

PROVA

Moody⁴⁷

Stile inglese, grande solidità e vocazione alle lunghe navigazioni. Un 14 metri a pozzetto centrale, linee classiche, tre cabine e finiture molto curate.

di Luca Sordelli

Le linee Moody sono ben note a chi in barca ci va molto, a chi magari ha già messo la prua fuori dallo stretto di Gibilterra. Scafi dalla spiccata vocazione all'altura, dall'inconfondibile stile inglese sono molto amati dai navigatori





- L' autonomia di navigazione
- La qualità della costruzione
- Il valore nel tempo

- Manca qualche metro di tela
- Pozzetto ben protetto ma troppo piccolo

PROVA MOODY 47



1 2
3 4



1. La cabina armatoriale di poppa. Buona la ventilazione grazie al grande osteriggio centrale.

2. La zona carteggio è ben valorizzata, tavolo ampio e molto spazio per installare la strumentazione elettronica.

3. Anche la cabina di prua ha un letto matrimoniale da 193 x 125 cm.

4. Cucina a U ben separata dalla zona living e pensata per un utilizzo sicuro anche in navigazione.

a lungo raggio, dagli "oceanici". In Gran Bretagna Moody è un marchio "cult", che crea barche adatte al giro del mondo, solide, sicure e rassicuranti, ma a costi più ragionevoli rispetto a molti altri cantieri concorrenti (gli scandinavi in testa, e poi Conyplex o Oyster). Dopo qualche anno di assenza, il cantiere torna ad essere importato in Italia, questa volta per mano della Eritros Mare di Sanremo.



5

Progetto

La firma del 47, così come di tutta la gamma Moody (che

parte dal 38' e arriva al nuovissimo 64' presentato all'ultimo Southampton Boatshow) è di Bill Dixon. Questo 47' è un dislocamento medio/pesante, dalla superficie velica contenuta e (nella barca nella versione della prova) armo a cutter: yankee, trinchetta autovirante e randa avvolgibile (di serie). Il genoa "mediterraneo" che regala ben 24 mq di tela in più è invece inserito nella lista degli optional così come la trinchetta (che costa, con rotaia e attrezzatura 4.870 Euro). La tecnica di costruzione è tradizionale, laminato pieno per l'opera viva

e invece sandwich, per muraie e parti immerse. Come da tradizione del cantiere niente controstampi e laminazione rigorosamente manuale. Delle 15 tonnellate di dislocamento il 31% è in zavorra, nel bulbo in piombo da 2,06 metri di pescaggio, per uno scafo nel complesso piuttosto rigido (ovviamente all'interno della famiglia degli scafi al 100% da crociera). Le linee di carena sono avviate con un coefficiente prismatico piuttosto basso (quindi pochi volumi alle estremità), garanzia, tra le altre cose, di un buon passaggio sull'onda (in altre parole linee d'acqua che vanno in controtendenza con quanto si vede nella grande serie degli ultimi anni, con prue "piene" sopra al galleggiamento e piatte sotto). Tra le caratteristiche peculiari



6

anche la presenza di un mezzo skeg per il timone, particolare che farà felice io tanti estimatori di questa soluzione progettuale (anche lei evidentemente pensata nell'ottica delle lunghe navigazioni e della ricerca, sempre e comunque della massima stabilità).

Interni

Tutto quello che ci si può aspettare da una barca classica a pozzetto centrale, dall'allestimento "armatoriale": cabina "regina" a poppa (cuccette da 205 x 180 cm), bagno e cucina lineari ai due lati della sala macchine; un secondo locale notte con letto matrimoniale e bagno dedicato a prua e poco più indietro un'altra cabina ospiti (che una volta si chiamava di guardia) con due cuccette sovrapposte. Quindi non tanti

posti letto ma molto spazio per vivere, anche in navigazione. Non a caso cuore della barca è la zona centrale, dove sono raccolte cucina, carteggio e dinette. Qui i centimetri utili sono molti, gli spazi sono ben organizzati e l'alta finestratura sulla tuga garantisce una buona luminosità. Abbiamo apprezzato, rispetto agli allestimenti dei Moody di non molti anni fa, una maggiore sobrietà, e qualche stravaganza in meno. Rimane l'alta qualità dei materiali e l'intrinseca robustezza di ogni parte, semplicemente aprendo gli stipi o alzando i pagliolati si ha una piacevole sensazione di solidità. Nel complesso spazi ideali per navigare in quattro e buoni anche per sei, coerentemente con la filosofia della barca all'insegna del "pochi ma comodi". Un punto forte del

Moody 47 è poi l'autonomia, con un serbatoio del gasolio da ben 430 litri (la media è 300/350) e quello dell'acqua da 636. La grande sala macchine, facilmente accessibile da tre lati (e parzialmente anche dal quarto) può tranquillamente ospitare un dissalatore da 63 lt/h e un generatore da 3,5 kw (inseriti nella lista degli optional rispettivamente a 7.200 e 8.700 euro più Iva).

La prova

Descrivendo le caratteristiche del progetto dicevamo di come il Moody 47 sia una barca senza troppa superficie velica in rapporto al dislocamento. Questo non ne fa una barca particolarmente lenta, alla luce dei dati che abbiamo rilevato in prova si inserisce infatti esattamente nella media degli scafi da

5. Due i bagni di bordo, il più ampio è quello di poppa dedicato alla cabina armatoriale.
6. Cuore della barca è il quadrato, ben illuminato dai tanti oblò sulla tuga. La parte centrale delle due poltrone sulla dritta si estrae, diventando altrettanti sedili per il tavolo da pranzo.

PROVA



1. Il Moody 47 fa della facilità di conduzione uno dei suoi punti forti. Pozzetto centrale e tutte le manovre a portata di mano del timoniere.
2. L'apertura dello specchio di poppa è idraulica. Comoda la discesa in acqua.
3. La scotta di trinchetta è autovirante. Si nota anche il "dorade" cromato.
4. Il verricello dell'ancora ad asse verticale e i due avvolgitori per le vele di prua.

crociera di questa taglia. Ovviamente la vocazione è quella al tanto vento, è nata per comportarsi bene in condizioni dure più che per guadagnare un pugno di nodi in più nelle ariette, ma anche il comportamento in queste condizioni rimane dignitoso. Abbiamo avuto modo di provare il Moody 47 sia con 12/14 nodi di vento reale, sia con 7/8. Nel primo caso la bolina si attestava sui 7 nodi, 5 nel secondo: valori più che dignitosi soprattutto letti insieme ad un notevole comfort di navigazione (con in primis reazioni morbide al timone e tendenza all'orza sotto raffica molto graduale). L'armo a cutter si dimostra molto versatile, la trinchetta avvolgibile e autovirante è sempre pronta in caso di vento teso, lo yankee garantisce passo con arie più

leggere. Una soluzione ancora migliore per i nostri mari poco ventosi potrebbe essere quella di armare il genoa al posto dello yankee (e comunque le due vele di prua usate insieme non danno una reale spinta in più, così come abbiamo verificato anche noi nel nostro test). In più si potrebbe anche optare per una randa steccata con lazy bag al posto di quella di serie, avvolgibile e quindi dal taglio poco veloce.

Tra le cose che più ci sono piaciute del Moody 47 c'è la grande facilità di conduzione, anche con solo due persone d'equipaggio. Il pozzetto, seppur un po' piccolo in confronto a quanto si vede su gran parte dei concorrenti, garantisce infatti accessibilità a tutte le manovre. Ci è piaciuto meno l'ingombro del parabrezza con

tendalino, che riduce un po' troppo la visibilità verso prua. A motore buona la spinta dello Yanmar da 78 cv, nonostante il rapporto potenza/tonnellate non sia dei più alti (5,2 contro una media di 5,9/6,1) garantisce comunque una velocità di crociera di 7.7 nodi per una punta massima di 8.5.

Migliori della media invece i valori di rumorosità ai regimi bassi e medi, si riallineano alla concorrenza invece quando la si abbassa tutta la manetta (perché comincia a farsi sentire l'effetto di risonanza della grande sala macchine). Discreta la manovrabilità in porto, nonostante la mole. In retromarcia si avverte un leggero effetto evolutivo destroso, e comunque per i più prudenti c'è, di serie, anche un'elica  di prua da 8 cv.

MOODY 47 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Bill Dixon

Prezzo

Sterline 242.650 (354.078 euro al 04/03/03), Iva esclusa, franco cantiere.

Dati

Lungh. f.t. **m 14,53** - lungh al gall. **m 12,00** - largh. max **m 4.40** - pescaggio massimo chiglia **m 2.06** (m 1.60 chiglia corta optional) - dislocamento

kg 14.950 - zavorra kg 4.700 serbatoio acqua **lt 636** - serbatoio carburante **lt 431** - n° cuccette **6**.

Piano velico

Albero in alluminio, armato in testa d'albero con due ordini di crocette e senza sartie volanti sup. velica randa avvolgibile **m² 41,0** - genoa avvolgibile (optional) **m² 65,0** - yankee avvolgibile **m² 52,5** - trinchetta autovirante **m² 19,5** - I: 17.7, J: 5.2, P: 15.9, E: 5.1.

Le misure

Cabina di prua: altezza max cm 191, cuccetta cm 193 x 125 altezza minima in **quadrato** cm 189 - **cabina di poppa** altezza cm 194, cuccetta cm 205 x 180 **cabina di prua in murata**, alt. max cm 192, cuccette sovrapposte da cm 90 x 190 e 80 x 190 - altezza in **bagno** cm 190.

Indirizzi

Costruito da **Princess Plymouth (GB)**
Importatore per l'Italia

Eritros Mare

Sanremo
tel. 0184/500019
fax 0184/530613
www.eritrosmare.com

Il motore

Yanmar da 78 cv - modello **4JH3** - trasmissione in linea d'asse - diesel **4 cilindri in linea** - cilindrata **lt 2.0** alesaggio x corsa **mm 84 x 86** peso a secco **kg 186** elica 3 pale abbattibili **J Prop.**

Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina	12	7.0
bol.larga	12	7.4
traverso	12	5.9
lasco	12	5.8
poppa	12	5.1

a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)		
		dinette	prua	poppa
1000	2.9	62	54	69
1500	4.5	66	55	72
2000	6.3	67	56	73
2500	7.8	69	56	75
3300	8.5	72	58	78

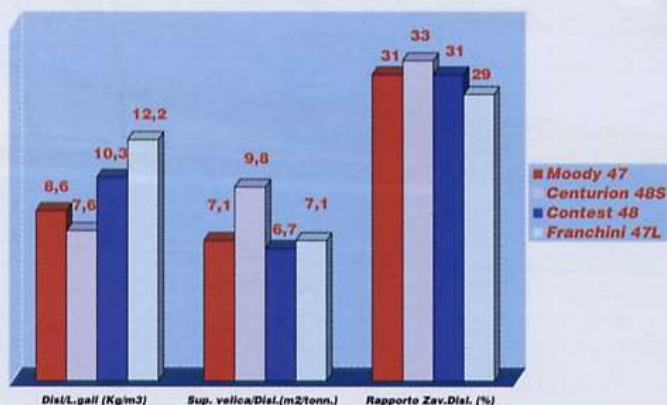
Rapporto cv/ton: 5.2

Nota: la prova si è svolta a Sanremo con vento tra i 12 e i 15 nodi di intensità, mare piatto e cinque persone a bordo. Vele utilizzate: randa e genoa avvolgibili. Carena pulita, serbatoi al 20%.

Giudizio in sintesi

Classicità allo stato puro, dalla tecnica di costruzione, alle linee d'acqua passando per il gusto negli allestimenti. Una barca solida, ben fatta, per chi ama navigare molto. Sicura e rassicurante. Il buon disegno delle linee d'acqua garantisce performance decenti con poco vento, ottime quando questo, insieme al mare, cresce. Si porta ovunque e tranquillamente in due.

Gli indici di prestazione a confronto



Nota: dislocamento relativo (disl./gall): più il valore è basso più la barca è leggera • sup. velica relativa (sup.velica/disl.): a valori alti corrispondono barche più invelate • rapp. zavorra/disl.: a valori alti corrispondono barche rigide.



Le avversarie

Barca	L.f.t. (m)	largh. (m)	disl. (kg)	sup. vel. (m ²)	pesc. (m)	Progetto	Cantiere	Euro (Iva escl.)
Moody 47	14,53	4,40	14.950	106	2,06	Bill Dixon	Moody	354.078
Centurion 48S	14,65	4,50	15.000	147	2,50	Ed Dubois	Wauquiez	408.182
Contest 48	14,75	4,25	18.300	123	2,10	Dick Zaal	Conyplex	576.000
Franchini 47L	14,42	4,12	16.800	120	1,95	Franchini	Franchini	380.000