

prova

La sorella minore del riuscito 40 si affaccia sull'agguerrito mercato degli undici metri offrendo prestazioni d'eccezione

di VANNI GALGANI

Il mercato delle barche a vela è, in linea di massima, organizzato per segmenti; in alcuni di essi, tutti i più grandi cantieri si sfidano con prodotti di varia classe e prezzo. È il caso della fascia 36-37 piedi, una dimensione equilibrata poco impegnativa economicamente ma entry level per fare crociere degne di questo nome. Infatti, gli undici metri rappresentano un traguardo in cui, mantenendo forme di scafo accettabili, si riescono a ottenere interni vivibili dotati delle giuste altezze. X-Yachts ha operato da protagonista per anni in questo settore, prima con il 372 e poi con il glorioso X-362. Ma il mercato incalza, le linee d'acqua si evolvono (specie per chi ama fare regate) e i concorrenti propongono barche nuove e interessanti. Quindi, nell'operazione di rinnovo totale della gamma, non poteva tardare la risposta danese in questo segmento. È a Southampton che siamo andati a provare il nuovo gioiellino di casa X per presentarlo il prima possibile. Simile nell'impostazione al riuscito X-40, l'X-37 ne mantiene di massima anche le disposizioni interne e persino le dotazioni standard, praticamente identiche. Un dato, questo, che giustifica in parte anche il prezzo, più elevato rispetto ai concorrenti diretti. Insomma, il più piccolo dei grandi X, una barca di taglia e costi abbordabili che beneficia delle esperienze fatte su barche ben più impegnative; l'X che, probabilmente, molti stavano aspettando.

X-37

La bella prua dell'X-37 mentre naviga al lasco a velocità sostenuta nelle acque di Southampton



FOTO KOZLHOFF

X-37



Da sempre siamo stati abituati a vedere gli X con l'occhio delle prestazioni, e in questo senso la nuova gamma non fa che confermare la leadership del cantiere danese nel campo dei cruiser-racer. Questo perché, rispetto ad altri produttori, la X-Yachts ha sempre vinto le regate con barche strettamente di serie. Ma è negli interni, nella flessibilità delle varie soluzioni e nella qualità con cui sono realizzati, che questi ultimi X dicono qualcosa di nuovo. In particolare i due piccoli, il 40 e questo 37, risultano ben studiati specie in relazione alla forma dello scafo. Ma se i modelli più grandi risultano, paragonati ai predecessori, decisamente meno abitabili, questo 37 rappresenta un bel passo avanti rispetto al 362, tanto da poter offri-

re una versione a due cabine e due bagni, difficilmente riscontrabile su concorrenti anche completamente votati alla crociera. Dalle sorelle maggiori il 37 mutua anche l'impostazione della linea, un riuscito connubio di eleganza e aggressività, e della garfica, con particolari come la forma della prua, la falchetta stondata e l'oblò lenticolare sulla murata, oltre alle tradizionali tre strisce sul galleggiamento, che rendono gli ultimi X inconfondibili e fortemente caratterizzati. Ovviamente il gioco delle proporzioni penalizza le piccole e l'ingombro della tuga risulta, sul 37, più avvertibile; ma le foto parlano chiaro, la felice mano del mitico Jeppesen ha reso questo undici metri uno dei più belli della categoria, oltre che, sicuramente, uno

dei più veloci. **Le linee d'acqua**, completamente nuove, non si discostano sostanzialmente dall'impostazione X: entrate di prua fini, baglio arretrato, poppa potente ma alta sull'acqua per non penalizzare il rendimento con vento leggero. **Le appendici**, molto curate come tutti i dettagli idrodinamici (la X è tra le poche a rivestire i bulbi e fornire di serie le prese a mare a filo), sono pensate per le prestazioni, ma il bulbo viene proposto con tre diverse immersioni (da 1,70 a 2,30 m) per agevolare chi naviga in acque basse. Ormai standardizzato anche il **piano velico**, un 9/10 con grande randa e genoa massimo al 135% della J. L'albero, della John Mast, ha il profilo disegnato espressamente per la barca, il sar-

1 La coperta dell'X-37, incorniciata dall'elegante falchetta in teak, è costellata di numerosi osteriggi e oblò apribili. I passavanti sono sempre agevoli tranne in corrispondenza delle lande; **2** Il grande pozzetto funziona a dovere e offre buoni spazi anche per manovrare in regata. Notate il profilo dello spigolo in corrispondenza dei winch sulla tuga, ottimo per trattenere eventuali colature d'acqua ma anche valido rinforzo in una zona sottoposta a stress notevoli (la trazione dei winch sotto sforzo); **3** Lo specchio di poppa, lineare e funzionale. Scomoda la scala per il bagno che, quando è in posizione, risulta poco immersa

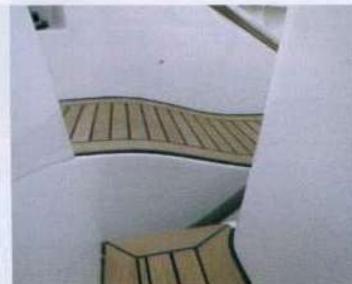


4 La grande ruota del timone è protetta da eventuali interferenze della scotta di randa con una imponente struttura in acciaio. Dalla foto si può notare l'assenza dell'alloggiamento per lo sprayhood; 5 Il paranco standard per la scotta di randa; a richiesta si può avere il sistema alla tedesca con winch aggiuntivi. In entrambi i casi, la scotta può essere agevolmente manovrata dal timoniere; 6 La particolare forma del pulpito di prua: è otticamente leggero come se fosse aperto ma è saldamente fissato su quattro appoggi; 7 Sempre esemplare sugli X la postazione di manovra del drizzista, arricchito di serie con capienti tasche per tenere ordinate le code delle manovre

tiame in tondino viene fornito di serie come la pompa idraulica per il paterazzo e il vang rigido. Ampiamente collaudata anche l'impostazione del piano di coperta, simile agli altri X ma con qualche differenza. Rimangono elementi interessanti come la falchetta in legno rientrata con profilo ribassato a poppa delle sartie, il passaggio delle manovre sotto il tetto della tuga, il pozzetto grande con trasto davanti alla colonnina e la ruota di grandi dimensioni. Le differenze sono nella gestione della scotta di randa che di serie viene fornita con un interessante paranco a doppia uscita, 4:1 per manovre veloci tirando entrambe le code e 8:1 di fino tirandone una; per chi (come noi) ama il sistema alla tedesca, viene comunque proposto

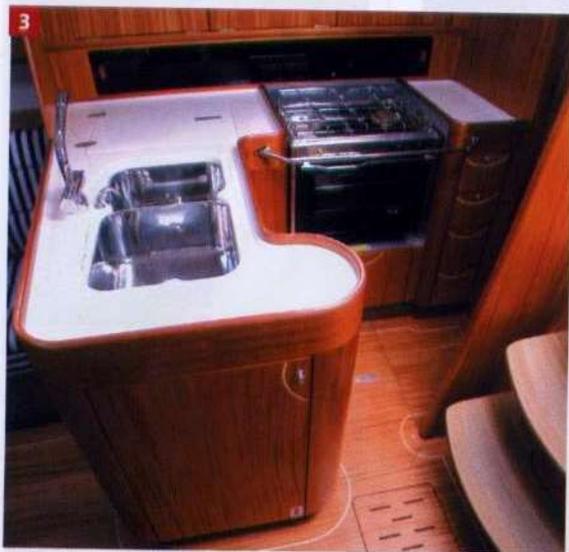
come optional con scotta recessa e due winch aggiuntivi, soluzione che consigliamo anche a chi va in crociera con equipaggio ridotto. Altra soluzione interessante è quella relativa al carter per lo sprayhood, quella specie di grosso rigonfiamento molto comodo per alloggiare la capottina a riposo ma, specie sul 37, piuttosto ingombrante. Non a tutti piace, soprattutto a chi regata spesso: mentre sugli altri modelli è un pezzo integrante della tuga, sul 37 è un elemento aggiunto. Quindi, se non lo volete, potete non averlo. Ottimo! Per il resto funziona tutto a dovere con due unici nei: i passavanti stretti in corrispondenza delle lande e l'accesso dei gavoni sotto la panca di poppa decisamente angusto.

Zoom



A La particolare conformazione del pavimento dietro la ruota consente al timoniere di trovare sempre un valido appoggio senza l'intralcio dei tradizionali puntapedali; B I gavoni sotto le panche sono asimmetrici: quello di sinistra è più grande e contiene agevolmente un'autogonfiabile; C Come per gli altri modelli, la falchetta è stondata e le varie dotazioni, come i candelieri, gli imbocchi per i serbatoi e molta dell'attrezzatura, restano esterni al profilo in teak lasciando puliti i passavanti; D Al contrario del 362, sul 37 è prevista la sede su cui fissare il salpancore, montato come optional direttamente in cantiere

X-37



Ormai da anni gli X sono costruiti con un concetto semplice quanto efficace: irrigidire e collegare tra loro le parti che ne hanno bisogno. Quindi il carico del bulbo, la trazione delle lande e lo sforzo a compressione dell'albero sono scaricati su una struttura in acciaio galvanizzato realizzata a piè d'opera e quindi abbondantemente fascettata allo scafo e a ulteriori elementi strutturali, come la paratia principale. La totale integrazione ha lo scopo di far collaborare elementi realizzati in materiali con diverso modulo di elasticità. Questa soluzione garantisce una notevole rigidità specifica della struttura, consentendo l'adozione di componenti il più possibile indeformabili, come il sartame in tondino o la parte superiore del bulbo in ghisa,

sfruttandone a pieno i vantaggi ed evitando che questi elementi possano stressare parti realizzate con materiali più deboli. Inoltre vi è un ampio controstampo, su cui poggiano il paiolato e la maggior parte dei mobili, che non ha funzioni portanti ma che irrigidisce ulteriormente la struttura. Per quanto riguarda i materiali, sia lo scafo che la coperta sono realizzati in sandwich di vetro (tessuti biassiali) e Divinycell, espanso a cellula chiusa, con utilizzo di resina poliesteri isofalica. Un discorso a parte lo merita la falegnameria: negli ultimi anni la X-Yachts ha fatto passi da gigante, trasformando la fama di vincitori ma poco rifiniti racer in raffinati e ben realizzati cruiser/racer, lavorati con uno stile e una cura dei dettagli di buon livello.

Questi ultimi modelli, poi, sono stati arricchiti di accorgimenti, come i fili in acero sugli sportelli o il pavimento in parquet, che ne enfatizzano l'esclusività, anche se, sul 37, alcune finiture (ad esempio i rivestimenti delle muralette in skai) non sono all'altezza della classe generale. Diversamente dalle sorelle maggiori, l'essenza usata per gli interni del 37 è il mogano con finitura satinata. Questo rende gli ambienti molto caldi ma dà, in alcuni casi, una minor sensazione di robustezza. La scala con gradini correttamente sagomati, protetta da due semiparatie e da tientibene in legno, dà accesso a un vivibile e luminoso quadrato. Organizzata con tavolo centrale ad ante abbattibili e divani lineari contrapposti, la dinette offre

1 Il carteggio ha un buon piano ma il vano per le carte ha una profondità risibile. Semplice ma di qualità il quadro elettrico dotato di un'ottima accessibilità; **2** Il quadrato nel suo complesso risulta luminoso e ben arieggiato. Da notare gli oscuranti per l'osteriggio integrati nel profilo e completi di retina per le zanzare; **3** Le buone dimensioni della cucina e l'abbondanza degli spazi di stivaggio la rendono l'elemento di spicco della barca. Critico solo il passaggio in corrispondenza della scala; **4** Nonostante le buone dimensioni del tavolo, quando le ante sono abbassate rimane uno spazio corretto per il passaggio. Le bacchette centrali del tavolo sono smontabili per consentire l'uso della tovaglia



5 Il letto di prua è lungo più di due metri ma ha un accesso piuttosto sacrificato. Sotto vi è un grande vano di stivaggio i cui portelli, però, non sono incernierati; **6** Nella versione con singola cabina di poppa il letto è veramente un doppio, anche se ai piedi vi è (nascosto sotto il cuscino) un fastidioso carter per il passaggio dei tubi; **7** Quando le cabine a poppa sono due, i letti sono ovviamente più piccoli ma comunque accettabili; **8** Il bagno di prua, di forma regolare, è comune a entrambe le versioni. Sulle tre cabine, però, ha anche una porta sul quadrato; **9** Il secondo bagno è dotato di un bell'armadio per le cerate

una buona sensazione di spazio e una notevole libertà di movimento. I divani diventano ottime cuccette (mancano i teli antirollio), il tavolo aperto risulta comodo per sei. La cucina ha disegno e dimensioni quasi identiche al 40, veramente grande per un 37 sportivo. Vi sono buoni spazi di stivaggio, due lavelli profondi, un vano frigo di buone dimensioni e quattro preziosi cassetti che, tra l'altro, separano il fornello dalla paratia. Positivo anche il carteggio, un buon piano su cui stendere comodamente le carte. Il quadro elettrico della Mastervolt è facilmente ispezionabile, vi è un pratico (ma piccolo) vano per l'elettronica e anche qui vi sono quattro bei cassetti. L'unica tirata d'orecchie è per il vano delle carte, veramente ridicolo.

Abbiamo avuto modo di valutare sia la versione tre cabine e un bagno, sia la due cabine e due bagni, sicuramente la nostra preferita. La zona di prua resta identica: una porta bassa e stretta dà accesso alla cabina, dotata di buon letto (anche se dall'accesso un po' scomodo), discreto calpestio e singolo armadio, il tutto aerato con due osteriggi; all'interno il bagno, un locale di dimensioni oneste e forma regolare, ben rifinito ma dotato di lavello piccolo. A poppa, con due cabine si hanno ambienti accettabili ma letti ridotti (anche se possibili); la versione con cabina singola offre un letto veramente grande e un secondo bagno dalle buone dimensioni e completo di armadio per lo stivaggio delle cerate.

A Il pavimento a parquet, tipico degli ultimi X, con bordatura in filo d'acero. Spesso vi sono contrasti tra le vene negli accostamenti; **B** La tipica finestrina lenticolare degli X, sul 37 presente solo in dinette; **C** La struttura in acciaio è ben visibile sotto i paioli. Nella foto si vedono anche i tubi delle pompe di sentina che pescano in un pozzetto di raccolta; **D** Le lande sono attaccate a una trave in vetroresina collegata alla struttura in acciaio; **E** Alcuni piccoli dettagli, come questa finitura sotto la mensola, non sono curati come l'attuale classe X vorrebbe

X-37



FOTO X-YACHTS



FOTO KOTHOFF



FOTO X-YACHTS

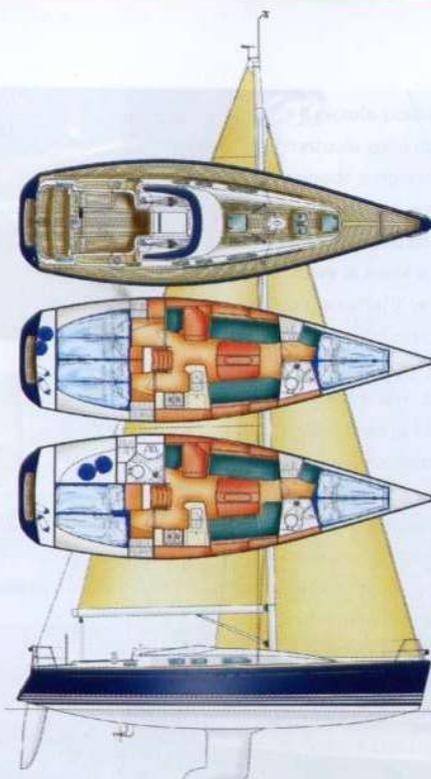
Benvenuti a bordo

Niente sorprese quando si prova un X. Ci aspettiamo sempre che, come avviene per gli interni, qualche modello sia meno indovinato di altri. Ma mentre per gli spazi dentro subentrano problemi legati alle dimensioni, il fatto che nulla venga sacrificato alle prestazioni è confermato a ogni prova. In modo incredibilmente uniforme, gli X, specie quelli dell'ultima generazione, vanno a vela tutti splendidamente. La prova si è svolta nelle migliori condizioni, vento variabile tra i 10 e i 30 nodi, con tratti costanti e momenti con raffiche violente, mentre il mare è stato prevalentemente calmo con onda ripida solo quando ci siamo affacciati nel Solent (famoso tratto di mare che separa il canale di Southampton dall'Isola di Wight). Velocità e controllo sono i temi dominanti della nostra prova. Velocità, siamo scesi a vele bianche (cioè da crociera e senza spi) a una media di 8 nodi con vento tra i 17 e i 25 di reale, toccando una punta massima di quasi 9; siamo risaliti di bolina, facendo anche dei bordi, con vento a raffiche violente, senza mai perdere il controllo. Al contrario, la grande ruota e il paranco di randa veloce permettono di reagire con prontezza in modo da trasformare ogni raffica, anche la più violenta, in accelerazione pura. Il peso del bulbo, oltre il 42% del dislocamento, fa il resto, fornendo reazioni sicure e controllabili, un comportamento da barca decisamente più grande. È

proprio questo uno degli aspetti più appaganti degli ultimi X: sono veloci, sensibili e reattivi come un leggero racer ma si muovono e reagiscono come una barca più grande e pesante. Questo non vuol dire solo divertimento, ma anche grande sicurezza. Inoltre, la conformazione e l'organizzazione delle manovre, con le cime che passano sotto il cielo della tuga e i passavanti liberi da attrezzatura, rendono sicuro anche muoversi in coperta. Al timone si sta comodi, ci si può sedere sia sopra (appoggiando un piede sulla colonnina) che sottovento, e il pavimento ha una profilatura corretta per vedere bene le vele in piedi sopravvento, aiutati anche dalla grande ruota. Le virate sono veloci, il passaggio sull'onda deciso e potente. Tra le poche seccature, il forte attrito del circuito avvolgifiocco, con il continuo rischio di rompere la puleggia in plastica sul musone, e il fatto che quando il genoa scavalla il pulpito bisogna andare a prua per farlo rientrare. Anche a motore l'X-37 dimostra la bontà della sua carena: abbiamo navigato al massimo oltre i 7,5 nodi, a regime di crociera (2.800 giri) a oltre 7 e intorno ai 6 con soli 2.000 giri di motore il quale, tra l'altro, data la conformazione dello scarico semisommerso, risulta più silenzioso ai regimi alti che a quelli bassi. Niente da dire anche sulla manovrabilità, eccellente appena la grande pala del timone comincia a portare.

Scheda tecnica

Panche pozzetto	140x41 cm
Spazio tra panche	82÷74 cm
Passavanti	39÷44÷18 cm
Tavolo dinette	114x120÷94 cm
Tavolo carteggio	93x74÷63 cm
Divani dinette	194x75÷64 cm
Letto prua	205x157÷55 cm
Letti pp (3 cab)	200x144÷100 cm
Letto pp (2 cab)	200x175÷120 cm
Larghezza porte	38 cm



Dedicato a...

Sappiamo ormai tutto sugli utenti ideali degli X. Armatori esperti, capaci di apprezzare le doti fondamentali di una barca, capaci di analizzare gli elementi che ne compongono la struttura, capaci anche di qualche sacrificio negli interni pur di avere il massimo in termini di prestazioni e piacere di navigare. Questi aspetti sono ormai così radicati nel pubblico che anche molti armatori alle prime armi scelgono gli X perché universalmente riconosciuti come sinonimo di queste qualità. Gli ultimi X, però, costano cari. È un aspetto che ha trovato d'accordo tutti i giornalisti internazionali del concorso European Yacht of the Year. Sono barche coerenti e il livello di qualità è simile in tutte le parti. E, per quello che offrono, i loro prezzi sono stati valutati un po' al di sopra dell'effettivo valore. Ci sono però due aspetti che vanno considerati: il primo è che il nome X ha guadagnato una posizione forte sul mercato e, quindi, oggi l'acquisto di un X lo si può considerare una garanzia, se non un investimento. Il secondo, e questo vale ancor di più per il 37, le dotazioni standard sono molto più complete rispetto ai diretti concorrenti. Facendo bene i conti, in fondo alla lista, almeno per il 37, la differenza non è poi così significativa; e in più avrete, senza costi aggiuntivi, una delle migliori carene del mondo.



i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
J-109	J-Boats	10,85	3,51	4.950	72,50	136.150
Dehler 36	Dehler	10,99	3,50	6.000	80,00	121.540
Finnulf 37	Finnulf	11,25	3,50	6.000	85,00	162.400
Comet 36	Comar Yachts	10,90	3,57	6.200	78,00	114.900

Progetto	Niels Jeppesen	
Lunghezza scafo	11,35	m
Lunghezza gall.	9,79	m
Larghezza	3,48	m
Immersione	1,70/2,30	m
Dislocamento	6.400	kg
Zavorra (42%)	2.715	kg
Sup. vel. (randa + genoa 135%)	86,60	m ²
Motore Yanmar 3YM30 S sail drive	29	hp
Serbatoio nafta	80	l
Serbatoio acqua	172	l

Attrezzatura

- Albero John Mast 19/20 alluminio 2 crocette acquaretate, sartie in tondino discontinuo
- Tendipaterazzo idraulico integrale Navtec
- Avvolgifiocco Profurl con tamburo recesso
- Vang rigido Sparcraft con controllo sdoppiato
- Winch Andersen 2x46 ST + 4x40 ST
- Stopper (9) Spinlock XCS
- Timoneria Jefa, ruota in acciaio ø 150 cm
- Attrezzatura di coperta Frederiksen

Costruzione

- Scafo e coperta: sandwich tessuti di vetro e biassiali, anima in Divinycell
- Struttura telaio di rinforzo, composto da barre in acciaio galvanizzato a caldo, resinato allo scafo
- Bulbo parte superiore in ghisa, scarpone inferiore in piombo, rivestimento in vtr

Dotazioni

- Plancia di poppa, sedute e fondo pozzetto in teak
- Osteriggi (4) e oblò (10) Moonlight
- Frigo elettrico Coolmatic 105 l
- Impianto acqua calda (20 l)
- Batterie 1x120 Ah + 1x55 Ah
- Impianto 220v e caricabatt. Sterling 25 Ah
- Fornello Eno 2 fuochi con forno

Meteo della prova

- Vento: da 10 a 30 nodi reali
- Mare: da calmo a mosso

Prezzo

X-37 € 166.000

Optional

Sprayhood e alloggio in coperta in vtr	2.130
Coperta in vtr	2.130
Tavolo pozzetto in teak	1.230
Doccia in pozzetto	500
Salpancore Lofrans Clipper 1000 w	2.270
Scotta randa alla tedesca con winch 40 ST	2.520
Teak in coperta	11.940
Carrelli Frederiksen per randa steccata	1.540
Colore scafo diverso dal bianco	3.380
Cuscini per il pozzetto in canvas blu (4)	980
Riscaldamento Eberspächer D4	3.040
Serbatoio acque nere (x1)	1.050

Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa

Informazioni X-Yachts Italia

Porto Turistico di Chiavari, 15 - 16043 Chiavari
Tel. 0185 308615 - Fax 0185 370329
www.x-yachtsitalia.it - info@x-yachtsitalia.it