

SUPERPROVA

CENTUR

PREGI

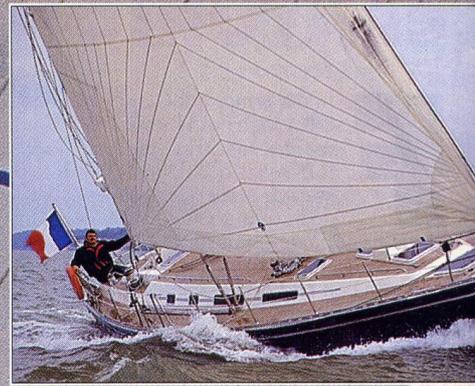
- **Alto livello** qualitativo della costruzione
- **Piano di** coperta funzionale e abitabile
- **Prestazioni** veliche molto elevate

DIFETTI

- **Il serbatoio a** prua penalizza il beccheggio
- **Posizione** della cucina troppo avanzata
- **Accesso scomodo** ai gavoni di poppa



ION 48S



Rick Tomlinson

Classe e marinità caratterizzano questo nuovo modello in sandwich del cantiere Wauquiez, un quattordici metri veloce e confortevole

di Leonardo Zuccaro

CENTURION 48 S

Fin dai tempi del Centurion 32, un dieci metri di Holman & Pye che uscì nel '68, Wauquiez rappresenta il fiore all'occhiello della cantieristica di serie francese. Per livello delle finiture, qualità della costruzione e scelta dei materiali, le sue barche si collocano nella fascia alta del mercato, in concorrenza con le migliori produzioni scandinave. Nel rinnovare la gamma, che è ora divisa in due linee ben distinte (Centurion per la crociera-regata e Wauquiez per la crociera pura), il cantiere ha abbandonato il vecchio sistema del laminato pieno, introducendo il sandwich sottovuoto con uso di fibre ibride di vetro-kevlar. In questo modo si è ottenuta una maggiore rigidità e un baricentro più basso, oltre a un migliore isolamento termo-acustico, senza nulla togliere alla robustezza strutturale che ha fatto dei Wauquiez un esempio di longevità.

PROGETTO ★★★★★

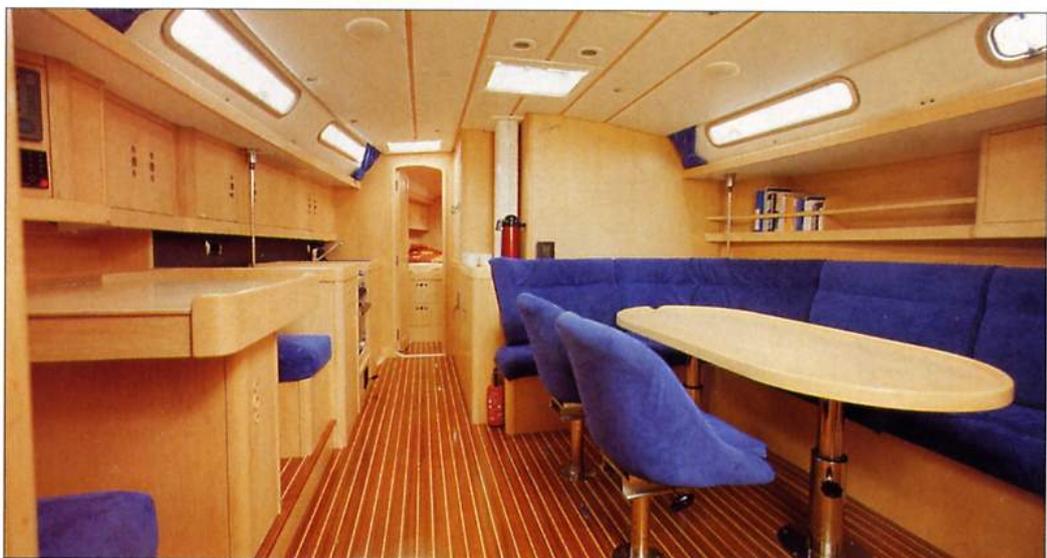
Il Centurion 48 S, che è l'ultimo modello della serie sportiva, porta la firma dell'inglese Ed Dubois, ormai da anni il progettista di fiducia del cantiere francese. Pur costruito con tecniche che consentono un notevole risparmio di peso, il dislocamento resta nella fascia dei medio-pesanti e questo sta a indicare la priorità data alle esigenze dei crocieristi, in particolare alla volumetria interna e al comfort in navigazione con mare formato. Ciò non toglie che l'effettivo abbassamento del baricentro ottenuto dalla costruzione più leggera dello scafo consenta una maggiore rigidità alla tela e quindi alte prestazioni in bolina con vento sostenuto. Le linee d'acqua di stampo IMS sono caratterizzate da sezioni tonde e piene al centro, che si appiattiscono e si allargano verso poppa; le entrate di prua sono invece fini e leggermente stellate, alla ricerca della migliore penetrazione sull'onda. Di serie è previsto un pescaggio di m 2,50, ma è possibile scendere fino a m 1,80 optando per il bulbo a siluro alettato. La colorazione blu dello scafo contribuisce a snellire la vista laterale, anche se mette ancor più in risalto la lunghezza della tuga.

COPERTA ★★★★★

Abituati ormai al "tutto tondo" delle nuove generazioni, la coperta squadrata del 48 S a prima vista può non piacere; per apprezzare questa scelta progettuale bisogna camminare da prua a poppa, entrare e uscire dal pozzetto o stendersi sulle superfici piane e libere della tuga. Solo allora si comprende l'importanza di un appoggio sicuro, dei dislivelli a misura d'uomo e della totale agibilità delle superfici, requisiti che consentono di muoversi con agio anche nelle navigazioni più impegnative. La scotta della randa sdoppiata su entrambi i lati e rinviata ai winch poppieri del pozzetto sono a portata di mano del timoniere; all'albero restano invece tutte le drizze, compresa quella della randa che è servita da un winch elettrico opzionale. Il pozzetto, diviso in due dalla colonnina in vtr su cui è installato il trasto randa e la strumentazione, è protetto da alti paraspruzzi che si abbassano sul retro per rendere più comoda la seduta laterale del timoniere. I due gavoni ricavati sotto la schiena d'asino sono stretti e profondi, ma a prua c'è una cala vele di ampie dimensioni. Per la zattera autogonfiabile è previsto un vano apposito accessibile dallo specchio di poppa, dotato di spoiler attrezzato.



Progettato dall'inglese Ed Dubois, il nuovo Centurion 48 S è un quattordici metri a dislocamento medio-pesante dotato di un piano velico molto allungato e un alto coefficiente di raddrizzamento.



La dinette si sviluppa in lunghezza ed è composta da un divano a L e due poltroncine girevoli. L'esemplare della prova è stato realizzato con interni in acero chiaro, che danno molta luminosità.



Esteticamente non è forse elegante, ma lo specchio di poppa attrezzato e apribile è sicuramente la soluzione più funzionale per avere spazio di stivaggio e una facile discesa sullo spoiler.



Rick Tomlinson

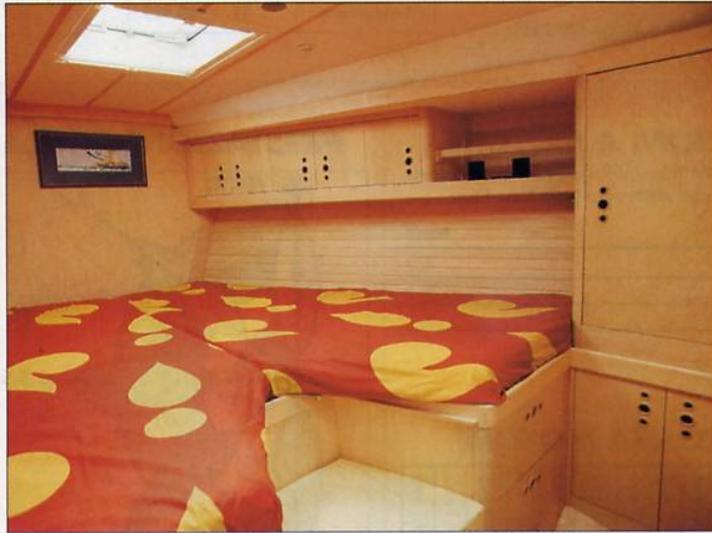
Allo scafo elegante, caratterizzato da bordi liberi bassi e prua aggressiva, si contrappone la tuga molto allungata che privilegia la funzionalità e la sicurezza a scapito dell'estetica. Una scelta che rientra nella filosofia dei Wauquiez, che sono realizzati per le navigazioni più impegnative.



La cucina è posta nel corridoio verso prua.



Comodi letti a castello per la cabina ospiti di dritta.



L'armatoriale è ricavata a prua e dispone di un letto a V molto aperta che forma due cuccette singole. È dotata di due armadi a tutta altezza.



L'ampia toilette armatoriale.



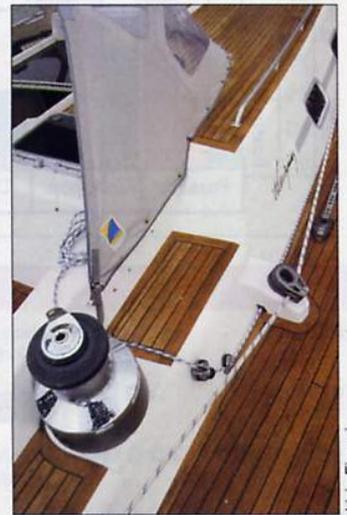
Molto pulito il disegno del pozzetto, che è protetto da alti schienali.



Dietro il gavone dell'ancora si apre un'ampia cala vele.

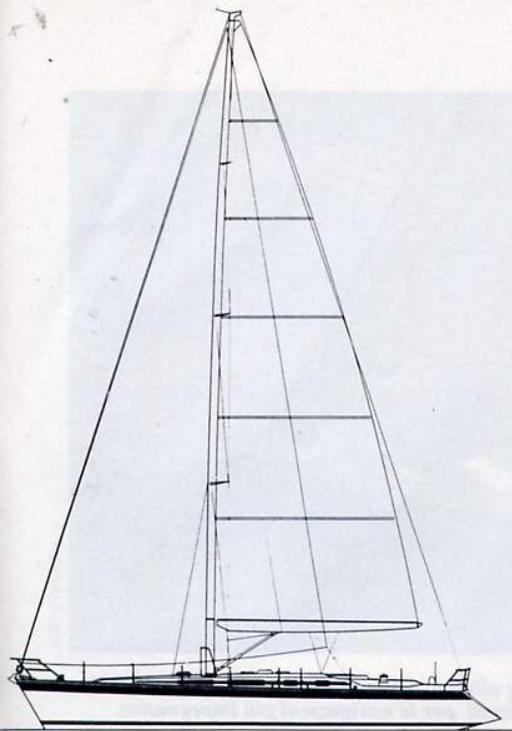


La tuga presenta grandi superfici libere da destinare a prendisole.



Il paraspruzzi ribassato serve ad agevolare l'ingresso in pozzetto.

Livio Fioroni



Il pozzetto è lungo cm 265 e largo cm 160.

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto	m	14,65
Lunghezza scafo	m	14,40
Lunghezza al gall.	m	12,50
Larghezza	m	4,50
Pescaggio	m	1,80/2,50
Dislocamento	kg	16000
Zavorra	kg	5000
Sup. velica (J-150%)	mq	143
Superficie spi	mq	192
Numero cuccette		6+1
Motori e cavalli	Yanmar	80 cv
Capacità serb.acqua	lt	600
Capacità serb.gasolio	lt	360
Disegnata da:	Ed	Dubois
Costruita da:	H.	Wauquiez
Importata da:	Repubblica Marina	
	Via Arc. Calabiana 6,	20139 Milano,
	tel. 02/5696841, fax	02/5696614

ATTREZZATURE

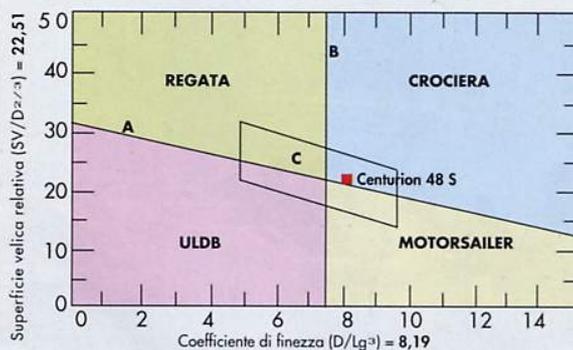
Verricelli	Lewmar
Rotaie e trasto randa	Lewmar
Stopper	Spinlock
Bussola	Plastimo
Albero	Sparcraft
Timoneria	Whitlock
Boccaporti e oblò	Goiot

OPTIONAL

- Bulbo corto	FF	29.250
- Antivegetativa	FF	12.000
- Pulpiti base d'albero	FF	3.470
- Avvolgifiocco	FF	38.429

FATTORI TECNICI a cura di Reno Mandolesi

Velocità critica	n. 8,59	Zavorra/Dislocamento	31%
Lunghezza scafo/Baglio max	3,20	(valori medi compresi tra 24 e 47%)	
(meno di 2,70= barca larga; più di 3,40= barca stretta)		Slanci di carena = Lft/Lwl	1,15
		(valori medi compresi tra 1,18 e 1,24)	



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 presenti sul mercato italiano.
Superficie velica relativa: indica la capacità di superare la velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: valori elevati sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

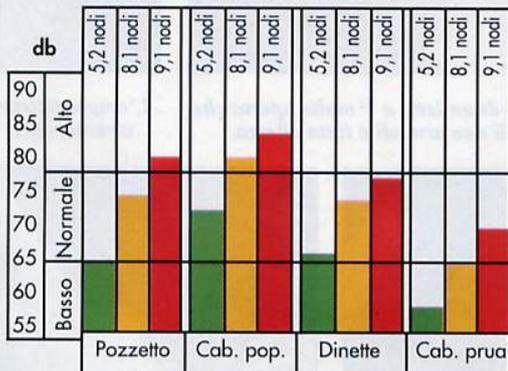
RISULTATI DEL TEST

PRESTAZIONI A MOTORE

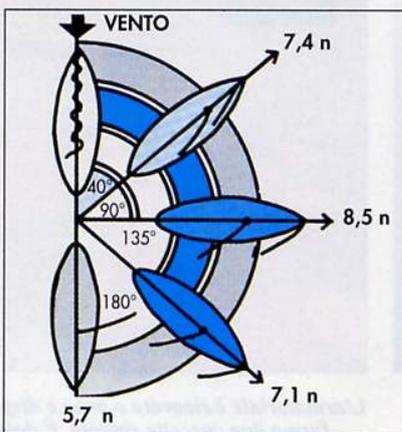
Motore Yanmar 4JH 2M 80 cv (59 kW) con trasmissione a linea d'asse, V Drive ed elica a tre pale Max Prop.

Giri al minuto	Nodi
1500	5,2
2800 Crociera	8,1
3500 Max	9,1

RUMOROSITÀ MOTORE



PRESTAZIONI A VELA



CONDIZIONI METEO

Velocità del vento reale: 14/16 nodi
 Stato del mare: poco mosso

VELE USATE

Randa steccata - genoa 135% avvolgibile

STRUMENTAZIONI USATE

Gps Panasonic con cartografia Navionics - fonometro Delta - stazione del vento Autohelm.

I DETTAGLI AZZECCATI

Il problema dell'aerazione è stato risolto in maniera da garantire l'afflusso d'aria in tutti i locali, senza penalizzare l'agibilità del ponte. Vediamo alcune soluzioni adottate sul 48 S. 1: per ventilare le cabine di poppa, solitamente le più calde, c'è un grande boccaporto sulla tuga che in navigazione è riparato dal dodger in tela. 2: la cabina di prua è invece dotata di due boccaporti ad aperture scontrate, così da "catturare" l'aria sia da prua che da poppa. Tra i due, una doppia manica a vento di tipo Dorade. 3: Funzionale ed efficiente anche l'armo velico in testa, privo di sartie volanti.



PAGELLA

PROGETTO	☆☆☆☆	Potente e agile come un crociera regata, ma confortevole come un crociera puro.	COSTRUZIONE	☆☆☆☆	Rigida, leggera ma molto affidabile. Una delle migliori costruzioni sul mercato di serie.
COPERTA	☆☆☆☆	Funzionale e abitabile, ma l'estetica è discutibile. Ottima la qualità dell'attrezzatura.	A MOTORE	☆☆☆☆	Buone velocità di crociera, con alta riserva di potenza. Discreto l'accesso al vano.
PIANO VELICO	☆☆☆☆	Semplice da manovrare ma efficiente, compensa l'alto dislocamento anche con le brezze.	A VELA	☆☆☆☆	Bolina in modo eccellente, molto leggera la ruota, stabile sotto sbandamento.
INTERNI	☆☆☆	La disposizione della cucina non convince, gli altri locali sono nella media. Aerazione ottima.	IMPIANTISTICA	☆☆☆☆	Se non fosse per quel serbatoio a prua, meriterebbe il massimo dei voti.

☆= scarso ☆☆= sufficiente ☆☆☆= discreto ☆☆☆☆= buono ☆☆☆☆☆= ottimo

PIANO VELICO

☆☆☆☆

Per conciliare l'efficienza con la facilità d'uso, il piano velico è a tre ordini di crocette larghe e angolate di 22° verso poppa. Questa configurazione ha permesso di evitare l'uso delle volanti, ridurre la compressione e di conseguenza contenere il profilo dell'albero (e i pesi), pur conservando un forte sviluppo verticale delle superfici (la I misura ben 20 m). Ottima la qualità dei componenti, dall'albero Sparcraft fino al sartame in tondino Navtec. Di serie la centralina idraulica a due vie, che comanda il paterazzo sdoppiato e il vang, e lo strallo per la trinchetta; optional le vele e l'avvolgifiocco.

INTERNI

☆☆☆☆

Degli interni esiste un'unica versione a tre cabine doppie e due toilette, che presenta alcune soluzioni innovative: la prima riguarda la cucina, posta in corrispondenza dell'albero e sviluppata in lunghezza su entrambi i lati del corridoio verso prua: a murata fornelli, lavabo e tanti stipetti, opposti il frigo e un armadio-cambusa. Se lo sfruttamento dello spazio è ottimale, non altrettanto dovrebbe essere la praticità con onda in prua. Azzeccata è invece la soluzione del carteggio con due panchette contrapposte, che all'occorrenza si trasforma in tavolo supplementare. La dinette è composta da

CENTURION 48

un divano a L molto allungata e due poltroncine girevoli, per un totale di sei sedute comode. Delle due cabine ospiti, una è con cuccetta a castello, l'altra con il solito matrimoniale; entrambe sono dotate di toilette riservata. A prua, l'armatoriale con letto a V molto ampio e bagno con vano doccia separato, anch'esso però privo di accesso dal quadrato. Molto curata l'aerazione, specie nelle cabine di poppa che vantano oltre ai due oblò apribili anche un boccaporto; l'altezza in dinette supera i due metri e si mantiene ovunque sopra 190 cm. Eccellente la finitura dei legni interni, che sull'esemplare della prova erano in acero chiaro, mentre di serie sono in teak.

Altezze in cabina

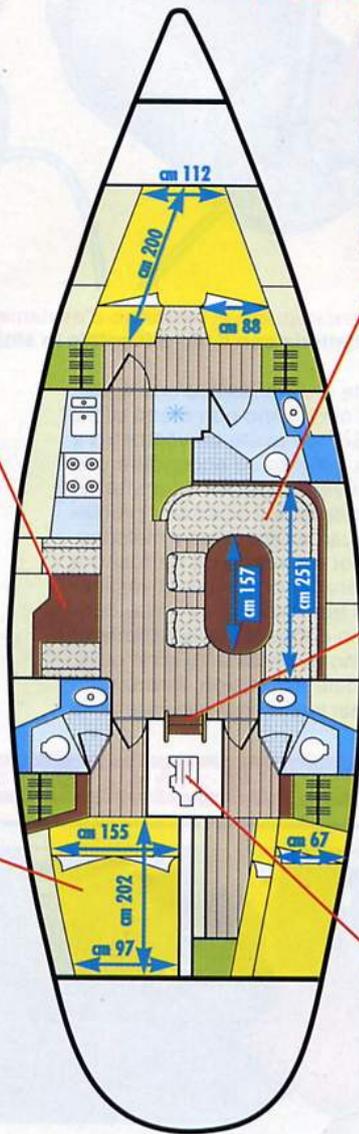
Cabina di poppa	cm 197
Toilette di poppa	cm 191
Cucina	cm 196
Dinette	cm 201
Cabina di prua	cm 199



Al posto del solito carteggio a paratia, il 48 S dispone di un tavolo con piano di cm 82x100 e due panche contrapposte.



La cabina ospiti di sinistra è dotata di una cuccetta matrimoniale di ampie dimensioni; oltre all'armadio a tutta altezza sono disponibili due stipetti e una mensola.



La forma stretta e allungata della dinette offre sei posti comodi, a cui può aggiungersi un'altra seduta con un seggiolino a capotavola.



I lunghi corrimano in acciaio inox e le sponde laterali rendono facile e sicura la scala anche a barca sbandata.



L'accesso al motore Yanmar avviene da tre botole di ispezione piuttosto grandi che in parte suppliscono alle ridotte dimensioni del vano.

COSTRUZIONE

☆☆☆☆

Per scongiurare problemi di delaminazione del sandwich, Wauquiez ha adottato la tecnica del sacco a vuoto con cui viene incollata l'anima di Airex alle pelli in tessuti unidirezionali e biassiali. La zona della prua è raddoppiata con quattro strati di Twaron, un ibrido di vetro-Kevlar che serve ad aumentare la resistenza all'impatto. Le paratie strutturali sono resinate sia allo scafo che alla coperta con un ingegnoso sistema che prevede la foratura del legno e il passaggio, da una parte all'altra, dei fazzoletti di vetroresina. In questo modo la paratia è praticamente "imbullonata" alla scocca. L'ossatura di rinforzo è costituita da madieri e longheroni resinati a scafo, senza uso di controstampi strutturali. In corrispondenza delle lante c'è un omega in laminato pieno che corre da murata a murata. L'asse del timone è in acciaio pieno e scorre su boccole autoallineanti, il bulbo è in piombo.

A MOTORE

☆☆☆☆

A velocità di crociera il 48 S raggiunge tranquillamente gli 8 nodi e supera i 9 al massimo dei giri; in rapporto alla velocità critica che è di 8,5 nodi, la potenza è quindi ben dimensionata. Nella media anche il livello di rumore registrato al fonometro, salvo nelle cabine di poppa dove la trasmissione V Drive trasmette un po' di vibrazioni a regime di giri elevato. Il vano motore è un po' compresso, ma le grandi botole di ispezione consentono di intervenire con relativa facilità. Rapida e precisa la risposta del timone a marcia indietro.

A VELA

☆☆☆☆

La prima cosa che colpisce è la leggerezza della ruota sotto sbandamento, merito dei volumi equilibrati della carena a cui si somma l'effetto delle boccole autoallineanti e della trasmissione a biella del timone. Con vento medio la sua andatura preferita ci è sembrata la bolina, dove mette a frutto l'alto raddrizzamento che consente di navigare a tutta tela in assetto molto stabile. Come tutti i dislocamenti medio-pesanti, in poppa senza spi tende a "sedersi", ma basta orzare qualche grado per riacquistare subito un bel passo. In definitiva è una barca potente ma allo stesso tempo molto confortevole.

IMPIANTISTICA

☆☆☆☆

Acqua e gasolio sono in abbondanza, ma la posizione del serbatoio carburante a prua è alquanto discutibile. L'impianto elettrico prevede 270 Ah di batterie a 24 Volt per i servizi e 200 Ah a 12 Volt per il motore, con un alternatore e un caricabatterie per ciascun circuito. Di ottima qualità tutta la componentistica e molto completa la dotazione standard. (L.Z.)

I CONCORRENTI

Nome	Progettista	Lft (m)	Larg. (m)	Disl. (kg)	Cucc.	S.v. (m²)	Cantiere	Prezzo
Centurion 48 S	Dubois	14,65	4,50	16000	6+1	143	Wauquiez	2.550.000 FF
Baltic 47	J&V	14,31	4,40	11100	6	143,1	Baltic Y.	-
Swan 48	Frers	14,83	4,32	14000	6	141	Nautor	-
X-482	Jeppesen	14,50	4,31	12000	6/8	138,5	X-Yachts	661.180.000
Dufour 48	Berret	15,00	4,60	13500	10	117	Dufour	2.350.000 FF
Master 48	Humphreys	14,50	4,38	13000	7/9	129	Gibert M.	1.705.000 FF
Solaris 48 CC	Peterson	14,70	4,19	14000	8	135	Se.Ri.Gi.	-
Grand Soleil 50	Peterson	15,41	4,30	12500	6	126,5	Pardo	573.000.000
Bavaria 47	J&J	14,60	4,60	12500	10	131,5	Bavaria	424.539.000

Per maggiori dati consultate la rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere. Cambio al 28/1/97: Dollaro = 1614 Lire; Franco francese = 289 Lire; Sterlina = 2.586 Lire.