

Prova



Contest 55 Cs

Dalla olandese Conyplex un diciassette metri pensato per macinare molte miglia. Notevole la qualità della costruzione e di tutte le finiture. Eleganti le forme disegnate da Doug Peterson.



- la robustezza strutturale
- la cabina armatoriale di poppa

- molto complicato il piano di coperta
- meglio un motore più potente

testo e foto di Luca Sordelli

L'Olanda è la patria delle costruzioni in ferro, acciaio o alluminio, per le barche a vela o a motore di tutte le dimensioni. La Conyplex, società di Medemblik con quarant'anni di storia alle spalle, rappresenta un'eccezione. Da sempre si è infatti distinta puntando tutto sulla vetroresina. Cantiere "d'avanguardia" nel panorama del Nord

Prova

1 - Una vista da prua della coperta. Ottima la qualità dell'attrezzatura utilizzata.

2 - Il pozzetto centrale è particolarmente profondo e ben protetto dietro la deck house centrale. Giuste le dimensioni della ruota e della consolle che non intralciano i movimenti di chi è alle manovre.

3 - Lo schermo del radar, visibile in pozzetto.
4 - I passavanti laterali, ingombri delle molte manovre rinviate verso poppa.
5 - Entrambe le vele di prua sono avvolgibili, elettricamente il genoa, a mano la trinchetta.





Europa è sempre mostrato una grande curiosità verso le novità, in materia di materiali e tecniche costruttive. Della sua gamma di imbarcazioni che va dai 35 ai 62 piedi abbiamo provato il nuovo 17 metri, disegnato da Doug Peterson. È uno scafo fedele allo spirito nordico del cantiere, uno scafo da crociera, con una piccola deck house e il pozzetto centrale. Una barca comoda, dalla costruzione solida e pensata per fare molte miglia.

Il progetto

Come si diceva la firma è quella prestigiosa di Doug Peterson, progettista che più di chiunque altro è capace di passare con agilità dai disegni da regata (vedi Coppa America) a quelli per la pura crociera.

Questo 55 piedi mette in mostra subito una bella eleganza di forme, con una uguale inclinazione per lo slancio di prua e lo specchio di poppa, un leggero cavallino, il bordo libero di altezza contenuta. Anche la sovrastruttura centrale, qualcosa di più di una normale tuga, qualcosa di meno rispetto a una vera e propria deck house (la definizione del cantiere è "central saloon") si inserisce bene nelle linee e non appesantisce il profilo della barca. Tra i dati tecnici spiccano quelli relativi al dislocamento, sia assoluto che relativo (in rapporto alla lunghezza al galleggiamento), entrambi ben sopra alla media delle concorrenti. Di contro c'è da sottolineare una buona quantità di tela a riva.

Le linee d'acqua sono piuttosto tradizionali, con una discreta stellatura a prua e generosi volumi a centrobarca. Come quasi tutte le barche Contest il timone è protetto da un profondo skeg e l'asse dell'elica e a sua volta accolto da un lungo astuccio protettivo. Sono offerte dal cantiere due diverse soluzioni per la pinna, tradizionale (m 2,25) e a pescaggio ridotto e con alette (m 1,95).

Coperta

Così come per gli interni, anche l'organizzazione del piano di coperta è fortemente influenzato dalla presenza della deck house. Questa protegge bene il pozzetto centrale, profondo e particolarmente "incassato" sotto il filo della coperta. La ruota, per evidenti esigenze di spazio è di diametro piuttosto piccolo, montata su una

consolle che ospita i ripetitori della strumentazione, anche lei di dimensione contenute, tanto da non intralciare i movimenti di chi è alle manovre. Intelligente anche la collocazione del trasto di randa che, alle spalle del timoniere, lascia completamente sgombera la zona living. Lo stesso non si può dire della zona dei winch e per le scotte di genoa, trinchetta e spi. Qui i passavanti sono ingombri di un numero decisamente eccessivo di cime, bozzelli e carrelli, a cui vanno ad aggiungersi i diversi gradini scavati nelle due alzate ai lati del pozzetto.

L'armo, come ogni barca nordica che si rispetti è a cutter, con un albero poggiate in coperta (e questa è un po' una sorpresa) a tre ordini di crocette in linea. Entrambe le vele di prua sono avvolgibili, elettricamente il genoa, manualmente la trinchetta. Due sartie volanti asportabili sono previste per lavo-



rare in contrapposizione con lo stralotto. La barca della prova era armata con una randa avvolgibile nell'albero, scelta discutibile per uno scafo che certamente non ha bisogno di chili in più, soprattutto in alto. Con una vela di queste dimensioni rimane più che gestibile un tradizionale sistema con lazy jack. Lo specchio di poppa era attrezzato oltre che con la tradizionale scaletta in inox per scendere in acqua, anche con una passerella idraulica Besenzoni. All'estrema prua il verricello dell'ancora non è incassato ma è poggiate in coperta. Da segnalare la notevole robustezza di tutta la ferramenta di coperta, in particolar modo dell'insieme pulpiti/draglie.

Gli interni

La distribuzione degli spazi interni è classica ed appartiene alla tra-

6 - Lo specchio di poppa è attrezzato, oltre che con la normale scaletta in inox per il bagno, anche con una passerella automatica Besenzoni.

7 - Ben lontano dalla zona living, il trasto di randa corre alle spalle del pozzetto.

8 - Un particolare del piede d'albero. Sulla parte anteriore di quest'ultimo è agganciato il tangone.

Prova



1



2

1 - Una vista d'insieme del quadrato, ben al riparo sotto la deck house centrale. Il tavolo della dinette si abbassa per trasformarsi in cuccetta matrimoniale. Qui le altezze sfiorano i due metri.
 2 - Come tutte le barche a pozzetto centrale, anche il Contest 55 può contare su una cucina lineare di grandi dimensioni.
 3 - La grande cabina armatoriale di poppa, con la sua cuccetta matrimoniale.
 È certamente la zona della barca più accogliente e meglio studiata. Ottime sia l'aerazione che l'illuminazione.
 4 - Una delle due toilette di bordo.
 5 - La zona carteggio, ottime le dimensioni del tavolo e molto lo spazio per installare la strumentazione.



3



4

dizione nordica di fare le barche. Quindi poche cabine ma molto comode, buone altezze, una predominanza di legni scuri e una concezione in linea generale molto "mossa", con molti gradini e i vari ambienti distribuiti su più livelli. Questi principi, facili da applicare su scafi di oltre i 60 piedi di lunghezza, sono più difficili da mettere in pratica su barche più piccole. Discorso che vale un po' anche per il Contest 55, dove a una qualità delle rifiniture e una scelta di materiali decisamente sopra alla media, fa riscontro una difficile vivibilità di alcune aree. Come si diceva, a soffrire non sono certo le cabine, ampie e ben studiate, (soprattutto quella armatoriale di poppa, particolarmente "azzeccata") ma il quadrato. Qui la sovrastruttura centrale porta a buone altezze (si sfiorano i due metri) e una discreta luminosità ma in realtà non riev-



5

sce ad offrire una vista diretta sul mare come invece riescono a fare altre deck house dell'ultima generazione. Grande e ben accessoriata la lunga cucina, posta linearmente lungo la murata di sinistra,

a cui si accede scendendo un paio di gradini dalla dinette. Spiccano le notevoli dimensioni del frigo e il grande piano di lavoro. Qui come in tutta la barca è da sottolineare l'abbondanza nell'illuminazione ar-

tificiale. Poco più a prua il carteggio, orientato per chiglia, una delle zone meglio studiate di tutta la barca, con un un tavolo di ottime dimensioni e molto spazio per installare la strumentazione elettronica. Il cantiere offre tre diverse soluzioni per gli allestimenti a prua, la barca da noi provata era dotata di una classica cabina con cuccetta a V all'estrema prua, e una stanza più piccola (ma che ci è piaciuta molto, è la classica cuccetta di guardia) con un letto singolo in murata. Da sottolineare infine la buona accessibilità al vano motore, con una sala macchine con portelloni su tre differenti lati (grande pregio, questo, di tutte le barche dotate di pozzetto centrale) e le dimensioni sopra alla media dei due bagni di bordo.

La prova

Il test si è svolto nel piccolo mare interno olandese, in una giornata di brezze leggere e mare piatto, condizioni certamente non ideali per uno scafo di 17 metri di lunghezza e 26 tonnellate di dislocamento. Il Contest 55 è comunque riuscito a destreggiarsi piuttosto bene tra una bava di vento e l'altra, riuscendo a mantenere, una volta raggiunte, delle discrete velocità. Il problema, come per tutte le barche pesanti quando c'è poca aria, è riuscire a trovare la giusta regolazione e poi mantenere una ferrea concentrazione al timone. Ma è anche evidente che chi è interessato a questo genere di barca pensa a lunghe navigazioni da affrontare anche in condizioni tempo veramente duro e mette in conto anche di accendere il motore quando il vento comincia a calare. In navigazione sono piaciuti molto la buona sensibilità sul timone, con un rapporto di demoltiplica ben studiato, e la vivibilità del pozzetto, non grande ma ergonomicamente ben curato (del piano di coperta, un po' troppo complicato si è già detto). A motore il rapporto peso/potenza è di 5,19 poco sotto la media delle barche di questa dimensione. Vista però la filosofia generale della barca qualche cavallo in più non guasterebbe (e il serbatoio del gasolio, non a caso è da 1000 litri). Per rendere più facile manovre in porto, praticamente indispensabile a nostro avviso anche il bow thruster.



Progetto Scafo Doug Peterson, interni G.Nissen

Il prezzo Su richiesta

I dati Lungh. ft m 16,75 • lungh. scafo m 14,00 • lungh. al galleggiamento m 13,55 • largh. m 4,65 • immersione vers. chiglia standard m 2,25 • immersione vers chiglia con alette m 1,95 • dislocamento kg 26000 • zavorra kg 9200 (8870 nella versione chiglia ad alette) • serbatoio acqua lt 800 • serbatoio gasolio lt 1000 • posti letto nella versione provata: 6 • omologazione CE cat. A.

Attrezzatura di coperta

Sup. velica complessiva di bolina, con genoa al 140%: mq 161,5 • sup. spinnaker: mq 237,0 • sup. randa: mq 66,9 • sup. genoa: mq 94,6 • sup. yankee: mq 80,6 • sup. trinchetta: mq 24,6 • armo a cutter • albero poggia-

to in coperta, in alluminio anodizzato a tre ordini di crocette in linea.

Il motore

Perkins M 135 • 135 cv di potenza all'albero • 130 cv di potenza all'elica a 2600 giri • cilindrata lt 6,00 • architettura a 6 cilindri in linea • alesaggio per corsa mm 100/127 • aspirazione: naturale • peso bagnato, solo motore kg 595 • trasmissione in linea d'asse • doppio sistema di raffreddamento con scambiatore di calore • consumo a 2000 giri: 13 lt/h ca.

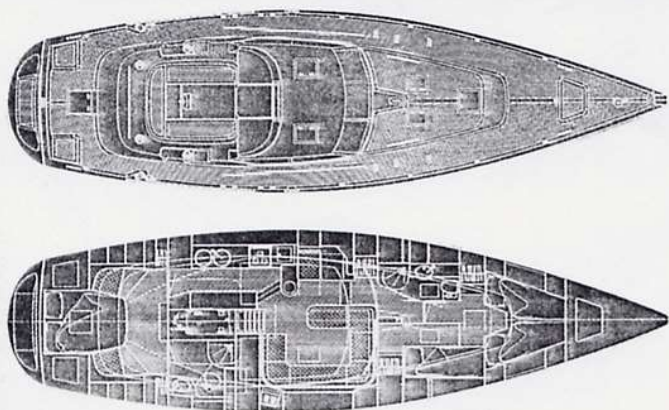
Indirizzi Conyplex BV
Medemblink (Olanda)
tel. 0031/227/543644
fax 543648.



Gli indici di prestazione a confronto

Barca	Disl./L.gall (kg/m ³)	Sup.velica/Disl. (mq/ton)	Zavorra/Disl. (%)
Contest 55	10,4	6,19	34
Oyster 55	8,51	6,56	-
Feeling 546	8,0	13,9	31
Hallberg Rassy 53	6,8	5,7	39

Nota: dislocamento relativo: più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa: a valori alti corrispondano barche molto invelate.



Sopra, una delle tre diverse soluzioni offerte dal cantiere per l'allestimento degli interni.

