

SUPERPROVA

Pregi

- Altri contenuti tecnologici nella costruzione e nel rigging e finiture curate
- Elevata stabilità e ridotto beccheggio e rollio
- Prestazioni da racer con comfort interno e in coperta da cruiser oceanico

Difetti

- Manca una libreria nella zona carteggio
- I verricelli del genoa sono sottodimensionati
- Le panche del pozzetto centrale non sono dotate di ombrinali

Scafo in sandwich sottovuoto, albero in carbonio e chiglia ad alette: la tecnologia avanzata entra in casa Wauquiez di Leonardo Zuccaro

CENTURION



RION 67s

CENTURION 61S

Presente sul mercato da circa trent'anni, Wauquiez rappresenta la massima espressione della cantieristica di serie francese; una leadership conquistata sul terreno della qualità, conservando una struttura produttiva rigorosamente artigianale e di conseguenza un alto livello di costruzione e finitura. La gamma, attualmente composta da dieci modelli di lunghezza compresa tra i 36 e i 61 piedi, è realizzata in una cinquantina di esemplari all'anno: sono imbarcazioni a dislocamento medio-pesante, destinate alla crociera veloce e per la loro proverbiale robustezza si adattano perfettamente alle esigenze di quanti amano uscire dal Mediterraneo. Con l'ultimo nato, il Centurion 61 S a cui si riferisce la nostra prova, Wauquiez ha introdotto nuove tecnologie di costruzione per elevare ulteriormente il livello qualitativo e conciliare la robustezza con le performances. Un aggiornamento che ha già dato i primi frutti: la vittoria di classe alla Nioulargue del '92, corsa in CHS.

ESTETICA E PROGETTO

Derivato dal Centurion 59, di cui ricalca fedelmente gli allestimenti interni e il piano di coperta, il 61 S nasce con il preciso intento di incrementare le potenzialità veliche del progetto che l'inglese Ed Dubois ha realizzato tre anni orsono per Wauquiez. In realtà l'obiettivo non è solo quello di fornire prestazioni migliori, bensì di rendere più confortevole la navigazione: la costruzione più sofisticata dello scafo e dell'albero hanno permesso di risparmiare molto peso e di conseguenza diminuire il beccheggio e il rollio e ottimizzare la stabilità laterale. Da un punto di vista progettuale, invece, Dubois ha sostituito la poppa a specchio chiuso del 59 con una più moderna soluzione a spoiler, che allungando le uscite riduce la formazione dei vortici e incrementa la lunghezza al galleggiamento. Nuove anche le appendici: il bulbo ad alette mantiene un'elevata portanza limitando a soli m 2,65 il pescaggio; il timone ad alto *aspect ratio*, stretto e profondo, ritarda lo stallio e migliora la risposta in tutte le andature. Esteticamente il Centurion 61 S conserva la stessa eleganza che ha caratterizzato il modello da cui deriva, con quel pizzico in più di brio derivante dalla poppa così affusolata.

COPERTA E ATTREZZATURA

Anche in coperta si evidenzia il carattere ambivalente voluto dal progettista: concepita essenzialmente per la crociera (e infatti mantiene lo stesso schema distributivo del 59) è stata attrezzata con componenti tipici di un racer, come i bozzelli in titanio, i winch Harken della serie "Racing", le rotaie del genoa con regolazione del carrello dal pozzetto o il circuito della scotta randa a tre sole vie. Unica nota stonata, che la prova ci ha permesso di verificare, è l'assenza di un coffee grinder per il genoa, essenziale in regata ma utile anche in crociera con equipaggio ridotto: cazzare i 122 metri quadri con un normale verricello, anche se a tre velocità, non è da tutti. Due le zone operative principali, la prima ai piedi dell'albero dove si manovrano le drizze e il tangone, la seconda nel pozzetto di poppa, dove si regolano le scotte e le volanti. Il pozzetto centrale, provvisto di un tavolo in teak a scomparsa sul fondo, resta così totalmente libero da intralci e offre otto comode sedute, mentre lo stesso timoniere è in grado di badare



La tecnologia di costruzione applicata al Centurion 61 S ha permesso di ridurre e concentrare i pesi, incrementando di otto volte la rigidità rispetto al modello da 59 piedi. Ne consegue una stabilità nettamente superiore, che abbiamo verificato durante la prova svoltasi con oltre 30 nodi di vento reale.



Più che un quadrato, è un autentico salone al cui tavolo, che misura cm 126x126, trovano posto comodamente dieci persone. Le due poltroncine girevoli permettono di sfruttare come living la zona di dritta, composta dal divano lungo oltre due metri. Da notare la pregevole finitura in teak dell'albero.



Questa è la suite armatoriale dove spicca il letto centrale di cm 147x198. Sulla destra si intravede il divanetto a due posti, mentre opposto al letto è realizzato uno scrittoio con sedile. Abbondante lo spazio di stivaggio, tra armadi a tutta altezza e stipetti. L'aerazione è assicurata da ben quattro boccaporti.



Il disegno del Centurion 59, il progettista Ed Dubois ha apportato una sostanziale modifica alla poppa, allungando le uscite con uno spoiler: come si può vedere in questa foto, il 61 S sfrutta la sua notevole lunghezza al galleggiamento lasciando una scia piatta e pulita. La leggerezza della costruzione e l'importante sviluppo del piano velico ci hanno permesso di planare a 13-14 nodi. Il limite di questa barca è l'impossibilità di regatare in IMS, a causa dell'albero in carbonio.



La forma ergonomica a U della cucina e gli ampi piani di lavoro consentono di muoversi agevolmente anche in navigazione. Le dotazioni di serie includono il maceratore, il forno a microonde, il freezer, oltre al frigo da 200 lt.



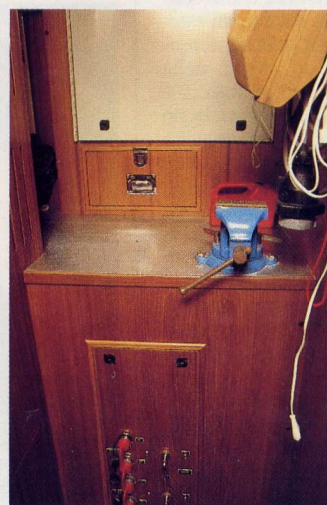
La zona carteggio è posta a ridosso del tambuccio, in posizione ideale per comunicare con l'esterno. Il piano misura cm 81x105. Manca purtroppo una libreria per portolani e guide.



La cabina ospiti di dritta presenta due cuccette a castello che misurano cm 75x200. Oltre all'armadio, c'è una cassettera.



La cabina ospiti di sinistra dispone invece di un letto matrimoniale di cm 135x200, sovrastato da un singolo a scomparsa.



Tra il carteggio e la cabina armatoriale è realizzata questa piccola officina separata.



Nella toilette armatoriale, il box doccia è chiuso da una porta in vetro opalizzato.

CENTURION 61S

alle scotte concentrate ad arco davanti alla ruota. La tuga bassa consente di muoversi con grande facilità e per le manovre all'albero si può comunque contare su due alti e sicuri pulpiti di lavoro. Nel pozzetto di poppa sono ricavati quattro gavoni, due dei quali possono contenere oggetti ingombranti, quali i due autogonfiabili, mentre le bombole del gas trovano alloggio in un vano appositamente ricavato nel passavanti.

ALBERO E VELE

Costruito da Maréchal in fibra di carbonio, dotato di tre ordini di crocette tubolari e sartie in tondino, l'albero del Centurion 61 S è nettamente più leggero di un comune albero in lega e molto più rigido. Ne consegue un abbassamento del baricentro, che va a vantaggio sia del raddrizzamento che del momento d'inerzia. La maggiore rigidità dell'albero consente inoltre di diminuire i carichi sulle strutture di sostegno, come sartie, lande e ossatura stessa dello scafo, con relativo aumento dei margini di sicurezza. Di serie viene fornita la centralina idraulica Navtec a quattro vie della serie "Titanium" che comanda il paterazzo, il vang, lo stralutto e la mano di grasso. Le volanti doppie in Kevlar con bozzelli in titanio sono naturalmente strutturali e dispongono di due winch riservati. Anche il tangone e il buttafuori sono in carbonio, mentre la scelta del boma in alluminio, che a prima vista parrebbe antiquata, deriva dalla maggior resistenza del materiale in caso di un urto in strambata. Al top il gioco di vele di North in dotazione: randa stecata in Spectra con carrelli a sfera, genoa in Spectra su avvolgiroccia Harken con recupero di grasso, fiocco da vento per lo strallo amovibile, spi triradiale da 1,5 oz. e tormentina in Dacron.

INTERNI

Del Centurion 59, il 61 S conserva la stessa distribuzione degli interni, studiati a suo tempo dall'architetto inglese Andrew Winch, tanto nella versione armatoriale che in quella charter. E la stessa ricercatezza delle finiture, anche se solo da una lettura più attenta del capitolato ci si accorge che parte del mobilio è realizzato in pannelli di sandwich impiallacciati in teak: un ulteriore e importante contributo alla leggerezza e alla concentrazione dei pesi, nel rispetto dei canoni estetici. Tra le due versioni proposte, l'unica differenza di rilievo riguarda la zona di poppa: nella "propriétaire", a cui si riferiscono le foto, c'è un'unica grande cabina dotata di letto centrale, un divano a due posti, uno scrittoio e due armadi a tutta altezza. La toilette, posta sul lato di dritta, contiene un vano doccia separato, mentre sulla sinistra, il corridoio di passaggio verso prua ospita una piccola officina organizzata con il banco di lavoro, dotato di morsa e di uno stipetto per gli attrezzi. Per dare meglio un'idea delle proporzioni di questa zona, basta osservare il modello destinato al charter dove sono ricavate due cabine gemelle che dispongono ciascuna di due metri quadri di superficie calpestabile, un tavolino da scrittura con tanto di sedile e un capiente armadio; due le toilettes, una delle quali ha accesso sia esterno che interno, per servire anche come bagno di servizio. Ai piedi della scaletta d'ingresso, che ha il difetto di essere un po' ripida, si apre sulla sinistra il carteggio, con il piano di cm 105x81 e una consolle dove c'è posto per tutti quegli strumenti necessari su barche di questa classe; manca però una libreria. Sulla dritta, la grande cucina a U assicura una buona ergonomia a barca sbandata; i piani di lavoro misurano circa un metro quadro e la doppia apertura del frigo (verticale e a pozzetto), oltre a



Alle andature portanti con vento forte, il Centurion 61 S sembra incanalato su un binario, tanto è stabile alla rotta. Il rollio è estremamente contenuto e la prua resta costantemente alta sull'acqua. Dal pozzetto di poppa si manovrano tutte le scotte e le volanti, a portata di mano quindi del timoniere.



Il piano di coperta prevede due pozzetti pressoché identici, che misurano circa cm 220x190 ciascuno. Da notare la razionale disposizione dell'elettronica.



Di prima qualità il teak usato per la coperta, in liste avvitate e incollate al sottostante piano in vetroresina a sandwich.



Il pozzetto centrale è completamente libero dalle manovre ed è riparato da un dodger in tela fornito di serie. Dal fondo si apre a compasso questo geniale tavolino in doghe di teak.



Tra le tante innovazioni tecnologiche spiccano l'albero e il tangone in carbonio.

