

SUPERPROVA

IMX 38



**Linea aggressiva,
coperta funzionale,
interni high tech: ecco
il nuovo X-Yachts
per regatare in IMS**



Pregi &

- Regolarità di prestazioni in ogni andatura e con ogni intensità di vento
- Ripartizione funzionale del piano di coperta
- Elevata stabilità di peso

Difetti

- Abitabilità degli interni limitata
- Posizione monoleva comandi motore da rivedere
- Assenza di una pompa di sentina elettrica

IMX³⁸

Nato appena tredici anni fa, il cantiere danese X-Yachts si è rapidamente imposto all'attenzione dei velisti con una sequenza di risultati ottenuti nelle più importanti regate internazionali: nel suo "palmares" figurano infatti ben otto campionati del Mondo, conquistati in classe One Tonner e Three Quarter Tonner. Gran parte del merito va a Niels Jeppesen, che oltre ad essere il progettista degli X è anche il proprietario del cantiere: proprio questa ambivalenza ha permesso di individuare il miglior compromesso tra prestazioni e comfort, lavorando in modo sinergico sul disegno e sulla costruzione.

ESTETICA E PROGETTO

Come si può intuire dal nome, l'IMX 38 è un progetto finalizzato alle regate IMS: questa formula non tiene affatto conto delle forzature di stazza, ma tende a sviluppare il concetto di velocità pura. Scomparsi dunque "bumps" e altre diavolerie tipiche dello IOR, che certo non favorivano le prestazioni, scomparsi anche i puntali molto immersi, che aumentavano la resistenza d'onda, la carena dell'IMX 38 evidenzia sezioni tonde e avviate, volumi ben distribuiti, uscite di poppa estremamente pulite; manca persino quell'accento di skeg, presente invece sul nuovo X 382, la versione più "crocieristica".

Altro elemento da sottolineare dell'IMX 38 è l'alta percentuale di zavorra, che sfiora il 50% del dislocamento a vuoto: una stabilità di peso così elevata garantisce la necessaria rigidità alla tela, che si traduce in potenza con venti medio-forti. Anche se la filosofia di progetto è indubbiamente corsaiola, Jeppesen ha voluto mantenere inalterate quelle caratteristiche di semplicità e di sicurezza proprie all'intera gamma, come l'armo in testa d'albero e il timone a ruota.

Con le nuove "Regulations" emanate lo scorso mese di novembre, questa barca correrà d'ora in avanti nel raggruppamento Regata.

COPERTA E ATTREZZATURA

Il piano di coperta ricalca rigorosamente lo schema in uso sui prototipi dell'ultima generazione: tutto è studiato in funzione dell'ergonomia e della funzionalità in manovra, con particolare attenzione alla distribuzione centrale dei pesi dell'equipaggio. Per questo motivo la grande ruota è in posizione avanzata stile "50 piedi" e ciò permette anche di ottimizzare la visibilità del genoa seduti sopravvento; così come le volanti rinviate sulla tuga evitano di collocare un uomo a poppa.

Il pozzetto lungo m 3,35 è totalmente privo di panche e presenta bordi arrotondati, mentre il fondo leggermente inclinato ai lati è provvisto di numerosi inserti puntapiedi. Il fitting della Harken include il trasto randa con sistema automatico di sgancio del sottovento e due serie di rotaie del genoa (la prima per i 130-150%, la seconda per i 100%), dotate di paranchi di regolazione rinvii accanto al winch del tailer. Molto efficace il circuito sdoppiato della scotta randa, manovrabile da un winch per lato, mentre la scotta dello spi dispone di un ulteriore rinvio con stopper, che oltre a liberare temporaneamente il winch in manovra, crea un migliore angolo di lavoro. Completamente libera da intralci la prua: niente bitte, niente musone per l'ancora, né gavone.



Abbiamo voluto testare le potenzialità dell'IMX 38 proprio durante una regata: l'impressione è di una notevole regolarità di prestazioni in ogni andatura, sia con vento leggero che con vento medio. La regolazione dell'albero implica indubbiamente una certa attenzione per l'assenza delle volanti basse.



La cucina si sviluppa in corrispondenza dell'albero ed è divisa in due zone: quella visibile con il lavello e i fornelli, sull'altro lato il frigo.



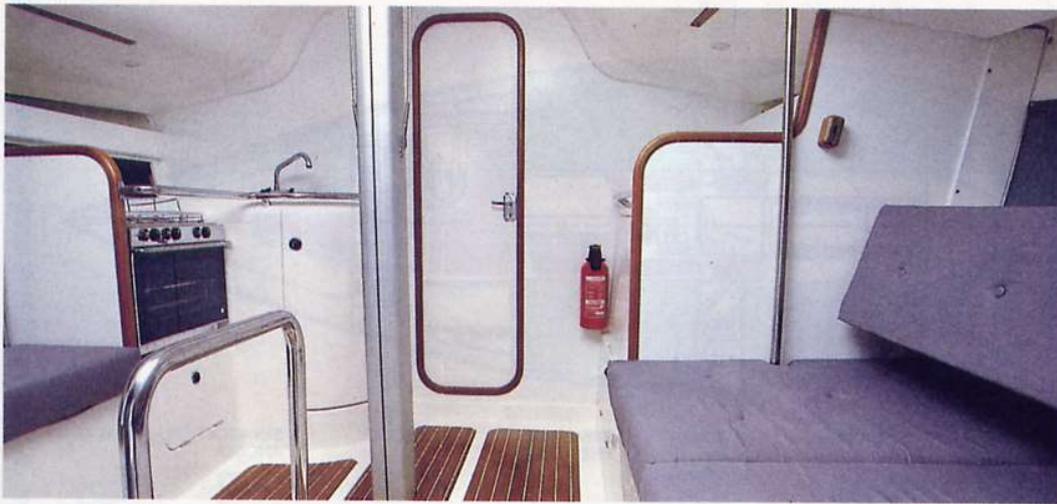
Il tavolo, appoggiato su un supporto in acciaio, è facilmente asportabile. Aperto misura cm 118x102 e contiene un vano portabottiglie.



Il winch posteriore serve per la scotta della randa. Da notare i rinvii dei carrelli del genoa.



Quello dell'IMX 38 è un tipico esempio di pozzetto da racer: lungo m 3,30 e largo m 1,75 è disegnato secondo le ergonomie di manovra. I puntapiedi assicurano l'equilibrio a barca sbandata.



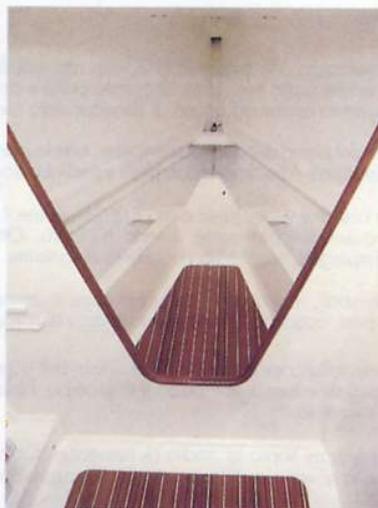
Il colore dominante degli interni è il bianco, per dare più luce e ampliare i volumi. Le superfici sono rivestite in laminato bianco, con profili in massello di teak. L'unica separazione è creata dalla paratia visibile in foto, oltre la quale si apre la zona di prua, che racchiude unicamente la toilette; la cala vele è infatti completamente vuota.



La cuccetta alta del quadrato è ribaltabile, così da formare lo schienale per la seduta della dinette, che misura cm 85x195.



Per quanto sia una barca da regata, l'IMX 38 possiede una delle toilette più spaziose della categoria, realizzata per murata tra la paratia centrale e la semiparatia di prua. Manca il boiler e di conseguenza anche la doccia.



La struttura di rinforzo della zona di prua rappresenta l'intelaiatura per due brande in tubolare (opt).



Il cofano del motore scorrevole funge anche da tavolo da carteggio, che aperto misura cm 56x70.



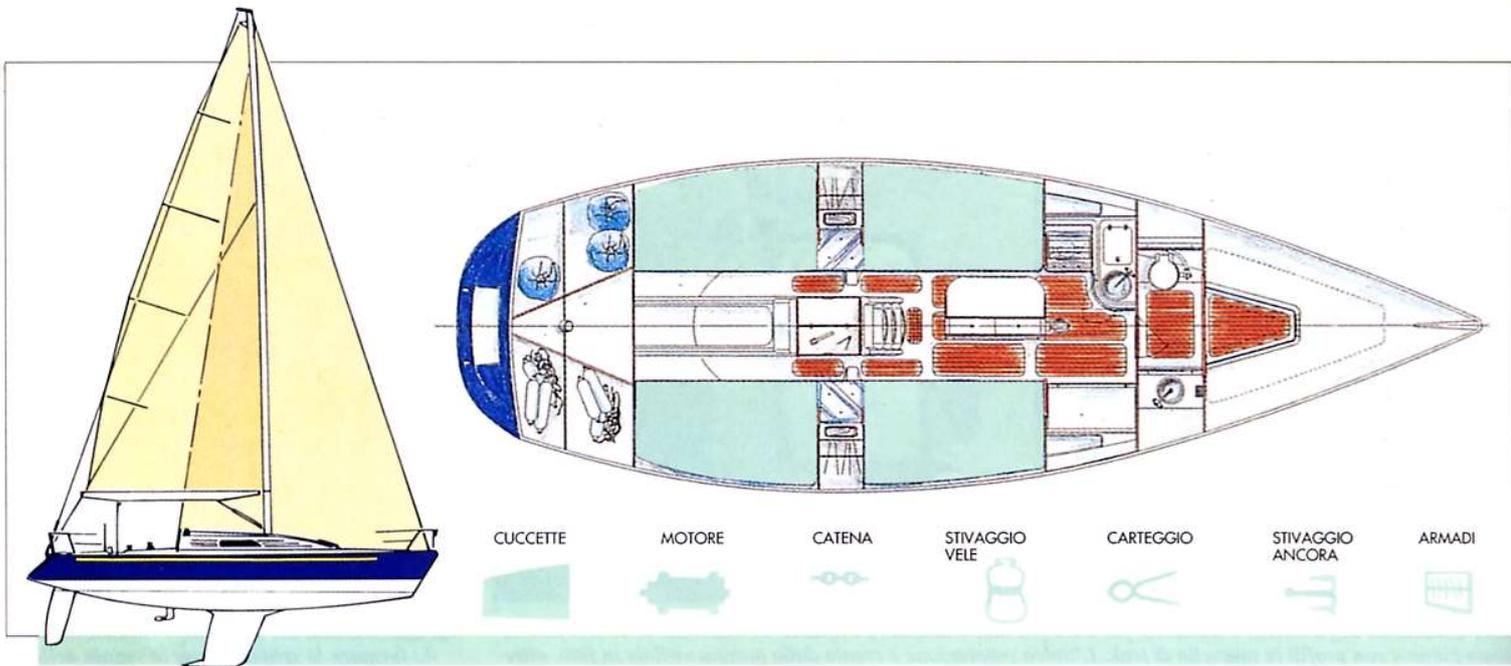
Tutte le manovre sono rinviate sulla tuga, dalle drizze al cunningham e sono servite da due winch Harken, sei stopper Easy Lock e numerosi strozzatori. Le due cime rosse più esterne sono le volanti alte. Molto utili le tasche per gli imbandi.



L'attacco delle volanti è a lato del tendipaterazzo Navtec. La sede per la barra d'emergenza è sotto un pagliolo.



Estrema pulizia nella zona di prua, dove si notano solo i caricabassi del tangone e il boccaporto.



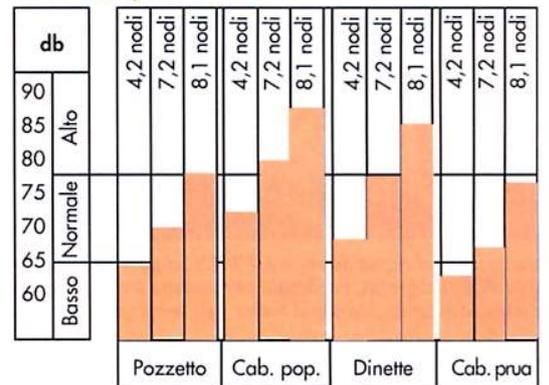
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●●● Progetto finalizzato alle regate in IMS, con alta stabilità di peso, per tenere molta tela. Linee di carena pulite e potenti, buona simmetria anche ad angoli di sbandamento elevati.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●●● Ergonomia del piano di coperta esemplare, tutte le manovre sono ben studiate. Attrezzatura completa e surdimensionata.
- ALBERO E VELE** ●●●●● Un valido compromesso tra un armo raffinato come il 7/8 e un armo semplificato come il testa d'albero. Ottimi i materiali impiegati, soprattutto per albero e sartame.
- INTERNI** ●●● Interni essenziali, improntati sulla leggerezza e concentrazione dei pesi. Scarsa l'aerazione e lo spazio di stivaggio.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●● Costruzione sofisticata in sandwich di Divinycell e pelli in tessuto biassiale e triassiale. Il bulbo è in piombo, l'asse del timone in alluminio.
- A MOTORE** ●●●●● Velocità registrate sopra la media di categoria. Completa l'accessibilità al vano motore, scarsa l'insonorizzazione.
- A VELA** ●●●●● Regolarità di prestazioni in ogni andatura e condizione di vento. Pronta accelerazione sulle raffiche e dopo la virata.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●● Impiantistica essenziale, manca ad esempio la doccia in toilette e una pompa di sentina elettrica, a nostro avviso importante. Buona la capacità dei serbatoi e la potenza delle batterie. Dotazioni di coperta molto complete.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	4,2
2600CROCIERA	7,2
4200MAX	8,1

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 40°
Angolo sbandamento 25°

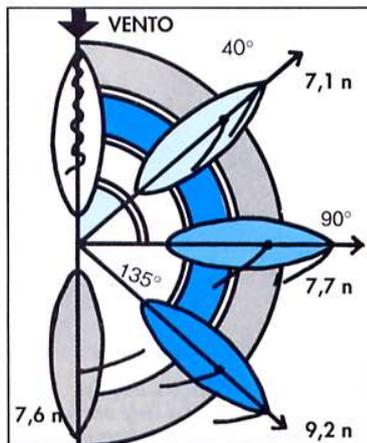
Velocità

bolina: 7,1 n
traverso: 7,7 n
lasco: 9,2 n
poppa: 7,6 n

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 13/15 n
Stato del mare: poco mosso
Vele usate: randa-genoa 155% spi 0,75 oz.

Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli Harken Barbarossa
Rotaie Harken
Stopper Easy Lock
Boccaporti ed oblò Moon Light
Albero Sparcraft
Timoneria Withlock
Vele Diamond

Dimensioni

Altezze in cabina

Cabina di poppa m 1,86
Dinette m 1,90
Toilette m 1,70
Cabina di prua m 1,67
Lung. del poz. m 3,35

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●
Volumi cambusa e frigorifero ●●●
Qualità ed estetica degli interni ●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●

Legenda

● Scarso
●● Sufficiente
●●● Discreto
●●●● Buono
●●●●● Ottimo

IMX 38

ALBERO E VELE

La scelta dell'armo in testa, che eccettuati i modelli One Design, caratterizza da sempre gli X, deriva dalla maggiore duttilità d'uso e facilità di regolazione rispetto al frazionato.

Sull'IMX 38 la configurazione presenta però qualche novità: i tre ordini di crocette sono accuartierati, per evitare l'uso dello stralotto, mantenendo comunque un buon controllo del profilo sull'onda.

A ciò contribuisce la volante alta in kevlar, non strutturale, il cui circuito è invertito: il punto fisso

è a poppa, il cavo corre interno all'albero (è di Sparcraft), esce a piè dello stesso ed è rinviato sulla tuga, dove sono posti due stopper Easy Lock. L'assenza della volante bassa implica però una maggiore attenzione nella regolazione delle sartie, che sono in tondino Navtec, per poter ottenere una flessione uniforme.

Sempre di Navtec il tendipaterazzo idraulico, mentre il vang rigido è della Easy Quick.

Notevole lo sviluppo verticale del piano velico, che prevede una randa di 37 mq, un genoa al 150% di 51 mq e uno spi di 114 mq.

INTERNI

Come di rigore su una barca destinata alle regate, gli interni dell'IMX 38 sono di taglio essenziale, per privilegiare la leggerezza e la concentrazione dei pesi. Infatti la zona di prua, escludendo l'ampia toilette dove manca persino la doccia, è com-

pletamente vuota. Il resto è un unico "open space" costituito da quattro coppie di cuccette a castello, delle quali le due basse anteriori fungono da panche della dinette. Singolare la disposizione del carteggio, posto sopra il cofano motore, sul quale si può lavorare sempre sopravvento, in quanto le due ali apribili a compasso sono simmetriche.

La cucina si sviluppa in corrispondenza dell'albero e mostra due zone operative opposte: sulla sinistra il lavello, i fornelli e vari pensili, sulla dritta il grande frigo a pozzetto da 150 lt. Interni semplici ma funzionali, soprattutto per chi ama la crociera "navigante", quando dormire a barca sbandata è una necessità.

COSTRUZIONE E FINITURE

Lo scafo e la coperta sono realizzati in sandwich a spessore differenziato: l'anima è in Divinycell, mentre le pelli sono in tessuto biassiale, che diventa triassiale nelle zone più soggette a stress, come l'attacco del bulbo o il dritto di prua.

La carena è rivestita da un ciclo epossidico, per scongiurare problemi di osmosi.

Come su tutti gli X, l'ossatura di rinforzo è costituita da 5 madieri e due correnti longitudinali in acciaio galvanizzato (TBS), su cui si attacca il bulbo e poggia l'albero passante, oltre a rappresentare il punto di forza per l'alaggio, evitando l'uso delle braghe in tela. Il bulbo con siluro terminale è in piombo, mentre l'asse del timone è un pieno di alluminio che scorre su boccole dotate di cuscinetti a sfera.

A MOTORE

La velocità registrata a 2.600 giri, il regime di crociera economica, è stata di 7,2 nodi, mentre al massimo (4.200 giri) abbiamo superato gli 8 nodi. Oltre alle buone prestazioni ottenute dal 28 cv Volvo, c'è da rimarcare la totale assenza di vibrazioni, merito della trasmissione S Drive e l'accessibilità al vano, racchiuso in una cassa scorrevole che permette di lavorare a 360° sul motore. L'insonorizzazione invece lascia a desiderare, più che altro per la mancanza di paratie divisorie che separano la dinette dalle cuccette di poppa.

A VELA

Come banco di prova, abbiamo scelto proprio una regata del Campionato Invernale di Punta Ala: sebbene il risultato sia stato inficiato da una partenza anticipata e l'albero fosse a corto di regolazione, le differenti condizioni di vento incontrate (da 5/6 nodi ad oltre 15 nodi di reale) ci hanno permesso di apprezzare la regolarità di prestazioni dell'IMX 38.

Sia con poco vento che con vento medio, al lasco o in bolina, la barca ha dimostrato di non avere "buchi" di rendimento, mantenendo per tutta la regata una posizione di testa.

Quasi neutra alla ruota anche sotto sbandamento, esce molto bene sulle virate, senza cali di velocità e senza bisogno di poggiare per acquistare potenza. Questi dati, uniti al favorevole GPR (General Purpose, il "rating" IMS) fanno prevedere buone chances per il futuro.

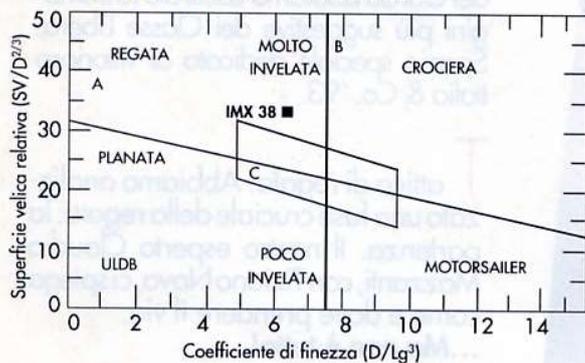
Da sottolineare la razionale disposizione delle manovre e la completezza del fitting di serie.

DOTAZIONI E IMPIANTI

Malgrado l'imperativo della leggerezza, l'impianto elettrico prevede tre batterie da 70 Ah cad. Buona anche la capacità dei serbatoi, 200 lt d'acqua e 85 di gasolio, mentre manca a nostro avviso una pompa di sentina elettrica. La manuale pesca tuttavia nella vasca di raccolta, dove convergono tutte le sentine.

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).

C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano

Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.

Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	3,8	6,1	7,1	7,4
γ 90°	Traverso	4,6	6,7	8,0	8,5
γ 135°	Lasco	3,0	5,6	7,4	8,2
γ 180°	Poppa	1,8	4,2	5,9	6,5

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	11,40
Lunghezza al gall.	m	9,50
Larghezza	m	3,69
Pescaggio	m	2,12
Dislocamento	kg	5.350
Zavorra	kg	2.600
Superficie velica (100%)	mq	70,2
Numero cuccette		8/10
Motore e cavalli	Volvo Penta 28 cv	
Capacità serb.acqua	lt	200
Capacità serb.gasolio	lt	85
Disegnata da:	Niels Jeppesen	
Costruita da:	X-Yachts	
Importata da:	Spazio Vela, Via degli Atlantici 26 00121 Ostia Lido (Roma)	
	Tel. 06/5646304-5 Fax 06/5646306	

Optional

Tangone in carbonio	L. 1.300.000
Cuccette prua tubolare	L. 1.800.000
I prezzi sono IVA esclusa	

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	7,49
Lft/Baglio max		3,09
(meno di 2,70 = barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/ Dislocamento		49,8 %
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		6,56
Superficie velica relativa		27,82

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	Sup.velica	Cantiere	Prezzo
IMX 38	Jeppesen	11,40	5.350	8/10	70,2	X-Yachts	168.000
Frers 38	Frers	11,73	6.396	6/7	87,3	Carroll M.	140.000\$
J 39	Johnstone	12,01	5.844	8/10	75	J Boat	169.000
First 38s5	Berret	11,70	6.600	6/8	80,5	Beneteau	161.900
C&C 37/40	Ball	12,00	7.212	7	91,9	C&C Y.	153.000\$Can.
Comet 375	Peterson	11,50	6.000	8/9	75,6	Comar	175.275
Stag 384	Taddei	11,65	5.700	8	85	Co.Vetro	118.850
Grand Soleil 38	Groupe Finot	11,48	6.500	7/9	80	C. del Pardo	184.596
Dehler 37	Van de Stadt	11,20	5.600	6/8	62	Dehler	156.000
Dufour 39	Frers	11,60	-	6/9	83	Dufour&Sparks	204.142
Centurion 38	Frers	11,45	8.900	6/7	91	Wauquiez	231.000
Legend 37.5	Lhurs	11,43	7.400	7	76	Hunter	157.000
Sun Fast 39	Fauroux	11,99	6.000	8	92,9	Jeanneau	160.700
Sigma 38	Thomas	11,58	6.250	7	73,5	Sigma Y.	178.000
SW Y.38	Norlin	11,80	7.400	6	-	Sweedden Y.	-

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi indicati sono IVA esclusa.