

Uno dei pochi cantieri italiani che produce con grande qualità, Franchini propone da sempre barche votate alla comodità e allo stile: come questo 47, nato per dare battaglia ai grandi cruiser nordici

di VANNI GALGANI

Il cantiere Franchini ha quasi sessant'anni. Più di mezzo secolo passato a produrre barche di qualità dal forte sapore artigianale. Anche avendone le capacità, alla Franchini non si sono mai lasciati tentare dalla produzione in grande serie perché, nonostante l'attenzione rivolta alle innovazioni tecnologiche, hanno sempre dato un forte valore alle tradizioni. Ci tengono a far sapere che "all'interno dello stabilimento gli artigiani della falegnameria hanno a disposizione macchinari di altissimo livello e precisione, ma conservano ancora l'abilità e l'amore per le rifiniture a mano".

È proprio questo uno dei segreti del consenso di pubblico che i Franchini riscuotono da anni (quasi tutti i clienti sono rimasti fedeli comprando più modelli): innovazione continua, aggiornamenti sulle nuove tecnologie (e in questo Franchini, acquisendo in esclusiva per l'Italia la tecnica Scrimp, ha dimostrato che non sono chiacchiere) ma grande importanza e attenzione a mantenere quei segni caratteristici, quella manualità e quella possibilità di seguire i desideri degli armatori che, al di là di ogni tecnologia, rappresentano il vero patrimonio culturale di un cantiere storico.

Franchini 47 L







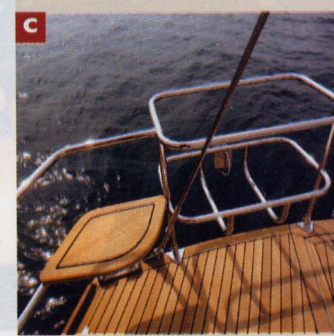
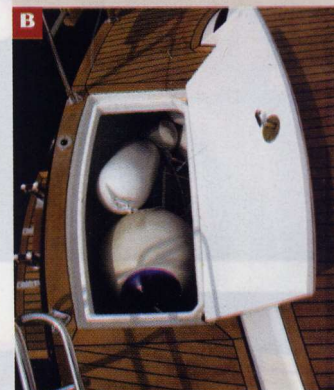
I progetti del cantiere Franchini hanno dimostrato sempre una forte personalità. Raramente ci si possono vedere influenze di altri disegni o scelte dettate da mode del momento. Hanno sempre denunciato un gusto caratteristico che, negli anni, è diventato uno stile distintivo. E, proprio per questa loro originalità, possono piacere o non piacere. **Il progetto**, comprese le linee d'acqua, lo si deve allo studio interno del Cantiere. Le linee di carena, che derivano dal precedente modello 45, hanno un'impostazione classica con caratteristiche che privilegiano la tenuta di mare e le andature di bolina. Le sezioni, decisamente stellate a prua, si mantengono abbastanza strette fino a poppa. **Le appendici** sono di concezione tradizio-

nale: il bulbo è composto da una lama di deriva lunga e poco immersa con un silurone attaccato alla sua estremità; il timone, invece, è piuttosto immerso ed è dotato di un piccolo skeg. Tutto questo si traduce in una notevole stabilità di rotta e consente al Franchini 47 un ottimo comportamento specie con mare formato di prua, condizioni proibitive per la maggior parte dei progetti attuali. Sopra il galleggiamento lo scafo risulta slanciato ed elegante, con un cavallino pronunciato impreziosito da una falchetta in legno lucido. La poppa è alta e gli slanci molto marcati, come si faceva una volta. Un po' incongruente ci sembra, invece, il disegno della tuga: su una base lunga e bassa, dove si aprono oblò tradizionali, è stata inserita

una deck house dal disegno moderno con un'ampia finestratura dal profilo "lenticolare", segno mutuato dalle recenti barche a motore, come anche l'ampia porta scorrevole completamente vetrata. Certo, la luminosità interna è notevole, ma l'aspetto esterno è molto radicale, del tipo "prendere o lasciare". Se non incontra i nostri gusti, riteniamo che proprio questo possa essere una delle armi vincenti del Franchini 47 L: la sua forma è talmente caratteristica che, praticamente, non ha concorrenti e, per chi ama questo tipo di linee, diventa quasi una scelta obbligatoria. **Il piano velico** è un tradizionale testa d'albero pensato per rendere la barca molto equilibrata e agevolare la conduzione a equipaggio ridotto. Infatti, mantenen-

1. vista da prua la coperta ha un disegno pulito e lineare, con molte zone libere dove sdraiarsi a prendere il sole; di buona fattura il teak di serie.

2. il grande prendisole di poppa avrebbe raggiunto la perfezione se l'osteriggio della cabina fosse stato incassato. **3.** i due winch di manovra (di cui uno elettrico di serie) servono le manovre provenienti dall'albero. Da questa foto si vede bene la grande porta scorrevole in vetro e acciaio, un elemento inusuale per una barca a vela che però consente un accesso decisamente comodo



4, 5. il pozzetto è ben sfruttabile sia in navigazione che da fermi. Le panche sono di buone dimensioni ma i paraonde sono bassi. Da notare l'elegante cordolo in teak lucido.

6. il robusto pulpito di prua doppio musone. Il salpancore, completo di campana per le cime, è completamente esterno. **7.** da questa foto potrete notare come sia impossibile, data anche la scarsa demoltiplica del paranco, usare il trasto di randa da dentro il pozzetto.

8. i winch per le scotte del genoa (elettrici) e della randa sono alloggiati sul lato esterno dei paraonde

do un triangolo di prua importante e dotando la barca di trinchetta, si consente un facile frazionamento delle vele che, così distribuite, restano più gestibili. L'albero ha due crocette leggermente acquartierate con stralsetto fisso che, però, lavora con un angolo minimo (a che servirà?). Il piano di coperta è ben studiato ed efficiente: usandolo si capisce subito che è stato organizzato da gente che naviga. Le attrezzature sono disposte in modo da risultare (quasi) sempre efficienti ma senza intralciare il comfort e la vita di bordo. Automatizzate quando serve (tre winch elettrici di serie), ma senza esagerare, consentono una conduzione sempre agevole: da soli, potrete gestire la maggior parte delle manovre. Nucleo centrale di

governo è, ovviamente, il pozzetto che, nonostante la posizione centrale, risulta ampio e confortevole. Qui sono rinviate tutte le cime di controllo delle vele, servite da sei winch. Tra i pochi difetti, i paraonde sono bassi e poggiarvi la schiena è improponibile, anche a causa dell'elegante ma sporgente cornice in massello (ci vorrebbero degli schienali semirigidi imbottiti). Un altro piccolo neo è la conformazione del trasto: intanto il paranco è poco demoltiplicato, ma soprattutto non si capisce perché gli strozzatori siano rivolti verso poppa, impedendone, di fatto, l'utilizzo dal pozzetto. Per il resto, la coperta è completamente dedicata alla vita e al piacere: grandi aree prendisole libere da attrezzature e tanto teak ben lavorato.

A. il gavone dell'ancora è ampio e profondo, e ha una zona dedicata allo stivaggio; il portello, però, quando l'ancora è in tensione può essere aperto in modo veloce e pratico solo a metà (l'altro pezzo è senza cerniere e va asportato).

B. l'unico gavone esterno (a parte quello dell'ancora) è a poppa estrema e, seppur non grandissimo, risulta ben sfruttabile. **C.** data la scarsità di gavoni, il Franchini 47 è dotato di un alloggiamento pratico per l'autogonfiabile. Da notare anche i seggiolini in legno, molto piacevoli in navigazione

T E S T

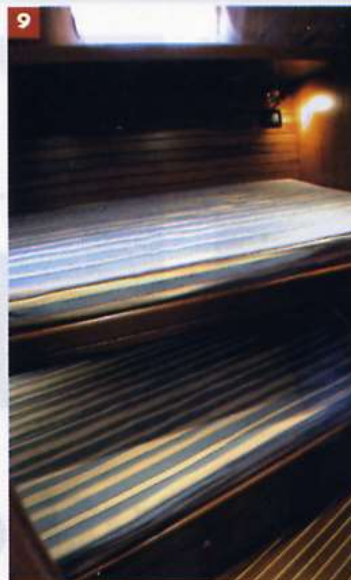


Nonostante l'aspetto classico, la **tecnologia costruttiva** di Franchini è all'avanguardia. Il cantiere, come dicevamo, è l'unico licenziatario per l'Italia della tecnica a infusione di resina denominata Scrimp. Questo sistema, che prevede l'applicazione del sacco a vuoto sui tessuti stesi a secco, con successivo "risucchio" della resina mediante l'aspirazione dell'aria, è nato in America per la costruzione di barche da regata, dato il miglior controllo della quantità di resina usata e, quindi, dei pesi. In realtà però apporta grandi vantaggi anche per i cruiser: oltre a migliorare le caratteristiche meccaniche dello stratificato e a diminuire la possibilità di delaminazione e, quindi, di osmosi, rende gli scafi più solidi, perché i madrieri e i longheroni di

rinforzo vengono laminati contemporaneamente allo stratificato diventando, di fatto, una struttura monolitica. Scendere sotto coperta nel Franchini 47 L può risultare un'esperienza nuova per chi conosce solo le barche a vela; si troverà perfettamente a suo agio chi invece, apprezzando alcune caratteristiche delle barche a motore, sogna di riuscire a coniugare gli aspetti migliori dei due mondi. In particolare, sono molte le persone che amano veleggiare ma non sopportano quell'aspetto rintanato e catacombale che caratterizza la maggior parte delle barche a vela. Lo dimostra il continuo fiorire di nuovi progetti deck saloon. Ebbene, se la pensate così, nulla vi soddisferà più del Franchini 47 L. Per entrare in

quadrato si fa scorrere la grande porta in vetro e acciaio, sagomata a formare un pezzo unico con tre superfici. Tre gradini e siete dentro, ma il contatto visivo col "fuori" resta totale con una panoramicità a 360 gradi. Soprattutto non si ha affatto la sensazione di essere "scesi", come se il pavimento del quadrato fosse allo stesso livello della coperta (come sui motoscafi, appunto). Questa impressione non è facile da ottenere e non basta la semplice adozione di una deck house. Inoltre, nonostante il pozzetto centrale, la lunghezza del quadrato risulta ottima. **La dinette** ha un grande divano a "C" elegantemente rivestito in pelle e un tavolo di buone dimensioni che, ovviamente, può essere sfruttato solo su tre lati. In questa zona il pavimento è rialzato

1, 2. ecco la sensazione che si prova nel quadrato del Franchini 47 L. Lo spazio non manca e la luce è veramente tanta. Qualche problema lo può creare il fatto che i vetri siano tutti fissi, ma niente paura: se siete calorosi potrete montare un impianto di aria condizionata. **3.** La zona del carteggio, una vera stazione di comando sotto la quale si sviluppano ampi armadi, adatti anche alle cerate. **4.** In dinette, metà del tavolo si ribalta scoprendo un tavolino bar. **5.** la cucina si sviluppa lungo il corridoio di poppa. Lo spazio dalla paratia è ridotto, situazione poco agevole per sfruttare gli stipetti bassi ma sicuramente comoda per cucinare in navigazione



6. il letto matrimoniale della cabina a poppa è grande e arioso, senza parti soffocanti sotto il pozzetto. **7.** il bagno di poppa con le due zone distinte. Da notare la qualità delle finiture, un ambiente veramente gradevole. **8.** la cabina di prua offre due letti di buone dimensioni che, aggiungendo un triangolo centrale, possono trasformarsi in un ampio matrimoniale, largo alle spalle ben due metri. **9.** la cabina con letti a castello risulta un po' soffocante. Le cuccette sono di buone dimensioni ma quella sotto soffre per la scarsa altezza che la separa da quella soprastante

e, anche se da seduti non si vede il mare, la panoramicità è buona. Abbondanti i volumi di stivaggio dietro il divano e sotto il pavimento. Di fronte vi è il tavolo da carteggio, grande e ben organizzato, completo di poltrona girevole in pelle. Buono anche lo spazio per l'elettronica. Nel corridoio che porta a poppa si sviluppa la cucina, lunga e ben articolata. È completa di lavelli rettangolari profondi e di ben due frigoriferi. In fondo, attraverso una porta piuttosto bassa, si accede alla cabina armatoriale. Questo ambiente ha un'area calpestabile un po' sacrificata; in compenso il letto è grande e non mancano gli stipetti per lo stivaggio. È intelligente la soluzione adottata nel bagno: lo spazio è diviso in due zone, una con livello e

stipetti, l'altra è un vero e proprio box doccia dove, però, è stato posto anche il wc. In tutta la zona di poppa scarseggiano le altezze: se siete alti più di 180 cm state attenti alla testa. Verso prua si trovano: una cabina a letti sovrapposti, dotata di due cuccette di buone dimensioni ma un po' soffocanti, specie quella sotto; il secondo bagno, di buone dimensioni e ben rifinito, e la terza cabina. Quest'ultima, forse quella che ci ha soddisfatto di più, è dotata di due letti comodi sia se usati separati che uniti in un matrimoniale, di un discreto calpestio, di notevoli e diversificati volumi di stivaggio e, soprattutto, di una buona altezza. Sempre raffinate le finiture, con qualche piccola sbavatura che ne evidenzia la fattura artigianale.

A. dal corridoio di poppa si entra, attraverso una vera porta, nella grande sala macchine posta sotto il pozzetto. L'accesso agli impianti è agevole e vi è persino una zona pavimentata. Ben realizzata l'insonorizzazione. **B.** gli ampi e pratici cassetti ricavati sotto le cuccette di prua. Peccato siano privi di guide. **C.** sul lato di poppa della dinette trova spazio una bella tv a cristalli liquidi. **D.** la cucina è completa di due vani per il freddo: il primo è un vero frigo verticale completamente realizzato in acciaio; l'altro è un congelatore (notate lo spessore della coibentazione) a pozzetto

T E S T FRANCHINI 47 L



FOTO DE MARIA (CANON)



FOTO DE MARIA (CANON)



FOTO DE MARIA (CANON)



FOTO DE MARIA (CANON)

Benvenuti a bordo

Dobbiamo essere sinceri: il Franchini 47 L un po' ci ha sorpreso. Con questo non intendiamo dire che è un fulmine di guerra, ma se l'è cavata egregiamente anche in situazioni a lei non congeniali. La prova si è svolta in una tipica giornata mediterranea: vento oscillante tra gli 8 e i 12 nodi di reale e mare appena

mosso (più alcune onde vagabonde alzate da qualche motoscafo di passaggio), situazioni non certo ideali per un cruiser da 17 tonnellate pensato per macinare miglia in sicurezza anche in situazioni impegnative. In condizioni simili, di solito, questo tipo di barche va a motore. Noi invece abbiamo piacevolmente bordeggiato con velocità che oscillavano tra i 6,2 e i 7 nodi, senza mai perdere passo sulle onde, che vengono aperte con decisione dalle forme della prua, e rallentando relativamente poco anche quando il vento calava. Certo, è fondamentale non dover stringere più di tanto (come anche non dover andare in poppa piena), se pretendete di salire oltre i 35° apparenti le prestazioni diminuiscono vistosamente e, allora, si sentono di più anche le onde. Ecco, proprio questo è il segreto per divertirsi con il Franchini 47 L: non dovete farle perdere potenza, perché quando naviga in velocità le sue linee e il dislocamento le consentono di passare anche su onde più ripide senza risentirne. Quando, invece, non ha potenza, la massa si fa sentire e si innesca un beccheggio a "pendolo" difficile poi da smorzare. Anche le virate, se fatte con accortezza, nonostante l'impedimento dovuto allo strallo di trin-

chetta, non ci hanno mai rallentato più di tanto, consentendoci di ripristinare velocemente il passo sulle altre mure. Incredibile la stabilità di rotta: la chiglia lunga e il piccolo skeg sul timone agiscono a dovere, le linee dello scafo, strette e stellate, e il piano velico equilibrato fanno il resto: navigare sul Franchini 47 ha un sapore d'altri tempi, quando le barche andavano dritte da sole, senza quella tendenza a orzare o a modificare la rotta sulle onde che la maggior parte delle barche attuali dimostra. Di contro, però, il timone offre poca sensibilità e può risultare difficile entrarvi in sintonia. Il difetto non è da imputarsi alla pala che, anche in manovra, ha dimostrato un'ottima efficienza; va invece ricercato nei lunghi e contorti percorsi della timoneria che, inevitabilmente, affliggono quasi tutte le barche a pozzetto centrale. Di fatto la sensazione è un po' spugnosa e, se non si ha dimestichezza, specie alle andature portanti si rischia di correggere con angoli eccessivi con conseguente scodinzolamento. Ma si tratta di farci l'abitudine, è solo una questione di sensibilità. A motore, il 125 cavalli fa bene il suo dovere. Gli abbondanti volumi immersi e le linee di carena, infatti, necessitano di una buona potenza per raggiungere la velocità critica, anche perché la poppa alta tende a trascinare parecchia acqua. Noi abbiamo toccato punte di 8,5 nodi a manetta con una onesta velocità di crociera di oltre 8 nodi, che si mantiene tale anche con mare formato in prua. Anche in manovra bisogna prenderci la mano: per sentire il timone in retro ha bisogno di un discreto spazio, ma l'elica di prua (fornita di serie) è potente e fornisce un buon aiuto, anche se, con la pratica, vi troverete a usarla sempre meno.

S C H E D A T E C N I C A

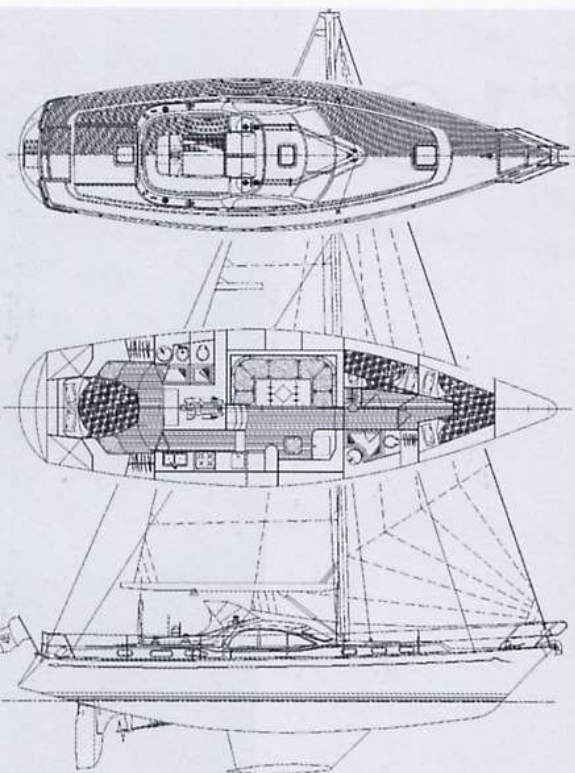


FOTO DE MARIA (CANON)

FOTO DE MARIA (CANON)

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto	196x48 cm
Spazio tra panche	116+113 cm
Passavanti	44+41 cm
Prendisole poppa	250x175 cm
Tavolo dinette	160x95cm
Tavolo carteggio	98x60 cm
Letti prua	197x68+40 cm
Letti castello	195x85+80 cm
Letto poppa	193x160+110 cm
Larghezza porte	43 cm

DEDICATO A ...

Le barche deck saloon a pozzetto centrale sono, storicamente, un prodotto tipico dei cantieri nordici. Barche belle, marine e robuste, ma spesso poco adatte alla vita che siamo abituati a fare (provate a navigare, anche in estate, nei mari del nord e capirete perché). Malgrado tutto, però, sono molto apprezzate anche in Mediterraneo, perché è proprio la tipologia ad essere amata. Il motivo, a nostro avviso, è che, più di tutte le altre, sono adatte a un utilizzo totale. Franchini è stato tra i primi a capirlo, forse perché le sue barche, raffinate e di buona qualità, sono apprezzate proprio da chi ama viverle fino in fondo. Con il nuovo 47 L questo concetto si spinge agli estremi: pur con linee di scafo tradizionali e marine, le sovrastrutture sono studiate per offrire la massima vivibilità tentando di limitare gli inconvenienti tipici delle barche a vela. Per molti questo potrebbe fare la differenza. Se per voi la barca deve essere anche una seconda casa, se amate la libertà e la pace della vela ma odiate gli ambienti bui, se il quadrato della vostra barca deve essere un "salotto sul mare" da cui godervi fino all'ultimo raggio di sole, non scordate di provare questo 47 piedi: potreste ricredervi (o far ricredere vostra moglie) su molte cose.



FOTO DE MARIA (CANON)

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Franchini Yacht Design

Lunghezza scafo	14,83 m
Lunghezza gall.	11,65 m
Larghezza	4,12 m
Immersione	1,93 m
Dislocamento	16.800 kg
Zavorra	5.030 kg
Sup. vel.	121,00 mq
Motore Yanmar 4 JH3-DTE	125 hp
Serb. nafta	620 l
Serb. acqua	850 l

ATTREZZATURA

- Albero Velscaf, 2 crocette acquaretate, sartame in spiroidale continuo, verniciato di bianco
- Avvolgifiocco Bamar C3
- Vang rigido Bamar
- Winch Antal 2x52 elettrici + 1x44 elettrico + 3x44
- Stopper (8 + 4) Antal V-grip
- Timoneria Solimar, ruota rivestita in legno ø 100 cm
- Attrezzatura di coperta Antal
- Randa steccata con lazy bag e genoa in dacron

COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich con fibre vetro E e balsa o pvc, stratificazione con tecnologia Scrimp (infusione di resina); laminato pieno nella zona della chiglia

DOTAZIONI

- Coperta in teak
- Osteriggi (3) e oblò (10) Lewmar
- Salpancore elettrico Quick 1.200 w
- Frigo elettrico 100 l e freezer 60 l
- Impianto acqua calda (boiler 35 l), doccia in pozzetto
- Batterie 2x180 Ah + 1x180 Ah
- Impianto 220v con cavo e caricabatt. 60 Ah
- Strumenti vento, eco log e vhf
- Gps plotter, stereo con cd
- Sprayhood, cuscini per pozzetto e prendisole
- Pilota automatico
- Elica di prua
- Generatore Mase 3,5 kw
- Wc elettrici a depressione
- Dotazioni di sicurezza (esc. zattera e razzi) + Epirb

METEO DELLA PROVA

Vento: da 9 a 12 nodi reali

Mare: poco mosso

PREZZO

Franchini 47 L	€ 495.000
Optional	
Randa avvolgibile	3.840
Trinchetta avvolgibile	2.196
Elica a pale orientabili J-Prop	3.650
Bimini	2.480
Climatizzatore reversibile	11.150
Dissalatore	9.500
Forno a microonde	870

Prezzi fco cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Franchini Yachts

SS 424, località Pianacci - 61040 Mondavio (PS)

Tel: 0721 987014 - Fax: 0721 987832

www.franchiniyachts.it - franchini@franchiniyachts.it

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
CONTEST 48 CS	Conyplex	14,75	4,25	18.300	123,20	576.000
HALLBERG-RASSY 46	H-Rassy	15,12	4,35	16.000	110,00	471.200
WAUQUIEZ 48 PS	Wauquiez	14,65	4,50	16.000	123,00	473.812
MOODY 47	Moody	14,53	4,40	15.330	106,00	405.000