

**SUPERPROVA**

# FRANC

*Estetica classicheggiante, con contenuti progettuali moderni: la nuova ammiraglia dello studio Starkel per il cantiere Franchini è un sedici metri molto confortevole sia sopra che sottocoperta*

di Leonardo Zuccaro





## PREGI

- Interni ariosi e ben ripartiti
- Ampia autonomia di acqua e carburante
- Grandi superfici libere in coperta

## DIFETTI

- Scorrevole verticale di ingresso poco marino
- Cuccette alte degli ospiti penalizzate dalla landa
- Cabina di poppa poco insonorizzata

# FRANCHINI <sup>53</sup>

**C**inquant'anni passati a costruire motor-sailer, hanno fatto di Franchini un vero specialista di "fifty", una tipologia che denota da qualche tempo molto interesse non più solo dei crocieristi nordici ma anche di quelli italiani. La nuova generazione dei sailmotor si è finalmente liberata degli assurdi piani velici bassi e larghi, delle configurazioni a chiglia lunga, di qualche tonnellata di peso, migliorando notevolmente le prestazioni a vela pur senza modificare l'orientamento crocieristico per il quale sono nate. A Franchini va il merito di aver adattato il piano di coperta alle nostre condizioni estive, realizzando pozzetti protetti ma non infossati e grandi superfici libere per vivere il "fuori". Requisiti che ritroviamo espressi anche sul nuovo 53L.

## ESTETICA E PROGETTO

Le molte analogie con il modello più piccolo della gamma, il 41L, confermano che il "family feeling" scelto da Franchini e Starkel per la nuova serie resta improntato alla classicità. Quel taglio della poppa, lo slancio accentuato della prua, l'insellatura del cavallino e la stessa tuga a due livelli, con la deck house corta e molto inclinata sulla parte frontale, richiamano alla mente i cruiser americani degli anni '60. Alla piacevolezza d'insieme contribuisce la colorazione blu dello scafo, che maschera l'altezza dei bordi liberi e snellisce la vista laterale. Quasi in contrasto con l'estetica, le linee d'acqua e in particolare le appendici mostrano invece elementi progettuali moderni: il bulbo è a siluro terminale, per abbassare il baricentro mantenendo l'immersione poco al di sopra dei due metri, mentre il timone molto allungato ma incernierato sul semiskag strutturale concilia la robustezza con l'efficienza e la manovrabilità, merito anche della distribuzione centrale dei volumi immersi. Del 53 esiste anche la versione S, che differisce per la tuga ad un solo livello e per una diversa ripartizione degli interni.



La collaborazione tra il progettista triestino Roberto Starkel e il cantiere Franchini prosegue anche con questa nuova ammiraglia di sedici metri e mezzo, come sempre un dislocamento medio-pesante con notevole sviluppo della superficie velica e lunghezza al galleggiamento moderata.



La dinette di forma quadrata dispone di un tavolo ad ante apribili a compasso, intorno al quale possono sedere comodamente dieci ospiti. Sul lato opposto è ricavato un divanetto a L e un mobile bar.



La cuccetta bassa delle cabine ospiti è molto comoda, mentre l'alta è ostruita dalla landa.

## COPERTA E ATTREZZATURA

Lo schema del piano di coperta ruota attorno al pozzetto centrale di forma quasi quadrata, che divide in due le zone destinate a prendisole, entrambe di grandi dimensioni: quello di poppa, incastonato nel prolungamento dei paraspruzzi, misura 195x220 cm, mentre quello sulla tuga a prua dell'albero è di 200x250 cm. Pur riconoscendo la comodità del passaggio sopra-sottocoperta, la scelta del portello di ingresso verticale scorrevole ci sembra però poco marina. Le manovre di drizza sono rinviate in pozzetto a un winch elettrico posto al centro della tuga, mentre quelle di scotta sono raccolte attorno alla ruota e servite da due winch elettrici Harken per il genoa e due 48 manuali per la scotta della randa, rinviata così su ambo i lati. Sui prossimi esemplari, la demoltiplica del paranco (attualmente 4:1) sarà ridotta per facilitare il recupero in strambata. Seguendo gli ultimi dettami della progettazione, le rotaie del genoa e il relativo rinvio sono posizionati sul cordolo della tuga, liberando i passavanti. Ampio lo spazio di stivaggio creato dai due profondi gavoni di poppa e dalla cala vele di prua.

## ALBERO E VELE

L'armo in testa d'albero a sloop-cutter con doppio avvolgifiocco consente l'uso di un genoa al 150% per vento leggero, che viene direttamente rim-



Da notare la pulizia della tuga priva di boccaporti e il singolare raccordo con il ponte.



Posta sul dritto di prua, l'ancora non ha più bisogno del musone. Di contro, non può essere sostituita.



L'alta e sicura falchetta con teak massello delimita dei passavanti molto liberi.



*La vista laterale evidenzia le linee classiche che caratterizzano tutta la nuova serie del cantiere e che trovano nel taglio della poppa "vecchio stile", nella insellatura del cavallino e nello slancio accentuato della poppa gli ingredienti principali. L'armo a sloop-cutter, con la randa di importanti dimensioni, consente un facile e sicuro controllo delle superfici.*



*Della cucina a sviluppo lineare colpisce l'altezza sotto il baglio che è 2,40 m. Molto ampio lo stivaggio.*



*In primo piano, la saletta nautica sopraelevata che include il carteggio con doppia seduta e la consolle portastrumenti; sul fondo si nota il locale equipaggio con cuccetta e wc.*



*La toilette armatoriale è completa di box doccia separato, dentro cui è stato posto il bidet.*



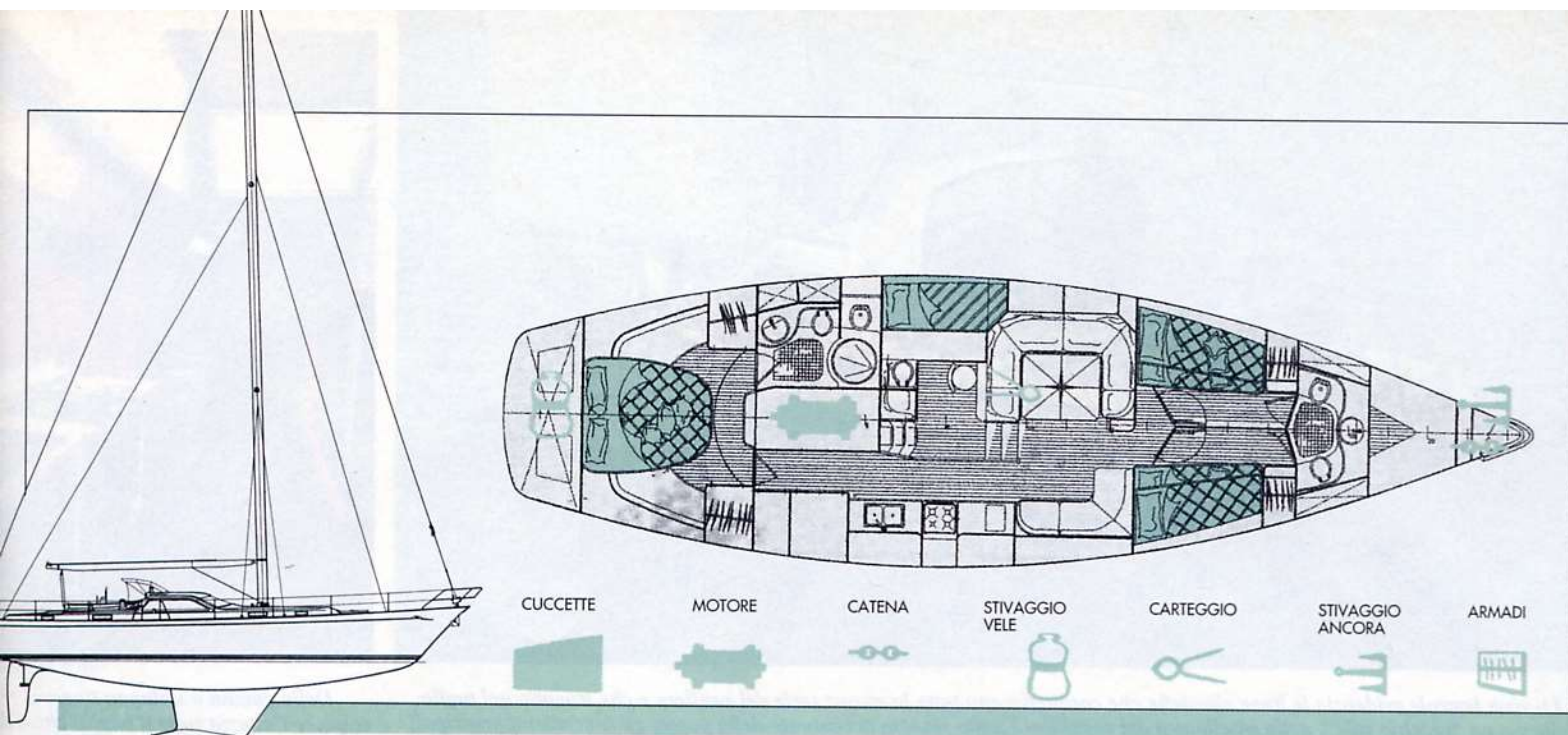
*In alternativa alla soluzione del letto centrale è possibile optare per i due letti singoli a murata larghi 100 cm, indubbiamente più comodi in navigazione.*



*Il pozzetto lungo 2,40 m e largo 2,03 m è protetto dal dodger in tela e dai paraspruzzi continuo, che realizza sedute molto comode, inclusa quella del timoniere che può controllare tutte le manovre di scotta poste a lato.*



*La zona di poppa è completamente piana e ingloba un ampio prendisole in parte raccolto nel prolungamento dei due paraspruzzi. Visibili i due portelli dei gavoni, entrambi molto profondi, a cui si aggiunge la cala vele di prua.*



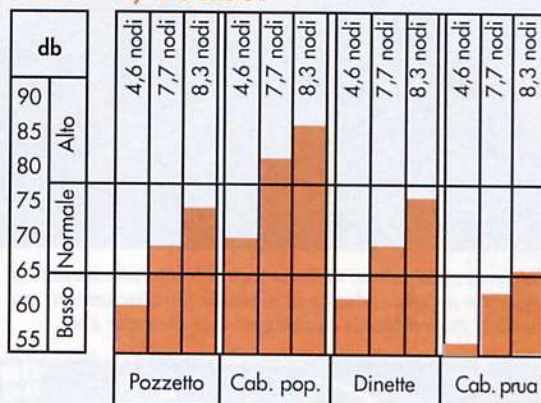
## Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● Estetica molto classica con contenuti progettuali moderni, come il bulbo a siluro, il timone allungato e le sezioni pulite della carena. Il dislocamento pesante garantisce ampi stivaggi.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● La principale peculiarità è l'estensione delle superfici libere, da usare anche come prendisole. Il pozzetto è ampio e riparato, ma lo scorrevole d'entrata è poco marino.
- ALBERO E VELE** ●●●● Priorità alla robustezza, anche a scapito di qualche chilo di troppo. Le lande delle crocette basse anteriori limitano il piano della cuccetta. Piuttosto complete le dotazioni di serie.
- INTERNI** ●●●●●● Grandi volumi di carena si traducono in spazi ariosi e altezze sopra la media della categoria. La politica semicustom del cantiere consente di personalizzare gli interni.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●● Non molto raffinata ma solida e affidabile. Curate le finiture, specie per quanto riguarda la lavorazione del teak.
- A MOTORE** ●●●●● Tra le motorizzazioni previste, il 145 Volvo ci sembra adeguato alla stazza. Un po' difficoltosa la manovrabilità in retromarcia ed alti i valori di rumore, buona l'accessibilità.
- A VELA** ●●●● È una buona fondista, senza spunti esaltanti ma con una costanza di passo notevole. Ottima la stabilità di rotta e molto comoda la seduta alla ruota.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●●● Buon livello complessivo dell'impiantistica, ma soprattutto ampie autonomie per crociera a lungo raggio.

## Vel. a motore/giri min.

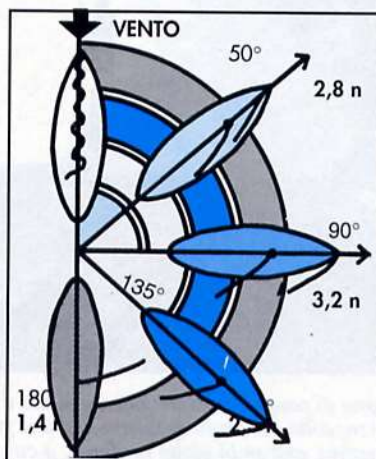
Giri al minuto	Nodi
1200	4,6
1900 CROCIERA	7,7
2700 MAX	8,3

## Rumorosità motore: velocità/decibel



## Risultati del test

Bolina: Angolo reale 50°  
 Angolo sbandamento max 5°  
**Velocità**  
 bolina: 2,8 n  
 traverso: 3,2 n  
 lasco: 2,3 n  
 poppa: 1,4 n  
**CONDIZIONI DEL TEST**  
 Velocità del vento reale: 5/6 nodi  
 Stato del mare: calmo  
 Vele usate: randa avvolgibile  
 -genoa avvolgibile 140 %



Misurazioni effettuate con Gps  
 Panasonic, fonometro Delta e  
 stazione del vento Autohelm.

## Attrezzature

Verricelli	Harken
Rotaie e trasto randa	Harken
Stopper	Antal
Bussola	Ritchie
Albero	Bamar
Avvolgifiocco	Bamar
Boccaporti e oblò	Goiot-Lewmar

## Dimensioni

<b>Altezze in cabina</b>	
Dinette	m 2,02
Cabina di poppa	m 1,87
Cabine di prua	m 1,96
Toilette di prua	m 1,93
<b>Lung. del pozzetto</b>	m 2,40

## "Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●●  
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●●●  
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●●  
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●  
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●●

## Legenda

● Scarso  
 ●● Sufficiente  
 ●●● Discreto  
 ●●●● Buono  
 ●●●●● Ottimo

# FRANCHINI 53

piazzato dalla trinchetta con venti più sostenuti, il che evita di usare il genoa parzialmente avvolto. Il profilo scelto per l'albero Bamar, un due crocette appoggiato sul fondo, non lascia dubbi sulla priorità data alla robustezza e anche l'insartimento in spiroidale discontinuo, che include le volanti alte non strutturali da contrapporre alla trinchetta, segue la stessa direzione. Di serie l'avvolgifiocco manuale del genoa, il vang rigido e tre vele (randa-genoa-trinchetta) della South Sails. Avvolgiringa manuale e tendipaterazzo sono optional.

## INTERNI

Grazie alla deck house, gli interni inglobano una zona di ingresso rialzata che nell'esemplare in prova era adibita a saletta nautica. Va precisato

che la ripartizione è modulabile secondo le esigenze armatoriali e che i volumi sono tali da consentire la personalizzazione più completa. Adiacente alla saletta nautica si apre il locale marinaio, che comunica con la sala macchine ed è dotato di cuccetta e wc ma di poco spazio di stivaggio. Due gradini danno accesso al livello inferiore, dove si apre il quadrato con un'ampia dinette per dieci sedute sulla sinistra e un divanetto opposto. Nel lungo corridoio verso poppa si sviluppa la cucina lineare, ricca di piani di lavoro e accessori e con una altezza di ben 240 cm; subito dietro la toilette di servizio. Spaziosa ma soprattutto ben disposta la cabina armatoriale, con due letti singoli larghi 100 cm posti a murata, separati dal mobile centrale con cassetti e libreria a vetri; nel box doccia della toilette c'è spazio anche per il bidet. Dal quadrato in avanti la zona ospiti, con due cabine gemelle a letti sovrapposti (il superiore è purtroppo in parte penalizzato dalla landa) e una lussuosa toilette in comune a prua estrema, anch'essa dotata di bidet. L'aerazione è assicurata da numerosi boccaporti, oblò e "Dorade".



La sala motore con primo piano il Volvo Penta di 6 cilindri da 145 cv. Il cantiere propone propulsioni da 130 a 200 cv.

## CONSTRUZIONE E FINITURE

Sandwich di termanto per l'opera morta, laminato pieno dal galleggiamento in giù: la stratifica del 53, sperimentata da anni su tutti i Franchini, senza essere troppo spinta per non rischiare fenomeni di delaminazione nei punti di maggiore stress, irrigidisce la struttura e riduce la formazione di condensa. Quindici madieri e sei longheroni direttamente resinati a scafo costituiscono la fitta ossatura di rinforzo, senza uso di controstampi salvo per impermeabilizzare i bagni. L'asse del timone è un pieno da 60 mm di acciaio inox, il bulbo è in ghisa con i classici prigionieri e contropiastre interne.

Due mani di epossidica proteggono la carena dall'osmosi. Alto nel complesso il livello di finiture, con una bella qualità del teak.

## A MOTORE

Sono previste varie motorizzazioni, che vanno da 130 cv (propulsore di serie) a 200 cv. L'esemplare della prova disponeva di un Volvo Penta 6 cilindri da 145 cv con trasmissione a linea d'asse ed elica a tre pale fisse. Le velocità rilevate al Gps sono in linea con quelle teoriche di carena, segno che la potenza è sufficiente. A marcia indietro si avverte una certa tendenza destrorsa, che un'elica a pale orientabili dovrebbe in parte limitare. Ottima l'accessibilità al vano che, per grossi interventi, fruisce del fondo apribile del pozzetto; alquanto rumorosa invece la zona di poppa.

## A VELA

Pur non essendo quelle della prova le condizioni migliori per valutare un sailmotor (appena 5/6 nodi di vento reale), il 53 ha dimostrato di cavarsela piuttosto bene in bolina, aiutato anche dall'assenza di onda che ha permesso di sfruttare la sua notevole inerzia. Da considerare che l'esemplare della prova disponeva di randa avvolgibile ed elica a tre pale fisse, entrambe molto penalizzanti con venti così leggeri. Alle andature larghe le 20 tonnellate di dislocamento si fanno invece sentire ed anche per questo va previsto uno spi asimmetrico dotato di calza. La risposta del timone è lenta e graduale e se questo limita un po' la sensibilità della ruota, assicura una buona stabilità di rotta, oltre a perdonare qualche distrazione.

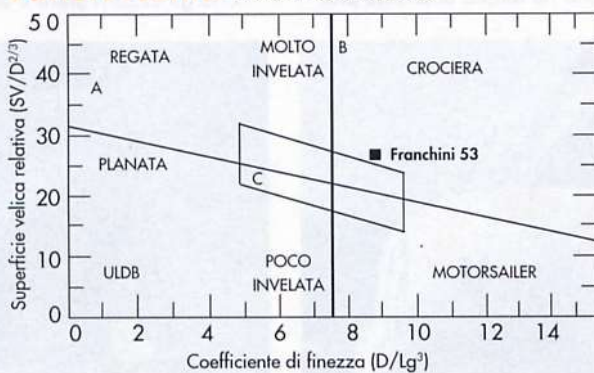
## DOTAZIONI E IMPIANTI

I serbatoi sono posti in sentina, a vantaggio del beccheggio e del volume di stivaggio. Ampie le autonomie, compresa quella di elettricità che è di 400 Ah per i servizi e 200 per il motore. La sala macchine può ospitare il generatore e il dissalatore, predisposti già dal cantiere. Abbastanza completa la dotazione di serie.

(L.Z.)

## Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



**LEGENDA**  
A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).  
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano  
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.  
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

## Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	16,60
Lunghezza scafo	m	16,26
Lunghezza al gall.	m	13,30
Larghezza	m	4,54
Pescaggio	m	2,25
Dislocamento	kg	19300
Zavorra	kg	7300
Superficie velica 140%	m <sup>2</sup>	162
Numero cuccette		7
Motori e cavalli	Volvo	130/200 cv
Capacità serb.acqua	lt	1300
Capacità serb.gasolio	lt	600
Disegnata da:	Studio Starkel	
Costruita da:	Franchini Yachts,	
	Via dell'Industria 9, 47036 Riccione	
	(RN), tel 0541/603606, fax 0541/602303	

## Optional

- Avvolgiringa	L.	22.800.000
- Elica di prua (8 kW)	L.	9.100.000
- Motore Volvo 40 cv	L.	3.742.000
- Capottina pozzetto	L.	3.700.000
- Generatore (6,5 kW)	L.	24.000.000

## Fattori tecnici

Velocità critica	n.	8,86
Lft/Baglio max		3,66
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		37,8 %
(valori medi compresi tra 24 e 47%)		
Coefficiente di finezza		8,20
Superficie velica relativa		22,52

## LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.  
γ: angolo rispetto alla direzione del vento reale.  
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri progettuali.

## Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	6	10	15	20
γ 45°	<b>Bolina</b>	3,4	5,5	7,1	8,1
γ 90°	<b>Traverso</b>	3,6	6,5	8,1	8,6
γ 135°	<b>Lasco</b>	2,8	6,1	8,3	9,3
γ 180°	<b>Poppa</b>	2,6	5,0	6,5	7,4

## I concorrenti

Modello	Progettista	Lft (m)	Disloc. (kg)	Cucc.	S.vel. (mq)	Cantiere	Prezzo
Franchini 53 L	Starkel	16,60	19300	7	160	Franchini Y.	825.000.000
HR 53	Frers	16,44	23000	7	130,7	Hallberg Rassy	867.300.000
Najad 52	Beyer	16,20	20000	10	147	Najad Varvet	880.000.000
Alden 54	Alden	16,48	18144	8	176	Alden Y.	708.000 US\$
Oyster 55	Pye	16,83	22680	8/10	148,4	Oyster M.	479.650 Sterl
Wauquiez 54	Dubois	16,80	22000	8	167	Wauquiez	5.100.000 FF
Nauticat 521	S&S	15,60	24000	7/11	151	Siltala Y.	1.020.000.000
Solaris 57 CC	Peterson	17,20	23000	8	173	Se.Ri.Gi.	-
Taswell 56	Dixon	17,01	22000	7/8	155,3	Ta Shing	575.000 US\$
Christina 52	Peterson	15,80	14200	10/12	140	Hans Christian	420.000 US\$
Atlantic 55	Anassis	16,50	22000	10	160	Atlantic	534.000.000

Per maggiori dati consultate "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.