

J Boats 133

Attrezzature di prim'ordine e interni più vivibili le principali doti del nuovo tredici metri americano. E poi, con quel gennaker...

di VANNI GALGANI

Tra le poche barche americane a essere vendute con successo in tutto il mondo, i J hanno sempre suscitato grande interesse collezionando clienti affezionati che li amano sopra ogni difetto. Il motivo? Sono tra i pochi cruiser veramente allegri e divertenti. Pionieri di molte innovazioni, come la costruzione in Scrimp, l'adozione di alberi in carbonio di serie e, soprattutto, fautori da sempre del gennaker armato su grande bompreso retraibile, i J rappresentano una vera alternativa ai cruiser pesanti e bolsi, non solo per le notevoli prestazioni, ma anche per una concezione generale votata alla sportività e alla leggerezza. Barche per spiriti giovanili, qualunque sia l'età anagrafica dei clienti. Storicamente, però, i J hanno sempre avuto qualche problema negli interni - non tanto per le dotazioni, quanto per la distribuzione, caparbiamente vincolata dalla ostinata posizione della paratia principale in prossimità dell'albero - e questo li ha resi appetibili solo ai veri aficionados, tagliando fuori una larga fetta di possibili acquirenti. Con il J/109, presentato due anni fa, e ora con questo nuovo tredici metri, non è più così. Ferme restando le qualità e l'impostazione di base, i nuovi J hanno interni divisi in modo più tradizionale e conforme alle richieste dei clienti. I J aprono le porte a tutti i velisti sportivi che amano andare in crociera, e lo fanno in un momento economicamente favorevole per i prodotti Usa, diventando una reale alternativa nell'affollato mondo dei cruiser/racer.





Sensazione di grande velocità
con il gennaker a riva, ma
anche volti rilassati e divertiti



I J sono da sempre barche fuori dal coro. Tutto, dal progetto alla costruzione alla dotazione di attrezzature, è molto diverso da quanto presente sui nostri mercati. Per alcuni aspetti è una barca profondamente americana: innovativa nei concetti e nelle tecnologie ma classica nel design, votata più alla sostanza che all'apparenza, ricca di soluzioni dove la praticità ha la meglio sull'aspetto. J Boats è in realtà un marchio commerciale legato più al progettista, il mitico Rod Johnstone, che a un cantiere vero e proprio. Produce una serie di barche dai 22 ai 65 piedi suddivise in varie famiglie: i monotipi, cominciando dal diffusissimo J/24, i day-sailer, come l'acrobatico J/100, i cruiser come il classico J/42 e i cruiser-racer, di cui fa par-

te il nuovo J/133. Tutte queste barche, qualunque sia la finalità, sono disegnate su un principio: massimo divertimento con minimo sforzo. Quindi risultano equilibrate, con un buon raddrizzamento e pensate per essere condotte in pochi, ma dotate di linee, piano velico e accorgimenti, come il lungo bompresso retrattile, adatti ad ottenere prestazioni mozzafiato, specie alle andature portanti. Come dicevamo, il progetto è di Johnstone e sostanzialmente ricalca l'impostazione di tutti i J adattandola agli usi del modello specifico. Quindi scafo aggressivo e basso sull'acqua con sezioni magre al galleggiamento, baglio in posizione centrale, prua piuttosto piena e poppa fine se paragonate ai più recenti cruiser-racer. Rispetto ai modelli più acro-

batici, però, il J/133, che nasce anche per regatare in Irc-Ims-Phrf, è meno spinto e dotato di un dislocamento medio, risultando più "barca", cioè meno pronto a planare alle portanti ma più stabile e performante in bolina. Per quanto riguarda l'estetica, ha un aspetto aggressivo, con prua poco slanciata e cavallino quasi retto, ma tradizionalmente caratterizzato dalla tuga "a scatoletta" tipica delle barche americane. Le appendici non presentano particolari novità nel disegno, con bulbo dotato di scarpone finale in piombo e timone ben allungato; pregiati invece i materiali, con pala e asse del timone in carbonio, quest'ultimo a sezione rettangolare. Il piano velico è sicuramente uno dei punti di forza dei J. Sul 133 è un

1 La forma della prua risulta piuttosto tondeggianta, in controtendenza con i più recenti cruiser-racer. Note la forma e le ridotte dimensioni della tuga, che consentono un angolo per i genoa particolarmente favorevole; **2** Il pozzetto, lungo e stretto, offre un buon appoggio per i piedi a barca sbandata. Le panche hanno una sagomatura sul bordo che funge da puntapiedi. Oltre a essere di ottima qualità, l'attrezzatura è anche ben studiata: per fare un esempio, davanti ai winch primari sono montati due organizer con la giusta angolazione per rinviare le scotte sui winch sopravento; **3** Lo sprayhood, fornito di serie, è disegnato con arte: si possono staccare i laterali e aprire le finestre frontali fino a diventare un vero e proprio Bimini. Manca però un alloggiamento dedicato

Zoom



4 Il fondo del pozzetto risulta alto di quota e la parte dedicata al timoniere non è sagomata. Nella foto si vedono gli unici pezzi di legno presenti in coperta, i puntapiedi per i grinder in corrispondenza dei winch primari e quelli per il timoniere, decisamente piccoli. Comode le sedute intorno alla ruota del timone, dotabili di cuscini opzionali; **5** Il robusto pulpito di prua poggia su quattro punti. Il salpancore è in posizione molto avanzata e privo di apposito alloggiamento, indice del fatto che gli americani spesso non lo montano; **6** La base d'albero con i ponticelli per le drizze e i bozzelli Black Magic della harken. A poppa dell'albero si possono vedere i due winch di tuga supplementari; **7** Storicamente punto debole di tutti i J, la poppa ha una forma poco accattivante

9/10 con crocette leggermente acquartierate, genoa a sovrapposizione (anche se in crociera basta un 100%) e grande gennaker (170 mq) armato in testa e murato su bompresso retraibile (sbraccia oltre due metri). Ottimi i componenti, con albero e bompresso in carbonio della Hall Spars disegnati su misura per la barca, sartie in tondino Navtec, vang rigido Quick Vang, paterazzo idraulico Sailtec e avvolgi-fiocco Harken, il tutto fornito di serie. La coperta ha un aspetto funzionale senza fronzoli (in puro stile americano, gli unici pezzi di legno sono quattro piccoli puntapiedi). Salta immediatamente agli occhi la qualità dell'attrezzatura, abbondante, ben disposta e tutta Harken con diversi elementi della serie Black Magic. Il pozzetto è di ge-

nerose dimensioni, anche se inferiori in larghezza rispetto ad alcune concorrenti dirette. Le panche sono larghe, comode per sdraiarsi ma un po' meno per lavorare sui winch; i paraonde, invece, risultano bassi e non offrono un appoggio adeguato. Il timoniere dispone di un'ottima ruota in alluminio e controlla direttamente scotta e carrello di randa. Per non ammucciare troppe manovre in pozzetto si è preferito montare due winch supplementari sulla tuga (non raggiungibili dal pozzetto), una scelta discutibile in termini di sicurezza e semplicità; ma tant'è, in questo modo i winch sono otto, tutti Harken e di corrette dimensioni. Andando a prua i passavanti sono sempre larghi e, dalle lande in avanti, vi è un pratico puntapiedi di stampata.

A Sul lato opposto del musone vi è la boccola da dove esce il bompresso in carbonio. **B** La robusta base dei candelieri e la falchetta realizzata di stampata. **C** Meno efficiente del sistema alla tedesca (perché ha più attriti), la scotta randa è rinviata in diretta su due winch dedicati, perfettamente controllabili dal timoniere. Da notare l'alloggio di stampata per winch e rinvio, e lo strozzatore del carrello montato su torretta girevole. **D,E** I gavoni del pozzetto: quello sotto la panca di dritta è piuttosto piccolo e dotato di apertura stretta. Ampio ma profondo quelli a poppa



La costruzione dei J merita una lunga storia. Intanto va detto che alcuni modelli, tra cui questo, possono essere costruiti con le stesse tecnologie sia in America, dal mitico Tillotson & Pearson (meglio conosciuto come TPI), che in Francia, in un apposito cantiere che si chiama J Composite. Questo per mettersi al riparo dalle oscillazioni del cambio col dollaro. Attualmente, però, data la situazione favorevole all'Euro, la scelta più coerente sembra essere l'America, sia per la qualità dei componenti, sia per la lunga tradizione del Cantiere. Infatti TPI è uno dei più antichi ed esperti costruttori in composito al mondo, primo licenziatario della tecnologia Scrimp, la madre di tutte le infusioni. Per chi non lo conoscesse, il processo co-

mincia con la stesura a secco sullo stampo dei materiali tagliati a controllo numerico e l'applicazione di tubicini per la distribuzione della resina all'interno del sacco per il vuoto. Quando la pompa risucchia l'aria, la resina si "infonde" occupando i microspazi vuoti tra le fibre, impregnandole con la giusta e controllata quantità, fino ad ottenere un laminato compatto e rigido, caratterizzato da un'elevata percentuale di fibra, con tutti i vantaggi che questo comporta (minor peso, maggior rigidità, nessuna tendenza all'osmosi). In più il procedimento consente una lavorazione a emissioni zero e un perfetto controllo e ripetibilità del manufatto. Integrata nella laminazione anche la struttura formata da longheroni e madieri che supportano il bulbo,

il piede d'albero e il basamento motore. I materiali usati sono tessuti di vetro, balsa Baltek e resina vinilestere. La giunzione scafo/coperta avviene con adesivo metacrilato di derivazione aeronautica. La paratia principale, anch'essa realizzata col metodo Scrimp, viene resinata a scafo e coperta.

Lo stile degli interni è asciutto ed essenziale, con poche concessioni al design. I mobili sono realizzati con l'intento di risultare più leggeri possibile: quindi sportelli tagliati senza masselli o cornici di finitura, compensati piuttosto fini, bordature con fasce in lamellare o con spondine in massello, tante cerniere a vista. Il risultato è lineare e pulito, ma talvolta si ha la sensazione di troppa leggerezza, quasi di povertà. Inoltre, dato lo spirito della barca,

1 Il carteggio ha un piano di forma regolare ed è completo di libreria. Alle spalle vi è un piccolo armadio per l'attrezzatura; **2** L'organizzazione classica con divani contrapposti rende il quadrato ben vivibile. Abbondano gli sportelli e i cassetti, anche se questi ultimi sono realizzati senza guide. Le ante in dinette, separate da due pratiche librerie, possono essere a persiana (come nella foto) o adottare un design più moderno con tre piccole feritoie orizzontali; **3** La cucina risulta sfruttabile anche in navigazione e ben organizzata. Da notare il portello dell'ampio frigo, diviso in due parti: se serve, si può parzialmente sfruttare come piano d'appoggio mantenendo la possibilità di aprirlo. Ottimo il fornello della Force 10 con anta del forno che si apre a scomparsa



4 Anche se stretta, la forma a scatola della tuga rende il quadrato arioso e dotato di ottime altezze. In primo piano l'albero in carbonio lasciato, nell'interno, a faccia vista; **5** Il pavimento della cabina di prua mette in evidenza l'andamento dello scafo. Sgradevole l'impatto della parete verticale del letto, decisamente alto da terra; **6** Anche a poppa il calpestio è "magro". Da notare le scarse dimensioni del letto, stretto e lungo, come quello di prua, solo 190 cm; **7** I bagni (nella foto quello a prua) hanno entrambi discrete dimensioni; manca la possibilità di un vano doccia separato; **8** Il grande gavone di poppa della versione due cabine può essere attrezzato con un letto per l'equipaggio (lungo però solo 180 cm). Ci lascia perplessi l'apertura sul pozzetto

avremmo preferito il classico design americano che prevede molte parti bianche. In generale gli ambienti sono ben dimensionati anche se l'abitabilità è paragonabile a quella di un cruiser di 40 piedi. Questo è dovuto anche alla scarsità di superficie calpestabile causata dalla forma snella dello scafo. La scala di accesso è ben protetta, i gradini sono larghi e sagomati. Il quadrato è organizzato in modo classico. La dinette ha divani contrapposti, lunghi e comodi come cuccette di navigazione, con grande tavolo centrale ad ante abbattibili. Ci si siede in otto, anche se l'albero limita un po' la fruibilità del tavolo. Ottimo il posizionamento dei serbatoi sotto i divani. Il tavolo da carteggio risulta ben dimensionato, dotato di una seduta co-

moda e di un discreto spazio per l'elettronica. Di buona qualità e organizzato con chiarezza il quadro elettrico, nella migliore tradizione americana. La grande cucina a "C" è forse l'elemento migliore degli interni. Lo spazio di stivaggio abbondante e vi è una discreta area libera dove lavorare; unico neo, il fornello, di ottima qualità, è posizionato troppo vicino alla paratia. A prua vi è la cabina dell'armatore, con bagno annesso, dotata di letto largo ma alto da terra e un po' corto. A poppa si possono avere due cabine gemelle o, come sull'esemplare in prova, una cabina e un bagno. In entrambi i casi i letti risultano piccoli a causa del vano per l'impiantistica in posizione centrale. Ottime ovunque le altezze, quasi sempre prossime ai 190 cm.

A Buone le dimensioni del tavolo in dinette; **B** Il tubo del compressore è ben visibile nella cabina di prua; **C** Il primo gradino della scala è lungo ben 55 cm e offre un buon appoggio al drizzista che, in questa posizione, non occupa il pozzetto; **D** Sul J non si va tanto per il sottile, ma le cose che servono ci sono sempre, come i robusti tienti-bene in acciaio sulla tuga; **E** Nel bagno di poppa vi è un pratico vano per le cerate che, però, scarica in sentina; **F** La struttura, resinata contemporaneamente allo scafo, risulta decisamente robusta (nella foto, l'attacco delle lande)

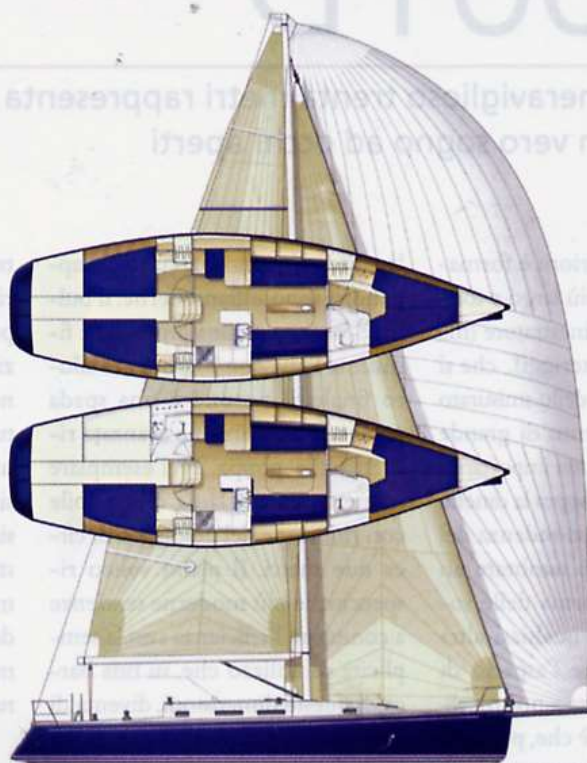


Benvenuti a bordo

Siamo abituati a pensare ai J come acrobatiche barche da lasco. D'altronde tutte le pubblicità lo mettono in evidenza: i J sono sempre fotografati mentre, sotto gennaker, planano col naso di fuori a grandi velocità. Ma c'è una bella differenza tra, per esempio, il 125-daysailer lungo dodici metri e largo tre, peso 3.800 chili di cui 2.100 di zavorra - e questo tredici metri da 8.000 chili. Il primo è un barchino troppo cresciuto che scorrazza lungo le coste con grandi sorrisi di chi vi naviga (ma dentro avrete difficoltà a farvi un caffè), il secondo è una barca vera, stabile e dotata di tutti i comfort, perfettamente in linea con i cruiser-racer concorrenti, solo probabilmente più veloce in determinate condizioni e sicuramente più divertente. Lo abbiamo potuto parzialmente constatare il giorno della nostra prova, vento reale tra 12 e 18 nodi, mare formato. Dicevamo parzialmente perché, ahimè, la parte più eccitante non abbiamo potuto saggiarla, dato che la barca in prova non aveva il gennaker. Con questa meravigliosa vela, murata sul bompresso che si manovra dal pozzetto, è previsto che, in condizioni da famiglia (cioè sotto i 20 nodi d'aria), si possa planare a oltre 12 nodi con estrema facilità. Ma la nostra prova è stata ancor più significativa in quanto fatta secondo un utilizzo più normale, cioè con randa e genoa. Cominciando dalla bolina, siamo rimasti favorevolmente impressionati dal comportamento. A parte le

buone prestazioni, oltre i 7 nodi con mare contro, il J 133 si muove con disinvoltura senza mai picchiare sulle onde e dimostrando una notevole stabilità di rotta. Non la barca leggera e corsaiola che uno si aspetterebbe, ma una sensazione di potenza e di grande equilibrio, sia per i pesi che per la carena. Al punto che il timone risulta fin troppo leggero e i primi gradi di correzione sono un po' sordi. La posizione del timoniere è ottima da seduti, con un buon appoggio sulla colonnina e un perfetto controllo della randa, un po' meno in piedi, dove si sente la mancanza del pozzetto sagomato e si fatica a vedere i filetti del genoa. Appena si mollano le vele si percepisce subito una bella accelerazione. Le velocità superano facilmente gli 8,5 e, planando sulle onde, abbiamo più volte sfiorato i 10. Però il peso della barca un po' si fa sentire e planare è facile ma non scontato; in ogni caso, qualunque sia la velocità, si naviga sempre in scioltezza, senza fatica o preoccupazione. Con mare formato da dietro, il timone conferma un circuito troppo demoltiplicato, obbligando a vistosi movimenti per far lavorare la pala. In definitiva una barca agile e veloce ma "vera", adatta a qualunque condizione, potente in ogni andatura ma senza spunti da adrenalina, quest'ultima riservata al gennaker. Buone anche le prestazioni a motore, con velocità di crociera superiori agli 8 nodi e manovrabilità ineccepibile.

Scheda tecnica



Progetto	Rod Johnstone
Lunghezza scafo	13,11 m
Lunghezza gall.	11,52 m
Larghezza	3,90 m
Immersione	1,90/2,29/2,60 m
Dislocamento	7.938 kg
Zavorra (41%)	3.240 kg
Sup. vel. (randa + genoa 150%)	115,00 mq
Motore Volvo 2040	40 hp
Serbatoio nafta	170 l
Serbatoio acqua	350 l

Attrezzatura

- Albero Hall Spars carbonio due crocette acquartierate verniciato bianco in Awlgrip, boma alluminio
- Rotaia Antal sull'albero per carrelli randa
- Bompreso retraibile Hall Spars carbonio
- Sartame continuo in tondino Navtec
- Paterazzo idraulico Sailtec
- Avvolgifiocco Harken unit 2
- Winch Harken 2x56 ST + 2x48 ST in pozzetto; 2x48 ST + 2x46 ST sulla tuga
- Stopper Spinlock Xcs (8) + Xas (4)
- Timoneria Edson, ruota in alluminio ø 150 cm
- Attrezzatura di coperta Harken
- Vang rigido Quick Vang
- Drizze e scotte in Spectra

Costruzione

- Scafo e coperta: sandwich di vetro E, anima in balsa, resina vinilestere; stratifica con sacco a vuoto e procedimento a infusione di resina Scrimp
- Paratie resinare a scafo e coperta
- Timone: pala in composito con rinforzi in carbonio e asse in carbonio a sezione rettangolare

Dotazioni

- Osteriggi (3) e oblò (13) Gebo
- Sprayhood laterali asportabili e frontali apribili
- Impianto acqua calda con boiler 24 l
- Frigo elettrico 180 l
- Batterie 2x 115 Ah + 1x 70 Ah
- Impianto 220 v con caricabatterie Mastevolt
- Fornello 3 fuochi Force 10

Meteo della prova

- Vento da 12 a 18 nodi reali
- Mare molto mosso

Prezzo

J/133 € 297.750

Optional

Layout 2 cabine e 2 bagni	2.140
Bulbo pescaggio 2,60 m	1.035
Salpancore Lofrans	3.145
Winch elettrico per drizze (sulla tuga)	4.431
Interni in teak (vers. 2 cabine)	2.900
Tavolo in pozzetto	797
Due batterie supplementari (tot. 460 Ah)	801

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni JIB

17 Porto Turistico Chiavari - 16043 Chiavari (GE)
Tel. 0185 312603 - Fax. 0185 303032
www.jboats.it - jib@jboats.it

Panche pozzetto	180x48 cm
Spazio tra panche	78÷73 cm
Passavanti	52÷70÷41 cm
Tavolo dinette	124x120 cm
Tavolo carteggio	90x64 cm
Divani dinette	200x65÷55 cm
Letto prua	190x180÷81 cm
Letti poppa	193x126÷90 cm
Letto equipaggio	180x77÷62 cm
Larghezza porte	48÷50 cm

Dedicato a...

Possono esser più o meno estremi, ma i J hanno tutti la stessa anima: divertimento e facilità d'uso. In questo senso, pur senza prestazioni da capogiro, il nuovo 133 è un J a tutti gli effetti. In più, però, rispetto ai modelli del passato, è una barca completa, stabile e sicura, vivibile senza compromessi e con spazi quasi sempre ben sfruttati, in linea con le concorrenti dirette. Rimane invece intatto il fascino da barca americana: costruzione di prim'ordine, rigida e compatta, look aggressivo ma tradizionale, e attrezzature da sogno, il meglio che si possa trovare su una barca di serie (dotazioni che, ovviamente, incidono pesantemente sul prezzo). Una barca che può dare ottime soddisfazioni in regata ma che si adatta perfettamente a una lunga e confortevole crociera con la famiglia. Chi compra e ama i J, non vuol vedere altro, e navigandoci sopra si capisce il perché: più che semplici barche rappresentano una filosofia, una specie di "manifesto della vela", intesa come priorità nelle scelte progettuali e nelle dotazioni. Tutto è subordinato all'andare a vela; e questo li rende unici e diversi da qualsiasi altra barca.



i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
X-43	X-Yachts	12,93	3,97	8.600	107,00	264.000
Swan 45	Nautor	13,83	3,92	8.850	126,90	558.000
Comet 45 S	Comar Yachts	13,80	4,23	9.500	114,00	256.000
DK 46	DK Yachts	14,10	4,10	8.300	132,00	321.000