

Wauquiez 47 PS

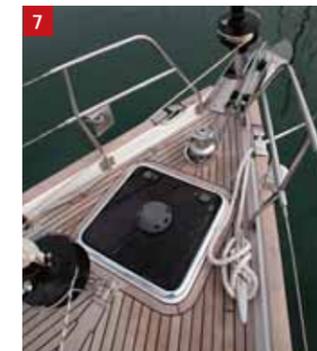
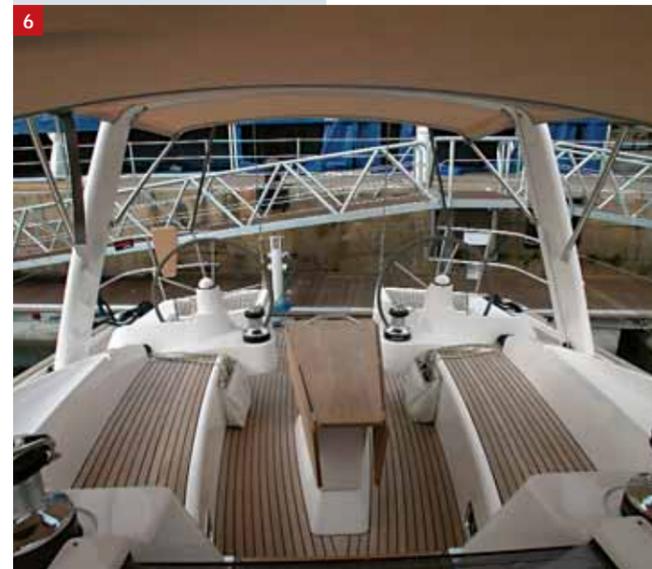
Il cantiere transalpino propone un nuovo panoramico deck saloon concepito senza compromessi: il comfort innanzi tutto

di VANNI GALGANI

Wauquiez ci ha sempre creduto. Fin da tempi non sospetti, il prestigioso produttore francese già proponeva una gamma di deck saloon sempre piuttosto ingombranti nell'estetica ma ricchi di soluzioni interessanti e design innovativo. Oggi, quando molti cantieri hanno compreso l'appeal che questo genere di barche ha verso un pubblico in continua crescita, Wauquiez rilancia sfidando i canoni dell'estetica comune: confidando nelle attuali tendenze che propongono murate alte anche per barche sportive (gli scafi bassi, comunemente identificati come i più eleganti, attualmente appaiono persino antichi) propone un deck saloon dalla tuga particolarmente evidente, ulteriormente evidenziata da ampie superfici vetrate che ne seguono l'andamento. Il nuovo 47 Pilot Saloon è pensato senza compromessi: in un mondo dove la specializzazione si dimostra sempre più vincente, non nasce per accontentare un po' tutti, ma per soddisfare completamente chi, da una barca, cerca principalmente comodità e qualità della vita. Quindi la tuga così alta più che una necessità è una dichiarazione di intenti, come una vetrina che mette in mostra gli elementi più rappresentativi di quello che è contenuto internamente. E, nel caso del Wauquiez 47, il contenuto è un'abitabilità di ampio respiro, fatta di altezze anche esagerate con l'intento di creare ambienti riposanti e per niente oppressivi.



Nonostante la randa dal taglio non ideale, questo comodo cruiser dalla carena indovinata si è mosso con disinvoltura



Zoom



Analizzando il progetto, in particolare la sezione, si potrebbe supporre (e in parte è vero) che l'altezza della tuga sia la risultante di una serie di concatenazioni. Tutto parte dall'armatoriale posizionata a poppa: il letto centrale finisce sotto il pozzetto che, per non rendere la cabina soffocante, sale necessariamente di quota; a questo punto, per mantenere quest'ultimo vivibile e ben protetto, cresce l'ingombro della tuga la quale, verso poppa, origina anche i paraonde. Questa la ratio. Scendendo sottocoperta, però, vi renderete conto che le altezze sono ben superiori al necessario. In quadrato la sensazione di spazio, di aria, di scambio con l'esterno, va oltre la naturale costrizione degli ambienti chiusi, come se vi trova-

ste in una veranda, protetta ma permeabile. Un effetto voluto e studiato a fondo, unico nel suo genere. La tuga è senz'altro imponente ma risulta comunque disegnata con intelligenza. I progettisti hanno volutamente evitato tentativi di mimetizzazione, ma l'hanno organizzata perché integrasse tutta una serie di funzioni per servire il pozzetto sgravandolo il più possibile dalle attrezzature. Ne risulta un progetto originale e dal carattere forte che denuncia il suo intento a prima vista. Una barca vivibile non significa necessariamente uno scafo lento e pesante. Proprio il notevole sviluppo fuori dall'acqua ha permesso ai progettisti, lo studio Berret/Racoupeau, di concepire linee capaci di buone performance, con entrate di prua

piuttosto snelle, poppa alta sull'acqua e volumi immersi contenuti in relazione alla tipologia di barca. D'altronde, il duo progettuale viene dal mondo delle competizioni e ha già dato prova di saper interpretare correttamente questa tipologia di barca. Le appendici sono un giusto compromesso, anche se il timone appeso e il bulbo in piombo con immersione standard a 2,35 m denotano una certa accortezza verso le prestazioni. Il piano velico è pensato per non mortificare il rendimento con vento leggero pur nell'ottica della facilità di conduzione. Quindi superficie velica contenuta ma buon equilibrio tra le vele con genoa a sovrapposizione (120%), nonostante le lande a murata, permesso dallo spostamento verso

1 La zona bassa della tuga ha superfici libere adatte a stenderci cuscini. Il piano di coperta è protetto da una falchetta alta 10 cm su cui sono fissati i candelieri e le lande delle sartie alte; 2 Il pozzetto, ben protetto dalla tuga e dai paraonde, offre notevoli spazi e una buona circolazione. Sulla base del tavolo si apre uno degli oblo per la cabina di poppa; 3 La posizione dei winch primari consente al timoniere di gestire tutte le manovre. Consigliabile motorizzarli; 4 Il roll-bar oltre alla scotta di randa sorregge vari elementi, come faretti e casse per lo stereo. E' anche il supporto per i due grandi bimini, usabili anche in navigazione, che insieme allo sprayhood coprono il pozzetto integralmente; 5 I passavanti risultano stretti e poco agevoli specie a barca inclinata

6 Le panche sono larghe e ben protette, e offrono un comodo appoggio per la schiena. Da notare che il basamento dei winch è a sbalzo; 7 Da prua si accede alla cala vele, un vano ampio ma non sufficiente per ricavarci un alloggio per l'equipaggio; dentro vi è anche il portello per ispezionare il pozzo catena. Il salpancore, completamente esterno, ha la campana di tonnellaggio. Robusto e dotato di doppia puleggia il musone; 8 Il tavolo in pozzetto ha il piano in teak con ante abbattibili. Sul suo piedistallo trovano spazio elementi dell'elettronica, come il ripetitore del plotter; 9 Una delle migliori plance di poppa mai incontrate, ben 190x90 cm, con passaggio largo un metro; 10 Per non disturbare le sedute, le manovre dall'albero vengono raccolte in questi pratici vani

l'interno delle sartie basse; quando le condizioni si fanno severe, è prevista una trinchetta armabile senza volanti grazie al notevole angolo di acquartieramento delle crocette. In coperta si conferma il leitmotiv del progetto. Il pozzetto è un buon esempio di praticità di conduzione unita a un reale comfort, senza compromessi. Lo dimostra in modo evidente l'adozione del vistoso roll-bar: non sarà bellissimo, ma raccoglie tutta una serie di funzioni utili liberandone il pozzetto. Prima fra tutte la base per la scotta di randa, la cui manovra è rinviata in due punti: lungo il boma fino al winch di tuga a dritta (fornito elettrico di serie) e dentro il roll-bar fino a uno dei winch primari, serviti da stopper e posizionati centralmente davanti

alle timonerie. Su questi ultimi arrivano anche tutte le regolazioni delle vele di prua, comprese le manovre degli avvolgitori. Ciò consente al timoniere di condurre la barca anche da solo. Libero da attrezzature ingombranti, il pozzetto diventa un salotto all'aperto con accesso diretto al mare: sulle comode panche intorno al tavolo si possono gustare aperitivi sfiziosi da godersi, ben riparati dai bimini, tra un tuffo e l'altro. La circolazione è ottimale e l'accesso alla splendida plancetta avviene tramite un comodo passaggio largo un metro. I passavanti verso prua risultano inevitabilmente stretti, ma portano a una zona ben sfruttabile per sdraiarsi e alla cala vele, di fatto l'unico gavone ben accessibile della barca.

A Finalmente dei passacavi integrati nella falchetta aperti, una soluzione indispensabile per i nostri ormeggi. Belli, pratici, robusti: da imitare; B I gavoni di poppa sono ampi ma molto profondi e non organizzati. Impossibile metterci oggetti piccoli o di utilizzo corrente; C Ribaltando lo scalinio di collegamento alla poppa si accede al vano per l'autogonfiabile, una soluzione ottimale per la sicurezza ma anche per proteggerla dalle intemperie e da occhi indiscreti; D Le manovre dall'albero si infilano direttamente sotto il cielo della tuga per poi ricomparire davanti ai winch



Il cantiere Wauquiez è il fiore all'occhiello del gruppo Bénéteau. Storicamente considerato come uno dei migliori costruttori francesi, ha attraversato un periodo dove la qualità delle finiture era paragonabile ai migliori cantieri nordeuropei. Oggi le sinergie con il gruppo e il posizionamento sul mercato impongono standard un po' più economici ma comunque di alto livello. Specie su questo nuovo 47, attuale ammiraglia del Cantiere, abbiamo riscontrato materiali e lavorazioni al top, specie per quanto riguarda i legni. I Wauquiez da alcuni anni vengono realizzati in sandwich di vetro e balsa con laminazione mediante la tecnica dell'infusione, procedimento ormai noto che, tra le altre

cose, ha il grande pregio di consentire un miglior controllo del rapporto fibra/resina, ottenendo un laminato più compatto e resistente. La struttura di rinforzo, controstampata a piè d'opera, viene fascettata e incollata allo scafo. Gli interni sono realizzati con cura usando dello splendido teak trattato a cera e, a contrasto, il wenge a parquet per i pavimenti. Il design è moderno e lineare, molto pulito; interessanti le soluzioni adottate per il disegno dei divani. Si scende tramite una comoda scala protetta sui due lati e dotata di gradini sagomati, il tutto servito da tientibene in acciaio. Ancor prima di accedere al quadrato, sulla dritta si trova un pratico armadio con scolo dell'acqua dove riporre indumenti

bagnati evitando di sgocciolare dentro. In quadrato, come abbiamo accennato, l'effetto è notevole. Non semplicemente un ambiente panoramico, ma un luogo dove godere appieno di quello che c'è fuori; rispetto a deck saloon più timidi, la stessa differenza che si avverte, nelle case, tra l'osservare l'esterno da una finestra e il lasciarlo entrare attraverso una vetrata. Peccato che, per non creare troppi movimenti sulle quote del pavimento, il piano dei divani non sia rialzato, impedendo di fatto di guardare fuori quando si sta seduti. La dinette è organizzata con grande divano a "C" servito da un bel tavolo che, con un sistema semplice e veloce, raddoppia le sue dimensioni; per sfruttarlo anche

1 Il carteggio ha un bel piano regolabile. Di qualità il quadro elettrico, con magnetotermici a bagno d'olio ed etichette retroilluminato; 2, 4 Più di qualunque parola, queste immagini mettono in evidenza la quantità di luce che entra in quadrato. Le finestrate, alte nel punto massimo ben 66 cm, garantiscono una totale vista sull'esterno. Sulla parte bassa si aprono numerosi oblò. Abbondano i volumi per lo stivaggio, ricavati dietro e sotto i divani (l'impiantistica è posizionata tutta nell'immensa sentina sotto il pavimento); 3 La cucina è organizzata con ordine e risulta sfruttabile anche in navigazione. Sono buoni i volumi per lo stivaggio ma scarseggiano le superfici libere dove poter lavorare

5 La scala di accesso è esemplare: servita da un largo tambuccio, è realizzata con gradini sagomati dotati di materiale antiscivolo; inoltre è completamente protetta su entrambi i lati e ulteriormente assistita da tientibene in acciaio. Notate la cura dell'illuminazione artificiale che comprende anche numerosi spot al livello del pavimento; 6 La cabina di prua offre un letto doppio di buona larghezza con teste rivolte verso poppa; 7, 9 I bagni sono dotati di wc grande e di box doccia chiuso da porte in plexiglass. Non all'altezza la qualità dei pensili a specchi. Nel bagno armatoriale (9), vi è un'incredibile altezza di 230 cm; 8 Questa foto vi fa capire l'importanza di alzare il livello del pozzetto: la cabina infatti non ne risente e mantiene altezze corrette ovunque

sul lato di sinistra occorre usare degli sgabelli. Di fronte vi è un altro comodo divano la cui seduta verso prua serve anche il carteggio. Quest'ultimo è un piano ampio di forme regolari dotato di un buono spazio dove posizionare l'elettronica. I quattro osteriggi e i numerosi oblò apribili, aperti sulle grandi vetrate, garantiscono una adeguata ventilazione scongiurando, insieme alle tendine, il pericolo di effetto serra. Verso prua sono distribuiti gli alloggi per gli ospiti: una cabina con letti a castello, sufficientemente ampi e ben distanziati tra di loro (60 cm), un bagno rifinito e completo di doccia separata, e la cabina "vip", un ambiente dotato di cuccetta che includono vari cassetti, e un

metro di calpestio dalla porta al letto. Dalla parte opposta, scendendo due gradini si accede alla cucina, ben organizzata, completa di due frigoriferi, quello verticale posizionato sul lato destro, e di capienti vani per lo stivaggio; scarseggiano invece le aree libere per lavorare. In questo ambiente, come nel bagno di poppa, le altezze sono davvero esagerate, tanto che occorre salire su un gradino per aprire i relativi osteriggi. La poppa è dedicata all'armatore, con una cabina a tutta larghezza dotata di grande letto matrimoniale accessibile dai lati. Sono numerosi i volumi di stivaggio compresi due cassetti ricavati sotto il letto. Completa l'appartamento il bagno privato con ampio box doccia.

A Ribaltando le quattro ante e ruotandolo di 45°, il tavolo della dinette raddoppia le sue dimensioni per formare una vera sala da pranzo comoda per 8 persone; B Bello il design della rubinetteria, un po' meno gradevoli i lavelli appoggiati; C Il gradino che serve per aprire l'osteriggio del bagno di poppa. Ve n'è un altro identico nella cucina; D Sotto la scala c'è spazio sufficiente ad accogliere questo bel frigo ad apertura verticale; E Il pavimento del quadrato si apre per dare accesso completo al motore e a tutta l'impiantistica, concentrata sul baricentro della barca



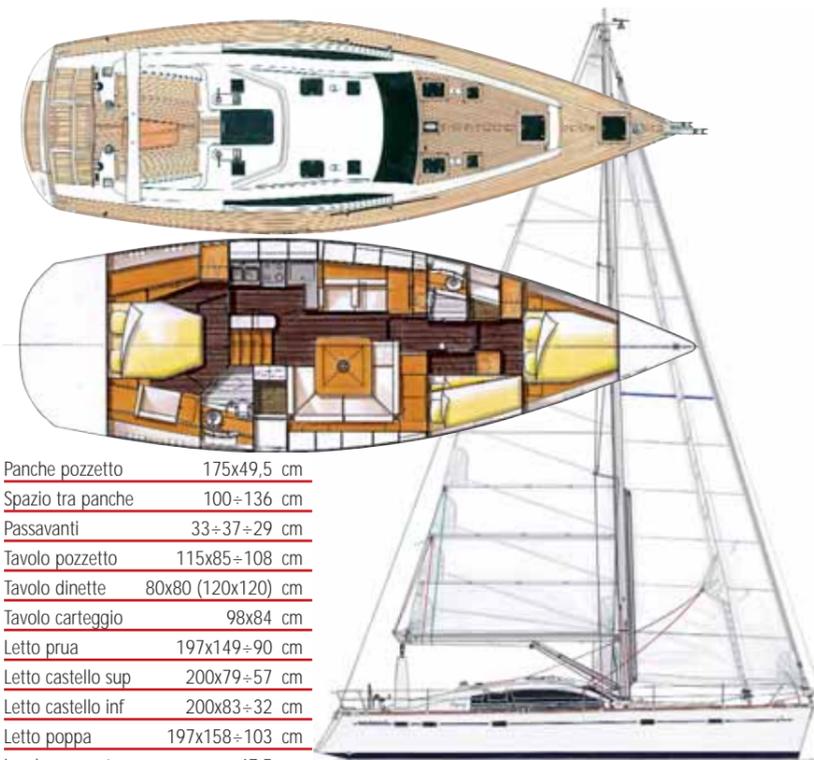
Benvenuti a bordo

La finalità principale di questo cruiser da lunghe navigazioni è senz'altro la qualità della vita a bordo, lo si capisce anche portandolo a vela. Non vi è quasi nulla di scomodo o poco ergonomico: al timone ci si siede sottovento appoggiandosi al pulpito (meglio se imbottito con un cuscino), si regolano le vele con i winch a portata di mano, meglio se elettrici, ogni tanto si osservano i filetti del genoa ma più spesso si chiacchiera con chi è in pozzetto o si osserva la natura circostante. Se il vento lo consente, ci si diverte a timonare con maggior impegno in piedi sopravvento, agevolati dalla corretta sagomatura del pavimento. In rada si apre la splendida plancetta, meglio se dotata della movimentazione elettrica opzionale, e ci si stende sfiorando l'acqua con una mano. Il telefonino è rimasto a casa, l'orologio in cabina; l'unità di misura diventano i giorni o, se ne avete la possibilità, le settimane. A bordo non vi mancherà nulla e, soprattutto, non sentirete mai quel disagio, quel senso di costrizione che fa venir voglia di tornare a terra. Il proprietario della barca che abbiamo provato la tiene in Turchia, dove la usa come una casa con cui spostarsi alla ricerca di orizzonti sempre diversi.

Abbiamo provato il Wauquiez 47 in una tiepida giornata mediterranea con brezza oscillante tra i 7 e i 12 nodi e mare pressoché calmo. Purtroppo la bolina è stata penalizzata dall'adozione di una randa

avvolgibile dalle caratteristiche disastrose: se sceglierete questa soluzione, sicuramente adatta allo spirito della barca, optate per una moderna vela ad allunamento positivo dotata di stecche verticali: la barca se la merita. Già, perché nonostante le condizioni non favorevoli, ci siamo mossi con una certa agilità, risalendo il vento con velocità tra i 5,5 e i 6,5 mantenendo sempre un buon controllo sul timone; col gennaker, poi, con 9 nodi di reale siamo scesi tra i 7,5 e gli 8 nodi con un discreto divertimento. Quando il vento sale, la barca cambia comportamento aumentando la reattività e le prestazioni fino a divenire impegnativa quel tanto che serve a divertirsi: il timone comunica più decisamente il suo carico, la barca risponde alle regolazioni e alle variazioni di rotta. Anche con la trinchetta, la virata riesce senza grandi problemi e può essere gestita completamente da chi sta al timone. Unico neo, la visibilità quando si sta seduti è limitata, in particolare con lo sprayhood alzato: specie da sottovento, si hanno notevoli angoli bui. Qualche problema lo si ha anche a camminare di fianco alla tuga quando la barca è sbandata, anche se in questo senso la falchetta aiuta molto. A motore la rumorosità della linea d'asse è attutita dalla buona insonorizzazione. Col motore di serie abbiamo toccato punte massime vicine ai 9 nodi per attardarci sugli 8 a regime di crociera. Nella norma la manovrabilità.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	175x49,5 cm
Spazio tra panche	100÷136 cm
Passavanti	33÷37÷29 cm
Tavolo pozzetto	115x85÷108 cm
Tavolo dinette	80x80 (120x120) cm
Tavolo carteggio	98x84 cm
Letto prua	197x149÷90 cm
Letto castello sup	200x79÷57 cm
Letto castello inf	200x83÷32 cm
Letto poppa	197x158÷103 cm
Larghezza porte	47,5 cm

Dedicato a...

L'estetica impegnativa di questo voluminoso pilot saloon lo rendono un oggetto da scegliere con decisione. Guardandolo, non si può rimanere indifferenti: o lo si ama, o lo si odia, senza vie di mezzo. Ma se il tipo di vita che cercate è quello per cui il 47 PS è stato pensato, difficilmente troverete qualcosa di meglio. Le scelte radicali e l'accorto sviluppo del progetto lo portano a essere uno dei migliori esempi della sua categoria, una barca pensata senza compromessi dove vivere in comodità per lunghi periodi. Ma non sarà tanto la quantità di tempo che passate a bordo che vi guiderà nella scelta, quanto piuttosto come vi piace vivere il mare e la barca a vela. Intendiamo dire che questo completo cruiser può per assurdo essere anche un'ottima barca da week-end: il Wauquiez 47 è pronto ad accogliervi, a regalarvi spazi esterni ben organizzati e protetti, a ospitarvi dentro al caldo (o al fresco se avete montato l'aria condizionata) senza farvi sentire in una tana, a garantirvi cabine comode e distribuite per rispettare la vostra privacy; quando a malincuore scenderete, qualunque sia il periodo passato a bordo, sarete sicuramente più riposati e sereni.



I concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Sun Odyssey 49 DS	Jeanneau	14,98	4,49	12.600	97,00	252.103
Hanse 470	Hanse Yachts	14,20	4,47	11.900	124,00	218.000
Moody 49	Moody Yachts	14,80	4,40	15.700	157,30	478.435
Franchini 47 L	Franchini Yachts	14,42	4,12	16.800	120,00	495.000

Progetto	Berret/Racoupeau
Lunghezza scafo	14,36 m
Lunghezza gall.	12,75 m
Larghezza	4,61 m
Immersione	1,80-2,35 m
Dislocamento	14.000 kg
Zavorra (26%)	3.680 kg
Sup. vel. (randa + genoa 120%)	123,00 mq
Motore Yanmar asse elica	75 hp
Serbatoio nafta	395 l
Serbatoio acqua	832 l

Attrezzatura

- albero 19/20 Sparcraft 2 crocette acquaretate, sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Facnor LX 290
- vang rigido Sparcraft
- winch Harken 2x48 ST + 1x44 ST el. + 1x44 ST
- timonerie Jefa ruote ø 90 cm
- stopper Spinlock XTS (19)
- attrezzatura di coperta Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in balsa, resina poliesteri; laminazione in infusione
- struttura: ragno in vtr controstampato e resina-to/incollato allo scafo

Dotazioni

- passavanti, pozzetto e plancia poppa in teak
- osteriggi (12) e oblò (14) Lewmar
- salpancore elettrico Lewmar 1.500 w
- batterie 12 v 2x140 + 1x88 Ah
- tavolo pozzetto con piano in teak
- impianto 220 v + caricabatterie 25 Ah
- frigo elettrico 155 l + ghiacciaia
- boiler acqua calda 42 l
- serbatoio acque nere 85 l nel bagno di prua
- stereo con lettore cd/mp3

Meteo della prova

- vento da 7 a 12 nodi reali
- mare poco mosso

Prezzo

€ 316.900

Optional

Motore Yanmar 100 hp	3.500
Rullaranda elettrico	6.758
Avvolgitrinchetta	2.590
Winch elettrici (2x) Harken 53 ST	4.475
Riscaldamento Webasto	7.700
Gruette in acciaio inox	2.924
Comando elettrico plancia di poppa	3.158
Sprayhood + Bimini + connessione	5.100
Elica di prua in tunnel 10 hp	6.485
Desalinatore 100 l/h	9.850
Lavatrice/asciugatrice 220 v	1.400
Generatore Onan 4 kw	10.997

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni YachtSynergy

Box 30 Cala Galera - 58018 Porto Ercole (GR)
Tel. +39 0564 830234 - Fax +39 0564 830234
www.wauquiez.com - calagalera@yachtsynergy.it