesel 4.2 L BRAVO II
da 220 cavalli ciascuno.

Dati

Lunghezza f.t. metri 11,15
larghezza max metri 3,50
immersione metri 0,89 – serbatoio
carburante lt 800 – serbatoio
acqua dolce lt 350 ca.
serbatoio acque nere lt 80
dislocamento a vuoto kg 5500 ca.
posti letto 4 – portata persone
11 massima potenza installabile
cavalli 854 – omologazione CE
categoria B.

Misure interne

Altezza in dinette cm 205 – cabina
armatoriale: altezza cm 200 letto
cm 183 x 136 – cabina di poppa:
altezza cm 150 – letto cm 200
x 136 bagno altezza cm 187
larghezza porte cm 37/42 largh.
accesso sottocoperta cm 60.

Motori

Due **MerCruiser Diesel 4.2 L
BRAVO II** da 220 cv – 6 cilindri
in linea – cilindrata lt 4,2
alesaggio x corsa mm 94 x 100.1
peso con Bravo II kg 559. In
alternativa, MerCruiser a benzina
5.0 L Bravo II da 220 cv, Volvo
Turbo Diesel AD 41 P/DP da 200
cavalli, Volvo Turbo Diesel KAD
43 P/DP-E da 230 cv.

Dotazioni standard

Sedile di guida regolabile – wc
marino elettrico – frigo – fuochi
e lavello – luci di cortesia nel
pozzetto – doccia nel pozzetto
ancora e catena – salpancora
elettrico – autoclave – carica
batteria automatico – presa a 220
V ca da banchina – passaggio
a prua nella parte centrale del
parabrezza – tergicristallo lato
guida – impianto stereo con
quattro altoparlanti – due pompe
sentina – aspiratore vano motori
doppia plancetta di poppa.

Dotazioni optional

Parete e porta cabina di poppa
(€ 3.125) – cappa di chiusura
da rollbar a poppa (€ 1.500)

capote dal parabrezza al rollbar
(€ 2.150) – microonde (€ 595)
elica di prua (€ 5.800) – pozzetto
e plancetta di teak (€ 6.590)
faro orientabile di profondità
(€ 1.065) – generatore 3,5 kW
(€ 7.465) – aria condizionata
(€ 7.270) – fascia gelcoat blu in
carena (€ 1.775) – pompa con
serbatoio raccolta oli esausti (€
1.545) – antivegetativa (€ 1.440)
rollbar (€ 3.250).

Indirizzi

Importatore per l'Italia
Nautica Pennati
Milano
tel. 02 89421813
fax 02 58106758
nauticapennati.com
angilard@tin.it

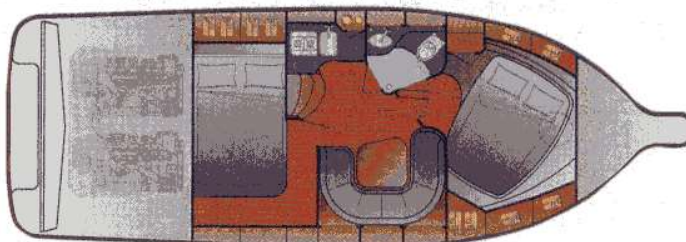
Le prestazioni

Giri	velocità (nodi)	note
2.900	13,1	minima di planata
3.200	18,8	in assetto
3.400	20,5	crociera economica
3.600	22,5	crociera veloce
3.800	24,2	
4.000	27,0	massima velocità
4.000	29,3	max dichiarata dal cantiere in condizioni ideali

Nota: le velocità sono state rilevate nel Mar Ligure,
con acque calme, vento leggero, temperatura dell'aria
26° centigradi, quattro persone a bordo, serbatoio
carburante 75%, serbatoio acqua 100%.

In sintesi

Barca di buona abitabilità con doppia cabina. Costruita in Europa con tecniche e materiali americani su licenza Crown Line. Favorevole il rapporto prezzo/qualità, a discapito delle finiture in alcuni gavoni e per qualche particolare interno. Buono l'assetto e il comfort in crociera che permettono lunghe percorrenze. In questi casi si suggerisce di optare per motori diesel.



usare lo scafo in crociere estive. I lunghi trasferimenti possono essere affrontati a circa 20 nodi, in totale comfort, con i motori che ruotano a 3400 giri/minuto. In queste condizioni si percorrono molte miglia senza stancarsi, sia grazie al buon comportamento dello scafo sull'onda, sia perché il rumore prodotto dai motori è accettabile. Nel corso del test, i dati sono stati rilevati con il pieno d'acqua, il serbatoio del carburante pieno per tre quarti della sua capacità, quattro persone a bordo, le attrezzature obbligatorie e nessun altro carico. In queste condizioni le prestazioni sono risultate inferiori di un paio di nodi rispetto a quelle dichiarate dal cantiere e misurate in condizioni ideali, con la barca completamente vuota. La planata viene raggiunta facilmente, in pochi istanti e

senza alcuna evidente cabrata della prua. Il rendimento dello scafo appare buono sin dalle basse andature. Con flap abbassati e trim completamente negativi si registra una velocità di planata minima di circa 13 nodi, a poco meno di 2900 giri/minuto. L'attraversamento delle onde regala una sensazione di solidità non comune, sono assenti vibrazioni e scricchiolii. Anche alla massima velocità il comfort resta elevato. La risposta alla barra è immediata e il raggio può essere stretto a piacimento, senza che si manifestino fenomeni di cavitazione. In virata, lo scafo assume un'in-

clinazione notevole ed è bene afferrare un tientibene per contrastare lo sbandamento. Il passaggio sull'onda è generalmente morbido e qualche impatto si manifesta solo se non si ha l'accortezza di affrontare le onde con l'assetto corretto. Flaps e trim,



infatti, permettono di trovare la migliore condizione di navigazione per ogni forma d'onda. La manovrabilità in porto è buona e l'installazione dell'elica di **VELA MOTORE** prua appare superflua.

4. La dinette è composta dal classico divano con il tavolo di legno nel mezzo. Ottima l'altezza dell'ambiente: 2,05 metri.