



Centurion 32

Scafo solido e gusto classico che non stanca nel tempo. Soddisfacenti le prestazioni a vela. Layout interno tradizionale con cinque posti letto e un bagno.

Davide Zerbinati collabora con la nostra rivista dal 1998. Oltre ad aver navigato in diversi mari per più di 50.000 miglia con molte barche, è un progettista di barche da crociera, esperto in materiali compositi e lega leggera, si occupa di consulenza per cantieri, progettisti e privati. È perito nautico per compravendita e assistenze legali. È capo area per la marcatura CE per l'Istituto Udicer/Nautitest. Collabora con assicurazioni francesi ed internazionali. Autore del libro "Lavori a bordo" e coproprietario della veleria Leesails. www.zerbinatidesign.com www.leesails.it

Cosa spinge un neoarmatore, che si avvicina alla nautica, e sceglie una barca usata vecchia di 30 anni per iniziare a navigare? Il colpo di fulmine. Una vecchia barca si distingue, ha un fascino inalterato. La meta da raggiungere per eseguire questa perizia è stata il Lago di Costanza, litorale tedesco, luogo piacevole e accogliente. Navigare su un lago alpino è un'esperienza da provare, grazie a marina puliti, persone gentili e un'atmosfera accogliente. Sui laghi ormai girano anche i 45 piedi, come in Italia, e il vento catabatico di certo non manca.

Il Centurion 32 trova scarsa diffusione in Italia, anche se se ne vedono alcuni esemplari in agosto. La carena ha il classico V profondo, una pinna slanciata tipo Rorc, skeg e pale del timone, dove le linee d'acqua si chiudono. La sezione maestra ha una forma a calice con murate verticali, il che fa presagire una certa tendenza al rollio. Il trim tab previsto in origine è stato inglobato nella zavorra in piombo, imbullonata allo scafo con sei prigionieri da 32 mm. La zavorra con la barca a vuoto rappresenta il 47% del peso ed ha un pescaggio notevole, di 1,80

metri. La barca in questione non ha nessuna deficienza in carena, poiché ogni anno l'armatore ha provveduto a tenerla in secca per sei mesi. Le murate sono in buono stato e terminano con una elegante falchetta in teak, che porta qualche scheggia di visetto e qualche segno di mezzo marinaio lasciato maldestramente da qualcuno durante una manovra. La coperta è in sandwich di schiuma poliuretana e presenta qualche ragnatela. Qualche scricchiolio verso prua evidenzia un principio di delaminazione. Abbiamo rilevato anche alcune zampe



1

di gallina o ragno sul gelcoat. L'antiscivolo è stato rinfrescato di recente con una pitura alle miscrosfere. Alcuni modelli avevamo il ponte rivestito in teak, listelli da 18 mm. Il pozzetto è lungo 2,25 metri per 1,50 metri,

comodo, protetto da una capottina montata su paramare. Il timone è a barra ed è munito di un sistema di incastro a pettine, di cui si può apprezzare la funzionalità in navigazione. Un ponte libero e filante sormontato

da una tuga abbastanza bassa caratterizza questo piccolo yacht. La barca è armata con un albero anodizzato oro attrezzato a sloop, con una sola crocetta e lande ripartite in tre punti. Esistono due versioni, "traditional" e "maggiorata", con 70 cm di albero in più, che non guasta per le nostre brezze estive. Il boma non è girevole, lo si trova solo sugli ultimi esemplari. Si tratta di un primitivo avvolgiranda, che non ha mai avuto molto successo. L'albero è attrezzato con due winch raccogliidrizza in acciaio, ben conservati, seppur un po' scomodi se paragonati ad un self tailing.

Prova

Kim Holman, pur non essendo così noto, ha disegnato barche molto equilibrate. Tutte le sue barche sono conosciute con il nome di Hol-

man & Pye studio di design degli anni '50-'70, famoso per il Rustler 31 e 36 ed il suo primo progetto personale, il Twister. Il cantiere disegnò con questo studio molte barche come ad esempio il Gladiator e il Pretorien, una buona combinazione anglo-francese. Veniamo alle impressioni in navigazione: a motore l'uscita dal porto è immediata e la profondità scende subito a 50 metri. Il vecchio Volvo Penta, MD 2 B 25, ruggisce con i suoi 2 cilindri e fa vibrare un po' la barca. A pieni giri con l'elica bipala a becco d'anatra, si raggiungono i 5,5 nodi, di tutto rispetto. Il consumo si attesta su 1,8 litri/ora, ci sono 50 litri di autonomia. L'avviamento è garantito da una batteria da 80Ah-250A ricaricata dall'alternatore da 35A. Sotto vela, il Centurion si riconosce abbastanza facil-



2



3



4



5

1. Durante il test si è evidenziato il bilanciamento dello scafo e il buon momento raddrizzante sotto raffica.
2. Il pozzetto misura 2,25 m di lunghezza per 1,50.
3. La tuga elegante, con l'antiscivolo riportato.
4. Davanti all'albero la coperta è pulita, senza intralci e ci si muove bene, seppur con spazio ridotto.
5. Il pettine per bloccare la barra in navigazione. Un "moderno" sistema di pilota automatico, previsto di serie dal cantiere.

La barca della foto in apertura è di repertorio.



- 6. Le linee di carena, la deriva di tipo Rorc e il timone con lo skeg.
- 7. La cabina di prua.
- 8. La profonda sentina dove è alloggiato il serbatoio dell'acqua.
- 9. Il motore e la trasmissione sono ben accessibili.
- 10. La dinette con il letto trasformabile.



mente dal suo piano di velatura con il grande genoa che ben sormonta la randa, con il vecchio rapporto 1 a 3. Di solito su queste barche si trova un genoa al 150%, rapporto considerato vincente ai tempi. La scelta della lunghezza di galleggiamento di 7,32 m indica che l'architetto ha voluto che il Centurion potesse prendere parte alle corse del Rorc. Il Centurion si muove bene, cioè è vivo, da forza 4 in su e regge tutta tela fino a 20/25 nodi. Il suo momento raddrizzante è davvero

sorprendente. Durante il test siamo stati raggiunti da un Bavaria 35 Match, che, quando il vento è sceso sotto i 9 nodi, abbiamo mantenuto pari. Non appena il vento è tornato a 14 nodi, il Bavaria ha preso il suo bel passo. La barra si è rivelata neutra, la barca va da sola e così si può adottare il pettine per bloccare la barra, 1-2 gradi di timone. Il pilota automatico non c'è, non serve. Nelle manovre il peso si sente, ma la retromarcia è gestibile, punto debole delle barche con skeg e linea d'asse asimmetrica.



ra a due fuochi basculante, frigo a pozzo e il carteggio misura 50 x 70 cm. A partire dal 1970, la barca fece il Fastnet e vi si montò il tavolo abbattibile, ottimizzando gli spazi della dinette.

Il motore è molto accessibile, incassato dietro la scala e sotto il pozzetto, mentre sotto il pagliolo c'è il serbatoio dell'acqua dolce di vetroresina appoggiato in chiglia. I lavoretti da fare sono tanti, ma alla portata di un bricoleur: cambiare maniglie, cerniere, guarnizioni. Normale per chi decide di acquistare una barca di una certa età, l'importante è che la struttura sia in buono stato.



Interni e impianti

L'interno è molto tradizionale: cabina a V di prua, bagno, dinette, cucina a dritta, carteggio con cuccetta del navigatore a sinistra. Il legno impiegato è teak di Birmania e il cielino è in vetroresina, controstampato. Il bagno è stato attrezzato con le acque nere, perché sul Lago di Costanza non è permesso scaricare in acqua, tanto più che le valvole non ci sono più, sono state smontate e i fori tappati con vetroresina. La cucina ha il piano di cottura

□ L'armatore tipo

Deve amare il gusto classico, anche retrò, deve accettare che non ha paragone con lo spazio di un moderno 33 piedi, ma non si stancherà mai di guardarla. Ha una struttura robusta che garantisce una navigazione sicura. L'armatore tipo deve sempre essere munito il cacciavite, perché una barca di 30 anni, ha bisogno sempre di qualche cura dell'ultimo minuto.

□ I difetti

È bene prestare attenzione alla delaminazione del ponte, in sandwich di schiuma poliuretanic. Non vi sono altri difetti cronici della barca, ma è bene sapere che il gelcoat può aver perso parte della sua lucentezza. Negli anni la barca può essere stata sottoposta ad una serie di interventi conservanti: ciclo preventivo o antiosmosi, verniciatura, sostituzione motore. Verificare l'impianto elettrico che soffre l'età.

La sentina può essere una di quelle aree da rinfrescare con una mano di bianco, così come i legni dell'ingresso potrebbero avere bisogno di una ritoccata, perché il sole ed il mare li avranno in parte scoloriti. Consigliamo di attrezzare la barca con un po' di elettronica recente e montare winches con il self tailing.

□ I dati

Lungh. f.t. m 9,75; al gall. m 7,32; largh. max m 3; al galleggiamento m 2,60; bordo libero avanti m 1,13; bordo libero addietro m 0,85; pescaggio m 1,78; altezza max dal gallegg. m 12,80; disloc. max pieno carico kg 5.150; a medio carico kg 4.650; zavorra kg 1.980; materiale zavorra piombo; altezza interni m 1,80; largh. cuccette m 0,48; largh. media passavanti m 0,50; stazza t 7,43; superficie triangolo di prua 22,9 mq; superficie max genoa 34,5 mq; fiocco n°1 12,5 mq; randa 18,3 mq; superficie massima (2+3)

□ La quotazione

Valutare una barca di una certa età è difficile, perché gli interventi fatti per tenerla in ordine e modernizzarla possono superare il valore congruo di mercato. In genere la barca si trova in vendita con richieste che oscillano dai 30.000 ai 50.000, per lo più giustificati da un motore recente, un nuovo gioco di vele od il rifacimento del rigging. In Francia il mercato è fiorente e spesso ci sono richieste esose, mentre nel resto di Europa, si può risparmiare qualcosa.

52,8 mq; superficie deriva 2,30 mq; timone 0,45 mq; totale di deriva 7,04 mq; bagnata totale 22,06 mq.

□ Le concorrenti

Alpa 9.50 (Alpa)
Carter 33 (Olympic Marine)
Karaté (CNSO)
Arpège (Dufour)
Caipirihna (Ghilardoni)
Hallberg Rassy 29

□ Link utili

<http://centurion32.blogspot.com/>
<http://users.swing.be/FDB/centurion/index2.html>
<http://www.twister.org.uk>

□ Curiosità

Dal 1968 al 1977-78 sono stati costruiti 380 esemplari. David Merlot, capocantiere con Henry Wauquiez, oggi ha un'azienda che si occupa del refitting di queste barche. Il figlio di Henry Wauquiez, Charlie Herye Wauquiez, è armatore del C32 denominato IXIA N° 238 del 1974.



Costi

Interventi

Nuove fodere per la tappezzeria	€ 2.000
Nuovo frigorifero senza installazione	€ 1.000
Nuova toilette installata	€ 750
Randa stecche corte in dacron-	
Genoa avvolgile con banda antiUV e lazybag	€ 2.500
Pozzetto in teak	€ 2.000
Delta da 10 kg e salpaàncora da 800 Watt	€ 2.750
Elica tre pale 350 mm di diametro	€ 1.450
Quadro elettrico 12 utenze	€ 2.500

Manutenzione

Trattamento antiosmosi	€ 4.500
Varo, alaggio, taccatura	€ 400
Antivegetativa (2 mani matrice dura)	€ 750
Un mese di sosta a terra	€ 120

Posto barca

Liguria	€ 4.700
Triveneto	€ 2.400
Calabria	€ 1.350

Layout tradizionale con cabina a V di prua, dinette trasformabile in letto matrimoniale e cuccetta adiacente al tavolo di carteggio.

