

CENTURION

Più sportivo dei crociera pura, più confortevole dei crociera-regata il nuovo modello Wauquiez, firmato Berret e Racoupeau, è un valido mix di eleganza e tecnologia



Il nuovo Centurion 45s in bolina con 13 nodi di vento reale. Si tratta di un dislocamento medio-pesante con buona stabilità di forma ed elevato raddrizzamento.

45s



PREGI

- Pozzetto molto confortevole
- Ampi volumi di stivaggio
- Buon rapporto qualità/prezzo

DIFETTI

- Beccheggio con poco vento
- Scarsa aerazione in dinette
- Ristagni d'acqua in coperta

Mai come in quest'ultimo anno si erano viste tante novità nel segmento dei 45 piedi sportivi. Alcune più spinte (GS 44, Swan 45, Imx 45), altre più crocieristiche (Dufour 44, Rimar 44.3, Feeling 44) visto che non seguono in tutto e per tutto i canoni dell'IMS. È il caso del nuovo Centurion 45s, secondo modello di Wauquiez dal suo ingresso nel Gruppo Beneteau. Se per il primo, il Wauquiez 40 Deck Saloon, il cantiere ha seguito le orme della vecchia gestione, con questo tredici metri e mezzo ha invece voluto esprimere un segnale di cambiamento. Sul piano stilistico, innanzitutto, sposando linee più moderne di quelle a cui ci aveva abituato. Ma ancor più su quello tecnologico, con l'impiego dell'infusione con cui è realizzato lo scafo. Una tecnica che rispetto alla tradizionale laminazione "strato su strato" garantisce una migliore qualità della costruzione. E che assieme al buon livello di finitura colloca anche questo nuovo Wauquiez nella fascia alta del mercato.

PROGETTO ★★★★★

Esteticamente, le analogie tra il Centurion 45s e i suoi diretti concorrenti non mancano. Li accomuna la tuga bassa e lunga, ingentilita dagli angoli arrotondati; lo stesso dritto di prua a piombo; la poppa larga e poco inclinata; e quel cavallino rettilineo con l'ormai immancabile falchetta in teak. Indubbiamente belle linee, pulite e proporzionate. Rispetto agli altri, il Centurion 45s ha qualche centimetro in più di bordo libero e una diversa soluzione per lo specchio di poppa che, anziché essere aperto o attrezzato con gradini, è dotato di planchetta ribaltabile. Per scoprire differenze sostanziali occorre dunque entrare nei contenuti del progetto: questo, che è di Berret e Racoupeau è il più pesante della flotta (da 1 a 2 tonnellate in più rispetto ai concorrenti), ma in rapporto al suo dislocamento ha una quantità di tela che gli dovrebbe assicurare buone prestazioni anche con vento leggero. Così, almeno, nella versione regata a cui si riferisce il test. Con aria più sostenuta il 45s può mettere a frutto i suoi 12,28 metri di lunghezza al galleggiamento, per una velocità critica di otto nodi e mezzo. E la sua elevata stabilità, sia di forma che di peso: alle sezioni a U larghe sull'acqua si somma infatti il rad-

drizzamento del bulbo con siluro posto a 2,50 metri di profondità. Una chiglia che assicura un alto raddrizzamento e un efficiente piano di deriva. Prevista anche la configurazione a basso pescaggio. Nel complesso una barca di classe, con caratteristiche all round.

COSTRUZIONE ★★★★★

La tecnica dell'infusione permette di impregnare gli strati di fibra con una quantità esatta di resina, esercitando al contempo una pressione sui tessuti e sull'anima del sandwich pari a quella che si ottiene con il sacco a vuoto. I vantaggi che ne derivano sono un laminato con una bassa percentuale di resina rispetto alla fibra (e quindi con buone caratteristiche meccaniche), l'assenza di bolle d'aria e meno rischi di delaminazione. Wauquiez al momento la impiega solo per lo scafo, la coperta è infatti ancora realizzata in sandwich di balsa con lavorazione tradizionale. Per una maggiore protezione contro l'osmosi i due strati esterni dell'opera viva sono impregnati con resina vinilestere. Non ci sono controstampi strutturali, l'ossatura è solidale con la scocca, mentre le paratie sono fazzolettate allo scafo e incollate alla coperta. Le lande sono rinviate a un longitudinale che si collega alle due ordinate principali. Il bulbo è in piombo, l'asse del timone è in composito con boccole a rulli.

PIANO VELICO ★★★

Tra il piano velico standard e quello maggiorato la differenza è di appena 7 mq (121 mq contro 128), ma bisogna tener presente che questa tela in più è tutta in alto, visto che tra una e l'altra configurazione cambiano solo la I e la P, mentre la E e la J restano invariate. Di conseguenza quei 120 cm in più di albero con vento leggero si fanno sentire. Inoltre il primo dispone di due crocette acquistate con sartieme in spiroidale, mentre il secondo ha tre crocette con sartieme in tondino. Comune ad entrambi l'armo frazionato a 19/20 con al-

(segue a pag. 39)

A destra, il pozzetto lungo 318 cm e largo 212 dispone di panche molto comode, larghe ben 56 cm, per un totale di quattro sedute per lato. Di serie è fornito il rivestimento in teak.



A sinistra, i larghi passavanti. Sotto, la zona d'ingresso con il vano di raccolta per gli imbandi delle drizze.



Sopra, uno dei due gavoni gemelli ricavati sotto le panche del pozzetto.

COPERTA ★★★★★

Sembra quasi mancare qualcosa sulla coperta del Centurion 45s, tanto è semplice e pulita. A uno sguardo più attento ci si accorge che c'è invece tutto quello che serve per regolare al meglio le vele e per muoversi in sicurezza. Dai tientibene in acciaio, lunghi e piazzati al posto giusto, ai punta-piedi in pozzetto, fino alla falchetta in teak, alta quel tanto che serve a far presa con i piedi senza dar fastidio a chi siede con le gambe fuoribordo. Ma è sul piano delle attrezzature che il 45s si dimostra particolarmente completo: un esempio, gli *organizers* montati dietro alle due batterie da sei stopper ciascuna, in modo da usare anche il winch sul lato opposto alla drizza. Bozzelli "stand up" per i bracci dello spi, rinvii in pozzetto dei punti di scotta del genoa, trasto randa con carrello regolabile senza lasciare il sottovento, sono tutte dotazioni di serie. Così come i due winch per lo spi. Va detto che i primari del genoa sono un po' piccoli e infatti tra gli optional sono previsti due 58 al posto dei 52, oppure quelli elettrici. E che mancano i passacavi delle sei bitte d'ormeggio, sostituiti dalle solite piastrine in acciaio "salvateak" che però non hanno la stessa funzione. Se dunque merita pieni voti sul piano delle manovre, la coperta del 45s soddisfa anche su quello degli spazi: la calandra copridrizza crea un bel prendisole sulla tuga, i passavanti sono larghi 65 cm e il pozzetto, con panche lunghe 170 cm e larghe 56, offre quattro sedute per lato con schienali alti ed ergonomici. La ruota di grande diametro consente di timonare seduti ai lati, pur lasciando un po' di spazio per passare. A poppa la plancetta a ribalta, spazio sempre molto utili all'ancora. Oltre ai due gavoni sotto le panche, ce ne sono altri due sotto la schiena d'asino e la cala vele di prua. Da rivedere le pendenze: in vari punti dei passavanti e del pozzetto l'acqua non defluisce bene.

Sea&See



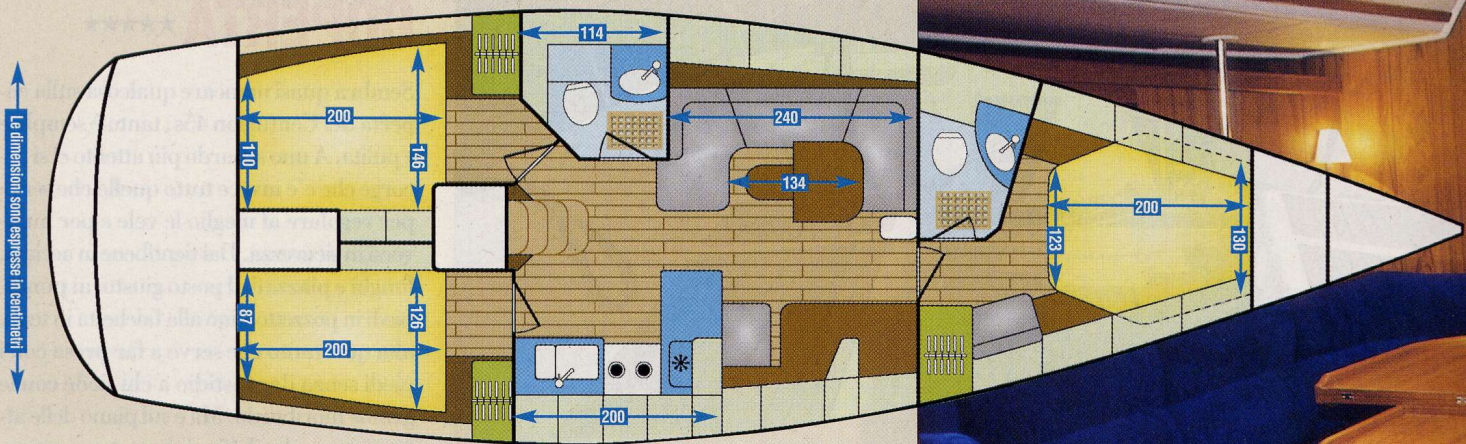
A sinistra, la ruota rivestita in pelle con il trasto Harken dotato di carrello con sblocco automatico del sottovento. Sotto, il salpancora incassato all'interno del gavone e, a poppa, l'accesso alla cala vele.

Sotto, la plancetta ribaltabile del Centurion 45s è un brevetto di Wauquiez già sperimentato su altri modelli della gamma: molto semplice il meccanismo di apertura, manuale e senza cavi di sostegno.

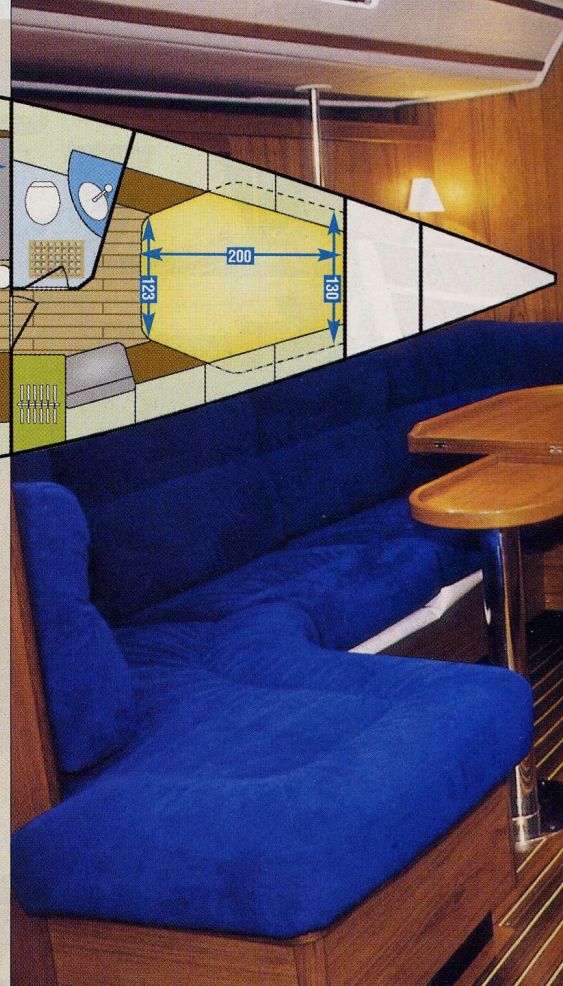


ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: .2 Andersen 52 st 2 vel
 Winch drizze: 2 Andersen 46 st 2 vel
 Rotaie genoa e trasto: Harken
 Stopper: 12 Antal
 Albero e boma: Sparcraft Performance
 Obliò e boccaporti: Lewmar
 Timoneria: Jefa
 Avvolgifiocco: Facnor Custom
 Bussola: Plastimo



*Sotto, la cabina armatoriale
dotata di letto centrale e di
toilette con l'accesso interno.
Abbondante lo spazio di
stivaggio, buona l'aerazione.*



*Sopra, il tavolo
della dinette in
posizione aperta
consente di
ottenere cinque
posti per mangiare.
A destra, la cabina
di poppa ricavata
a dritta, più
spaziosa di quella
sul lato opposto.*



*A destra, la murata di dritta del
quadrato ospita la zona carteggio,
completa di consolle porta strumenti
e libreria. Oltre al piano di fronte
alla seduta, che misura cm 82x60,
si può carteggiare in piedi
sopra il mobile visibile a pruvavia.*



INTERNI ★★★★★

Due le versioni previste, entrambe con doppia toilette e cabina armatoriale a prua: quella di serie ha una cabina di poppa e, sul lato opposto, un enorme gavone accessibile sia dal pozzetto che dall'interno. L'altra (che è quella della prova) ha due cabine di poppa, una delle quali leggermente più piccola: una asimmetria voluta per allargare uno dei due letti. Delle due versioni preferiamo comunque quest'ultima: di stivaggio ce n'è già in abbondanza e barattare una cabina per un gavone ha poco senso. Tanto più che l'altra cucetta non ne trae alcun vantaggio. Detto questo, va sottolineata la maggiore abitabilità del 45s rispetto ai concorrenti più corsaioli: i bordi liberi alti e le sezioni piene (specie quelle di prua) tendono ad avvicinare questo modello ai crociera pura piuttosto che ai crociera-regata. Lo si nota dalle altezze che a prua sfiorano i 190 cm, dallo stivaggio adatto a lunghe permanenze; e dai piani di calpestio che permettono di muoversi con agio. Mancano forse delle sedute sul lato interno della dinette, che è composta da un solo divano a C molto lungo: all'occorrenza un paio di sgabelli risolvono il problema. In compenso il mobile sulla dritta è funzionale e il carteggio degno di una barca più grande. Ottima la cucina a L, dotata di numerosi stipetti e grandi piani di lavoro; due i frigoriferi, uno dei quali trasformabile in freezer. Della cabina armatoriale ci è piaciuta l'ampiezza e la quantità di stipi, la soluzione del letto centrale non è "marina" ma dormire a prua in navigazione, si sa, è scomodo in ogni caso. Quelle di poppa hanno volumi più compressi ma sono ben ventilate. Aerazione che è invece scarsa in dinette: gli oblò laterali sono fissi e non c'è neppure una manica a vento.

Sea&See



Sopra, il quadrato è composto da un lungo divano a C che occupa per intero la murata di sinistra. A lato, la cucina ampia e ben organizzata.



A sinistra, la toilette di poppa con visibile il portello dell'armadio cerate. A destra, l'accesso frontale al vano motore ricavato dietro la scala d'ingresso.

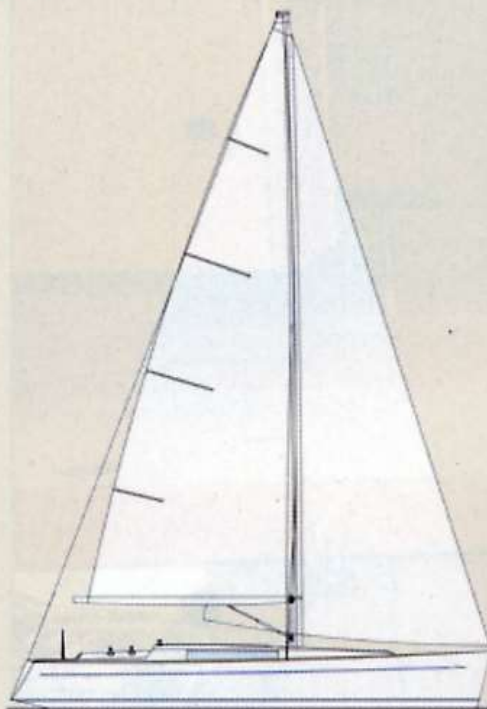
**ALTEZZE IN CABINA**

Cabine di poppa	cm 197
Toilette di poppa	cm 193
Cucina	cm 194
Dinette	cm 195
Toilette di prua	cm 194
Cabina di prua	cm 189

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 13,72
Lunghezza al gall.:	m 12,28
Larghezza al b.max:	m 4,16
Pescaggio standard:	m 2,50
Pescaggio alternativo:	m 1,95
Dislocamento a vuoto:	kg 10500
Zavorra:	kg 3850
Sup. velica (vers.regata):	mq 128,00
Superficie randa:	mq 59,00
Superficie genoa 140%:	mq 69,00
Superficie spi:	mq 157,00
I:	m 18,00
J:	m 5,40
P:	m 16,80
E:	m 5,90
Numero cuccette:	4/6+2
Motore:	Volvo Penta 55 cv
Capacità serbatoi acqua:	lt 500
Capacità serbatoio gasolio:	lt 250
Omologazione CE:	Cat. A 8 persone
Disegnata da:	Berret/Racoupeau Y.D.
Costruita da:	Wauquiez
Importata da:	Yacht Synergy Marina Calagalera 30, 58018 Porto Ercole (GR) tel 0564 830234, fax 0564 830235, E-mail: calagalera@yachtsynergy.it, web site: www.wauquiez.com



PREZZI

Versione 2 cabine - motore 55 cv: € 254.590
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Passavanti e pozzetto in teak, salpancora elettrico, serb. acque nere bagno armatore, boiler 42 lt, caricabatterie 25 Ah con linea 220 V, frigo elettrico, vang rigido, bulbo in piombo, scaletta bagno, elica tripala fissa con Sail Drive, doppio tendipaterazzo meccanico, radio con CD.

Optional

- Suppl. seconda cab. poppa: € 4.490
- Suppl. motore Yanmar 75 cv: € 4.742
- Elica a 3 pale orientabili (Max Prop): .. € 2.860
- Amperometro su quadro elettrico: € 556
- Doccia in pozzetto calda/fredda: € 305
- Pack elettronica (log/eco/vento Ray ST60, pilota aut. Ray ST 7001, Jumbo albero, Raychart Gps 530 con antenna, multi timoneria): € 11.663
- Capottina paraspruzzi: € 2.518
- Tavolo dinette telescopico: € 1.925

PAGELLA

Progetto	★★★★
Coperta	★★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★★★
A vela	★★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★★
Impianti e dotazioni	★★★★

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:7/14 nodi
Stato del mare: poco mosso
Equipaggio imbarcato: 4 persone
Serbatoi: 1/2 acqua, 1/3 carburante
Pulizia carena: discreta

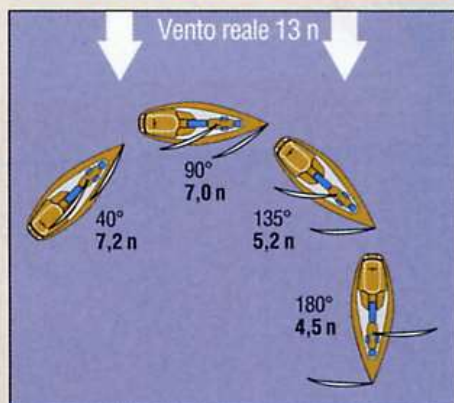
Vele usate

Randa full batten - Genoa 140% avvolgibile (Dacron)

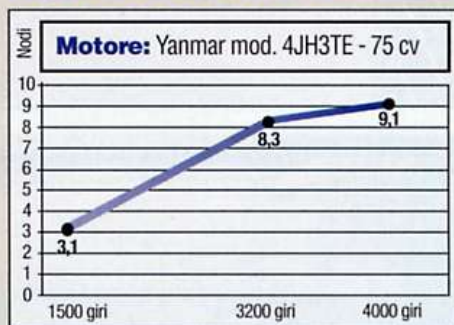
Strumentazioni usate

Gps Magellan - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M.

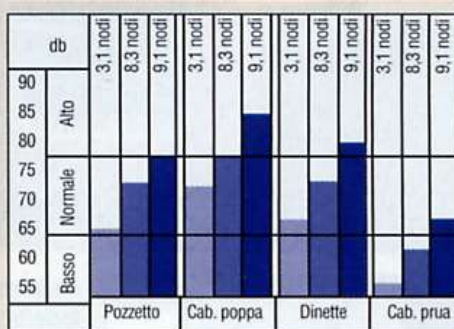
VELOCITÀ A VELA



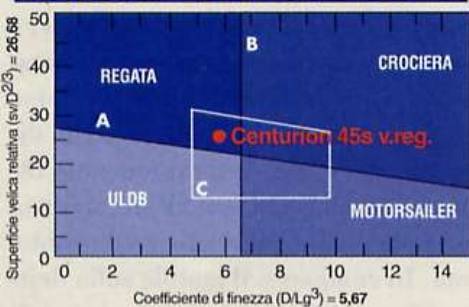
VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE



TIPOLOGIA DEL PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 8,51
Lunghezza f.t./baglio max:	3,29
(< 2,90 = barca molto larga)	
(> 3,40 = barca molto stretta)	
Rapporto zavorra/dislocamento:	36,6 % versione bulbo lungo

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Centurion 45s	Swan 45	Dufour 44	Rimar 44.3	G.S. 44	Imx 45	Elan 45
LFT (m)	13,72	13,83	13,35	13,80	13,25	13,75	13,70
LARG. (m)	4,16	3,92	4,24	4,05	3,95	4,15	4,18
DISLOC. (kg)	10500	8850	9550	8800	8000	9100	10650
S.V. (mq)	128	126,9	111	116	124,6	127	122
IMMERS. (m)	2,50/1,95	2,80	2,20	2,20/2,52	2,70	2,75	2,10
CUCLETTE	4/6+2	4/6+2	6/8+2	4/6+2	4/6+2	4/6+2	6/8+2
PROGETTISTA	Berret	Frers	Felci	Ceccarelli	Judel/Vrolijk	Jeppesen	Humphreys
CANTIERE	Wauquiez	Nautor	Dufour	Rimar	C.del Pardo	X Yachts	Elan
PREZZO	€ 254.590	€ 558.000	€ 186.400	n.d.	n.d.	€ 330.326	€ 182.122

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".



Sea&See

CENTURION 45s

l'onda: non appena si stringe sotto i 50° tende a beccheggiare, anche se il suo dislocamento permette di conservare una buona inerzia evitando continue correzioni di rotta. Inerzia utile anche in virata, che può essere fatta con lentezza. Il range più congeniale si è rivelato quello sopra i dieci nodi, anche per via dell'elica a tre pale fisse di cui era dotato l'esemplare in prova: oltre al buon passo abbiamo apprezzato l'ottimo angolo al vento e il comportamento molto equilibrato. La ruota si mantiene morbida e sensibile, forse persino troppo neutra per i velisti meno esperti, ma estremamente piacevole per chi ama divertirsi. Comodissima la posizione del timoniere sui lati, da dove si vede l'inferitura del genoa.

Lo specchio di poppa del Centurion 45s, apribile al centro con la plancetta ribaltabile.

(segue da pag. 84)

bergo poggiato in chiglia. Di serie il doppio tenditore meccanico per il paterazzo, che è sdoppiato con la patta d'oca: soluzione discutibile per la ovvia asimmetria nella regolazione. Consigliato, dunque, il sistema idraulico in parallelo previsto come optional. Il boma molto lungo riequilibra la ripartizione della tela, che pur con un genoa al 140% presenta superfici analoghe: 69 mq per il triangolo di prua e 59 mq per la randa. Le vele sono a carico del cliente.

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

Escludendo un paio di scelte discutibili, come quella dei serbatoi realizzati in polietilene (anche del gasolio) e del posizionamento di uno dei due dell'acqua sotto la cuccetta di prua, gli impianti sono ben eseguiti. In particolare l'elettrico che ha un quadro generale di qualità e completo

di tutti gli indicatori utili (incluso l'ampereometro di carica e scarica), due batterie da 144 Ah ciascuna per i servizi e staccabatterie sia sul positivo che sul negativo. I componenti sono facilmente accessibili, così come le valvole e le prese a mare. A parte le vele e l'elettronica, le dotazioni di serie sono sostanzialmente complete, incluse quelle voci di solito opzionali come i passavanti in teak.

A VELA ★★★★★

Nessun dubbio sulla scelta del piano velico maggiorato, di fatto indispensabile. La barca è infatti molto rigida alla tela, tanto che in bolina con 10 nodi di vento reale non si avverte la necessità del peso sopravvento. E anche con più aria il Centurion mantiene un angolo di sbandamento contenuto, richiedendo minimi interventi sulla randa. Sul piano delle prestazioni, con poca aria soffre un po'

A MOTORE ★★★★★

L'esemplare in prova montava lo Yanmar da 75 cv opzionale, di serie viene invece fornito un Volvo Penta da 55 cv. Entrambi sono corredati di piede S-Drive ed elica a tre pale fisse. Aver raggiunto la velocità critica a regime di crociera sta a indicare che il 75 cv è il motore adeguato, sia per avere una riserva di potenza sia per far girare un po' più lento un motore che al massimo raggiunge i 4000 giri/m. Il vano è accessibile da tre lati, quello frontale permette di scoprire quasi per intero il motore, mentre le botole di fianco sono un po' piccole. L'insonorizzazione è efficace, anche se al massimo dei giri si avverte qualche vibrazione che si riflette sul rumore. Leggero l'effetto evolutivo dell'elica in retromarcia. (L.Z.)

DETTAGLI AZZECCATI

1 Lo stivaggio è senza dubbio uno dei punti di forza del Centurion 45s: oltre ai due gavoni ricavati sotto le panche ce n'è un terzo, profondo, sotto la schiena d'asino; contrapposto a questo il vano per due bombole del gas; e ai piedi della ruota, l'alloggiamento per la zattera. A prua, infine una cala vele per lo spi e i parabordi. **2** Al

posto del solito divano contrapposto al principale, la dinette ospita un mobile molto capiente che va a sommarci allo spazio ricavato nella zona carteggio. **3** Anche le persone di statura più alta gioiranno nel passare tra le porte del 45s, prive di sponda inferiore e soprattutto di misura tale da non doversi genuflettere.

