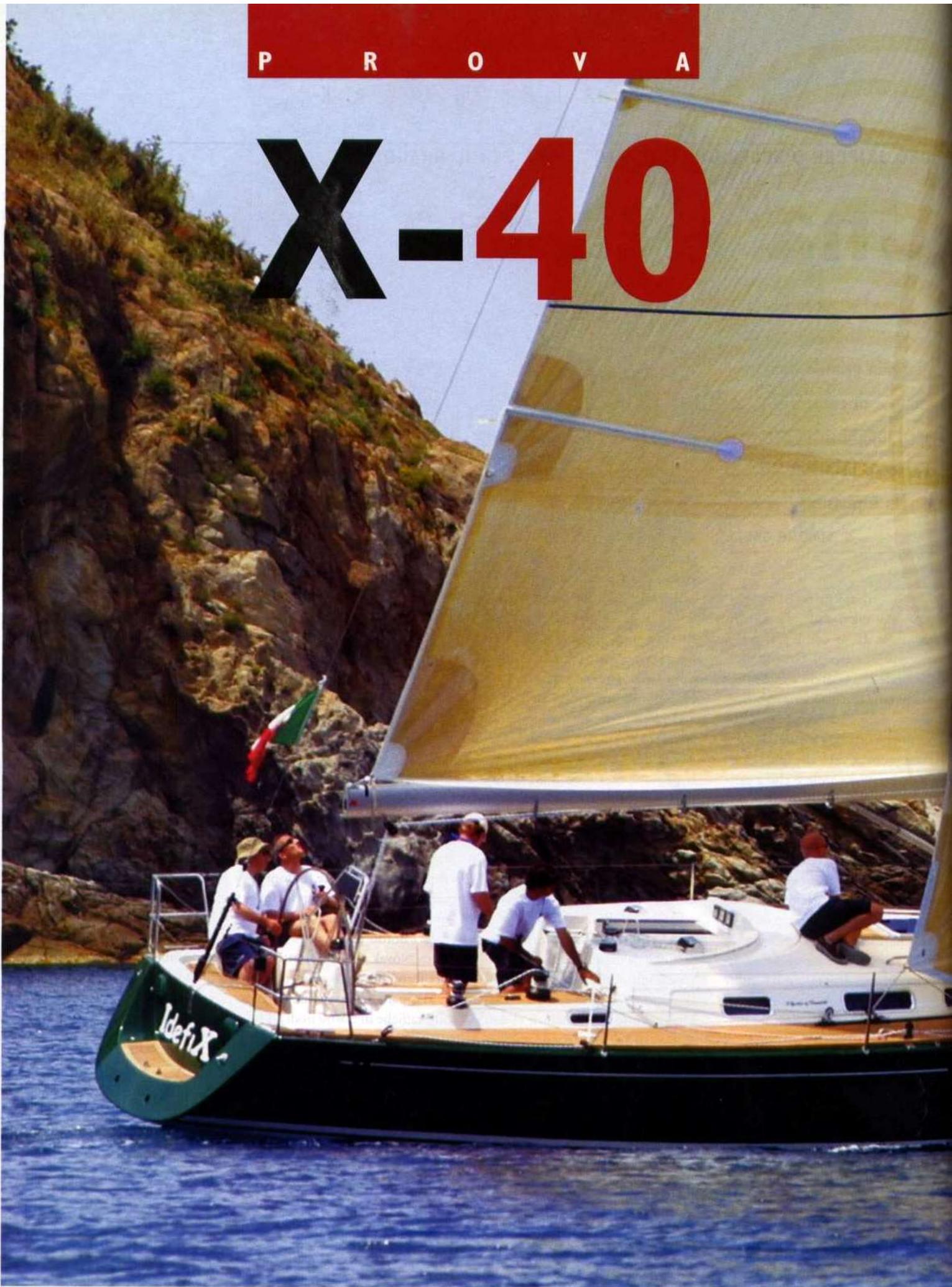


P R O V A

X-40





**Le buone qualità
crocieristiche del nuovo
dodici metri danese
non compromettono
minimamente le
prestazioni in regata**

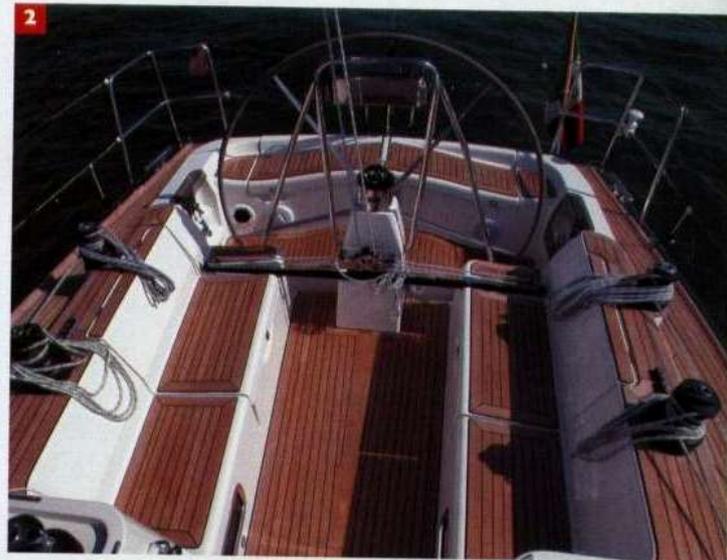
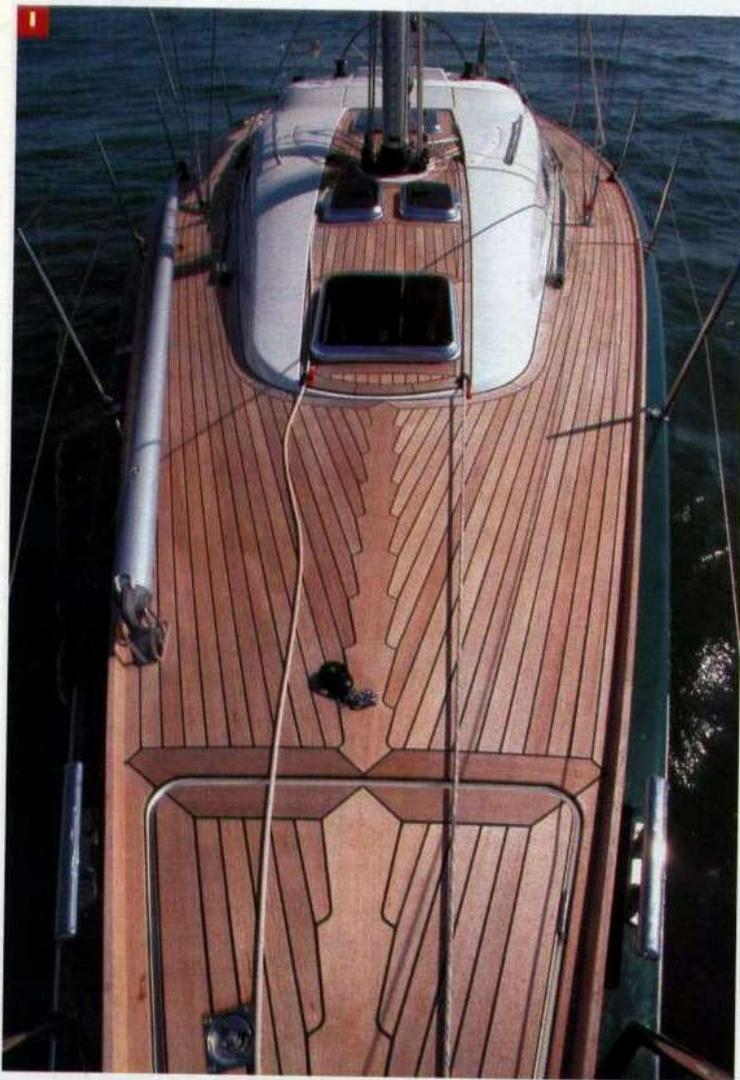
**Continua il rinnovamento
della gamma X-Yachts:
è la volta del 40,
ottimo esempio di
come le prestazioni
possano convivere
con l'abitabilità**

di **VANNI GALGANI**

X-Yachts, atto terzo. Un programma in cinque atti di grande coraggio, a dimostrazione anche di una notevole forza economica (è assai raro che un cantiere possa permettersi di lanciare cinque nuovi modelli in due anni). Tutte barche di grande interesse che non vogliamo mancare di presentarvi con il dovuto approfondimento. Chi ci segue già conosce nel dettaglio le doti del 43 e del 46, capostipiti della nuova linea; e non dovrete attendere molto per vedere con i vostri occhi il 37 e, presentato in anteprima mondiale, l'affascinante e attesissimo 50, visitabili con il resto della gamma all'ormai imminente Salone di Genova. La nostra prova vi racconta pregi e difetti del nuovo 40, presentato in anteprima alla Gold Cup, organizzata dalla X-Yachts Italia e disputata a fine maggio nelle acque dell'isola d'Elba. A cavallo tra il 382 e il glorioso 412 (che esce di scena dopo quattordici anni di produzione) si propone di mantenere, se non migliorare, il successo dei suoi immortali predecessori, diventando il nuovo punto di riferimento in uno dei segmenti più agguerriti del mercato. E, da quello che abbiamo visto, il successo non tarderà; anzi, possiamo dire che è abbondantemente arrivato, con venti barche vendute sulla carta e altre venti dopo soli quattro mesi dalla presentazione. Una fiducia conquistata con anni di lavoro accurato e di miglioramento costante.

FOTO X-YACHTS

X-40



I nuovi progetti X-Yachts nascono con un'aspirazione ben precisa: essere ancora più piacevoli a vela dei loro predecessori. Il modo di navigare - non solo le prestazioni, ma soprattutto quell'insieme di fattori che rendono una barca in perfetta armonia con mare e vento, quindi estremamente piacevole da portare - è sempre stato il tema di sviluppo prioritario di tutti gli X. Ogni stravolgimento di gamma, come il post-Ior partito nel '90 con il 412 e questo nuovo corso cominciato col 43, nasce da un qualcosa di nuovo, di migliorativo, che si può fare sulle carene. Queste di ultima generazione prendono le cose migliori dell'Ims: la forma e la distribuzione dei volumi non sono studiate in funzione dei buchi del regolamen-

to, né tantomeno per l'abitabilità, ma solo per ottenere le migliori prestazioni possibili nelle condizioni di utilizzo previste, ovvero navigazione sportiva e regate a buoni livelli, sia costiere che di altura (sempre più X partecipano all'Arc, regata transatlantica per barche da crociera). Ma non è tutto. I danesi della X sono molto attenti all'estetica. Nella recente gamma sono moltissimi gli accorgimenti e le attenzioni per ottenere barche grintose e, al contempo, eleganti. Parliamo dello studio sulla corretta inclinazione di prua e poppa, della pronunciata insellatura, del disegno accattivante per l'insieme dritto di prua - musone dell'ancora - pulpito, della soluzione per la falchetta, del disegno della tuga con alloggiamento per lo

sprayhood, e di quella miriade di particolari che rendono i nuovi X fortemente caratterizzati, come se volessero distaccarsi dalle "copie" affermando la propria personalità. Il risultato è un equilibrio delle parti, sia dal punto di vista estetico che funzionale, al top della categoria, un nuovo traguardo con cui i concorrenti devono fare i conti. Lo scafo deriva direttamente dall'Imx 40, uno dei racer di maggior successo che l'Ims abbia mai conosciuto. Molto curate, come sempre per gli X, le appendici e l'idrodinamica: il bulbo, formato da una lama in ghisa con scarpono terminale in piombo, viene proposto con varie immersioni, il timone è una splendida ala in grado di soddisfare i più esigenti timonieri, e tutti i buchi sullo scafo

1. Il profilo stretto della tuga, oltre a consentire una buona posizione per il punto di scotta dei genoa, permette di adottare la soluzione della falchetta di legno rientrata: solo il passaggio tra le lande e il tangone è poco agevole.
2. Il pozzetto risulta funzionale sia in regata che in crociera. In particolare, sono comode le panche, lunghe e dotate di alti paraonde. Da notare l'incredibile dimensione della ruota e il grande riparo in acciaio per evitare che la scotta di randa si incastri sulla colonnina.
3. L'alloggio per lo sprayhood integrato nella tuga è ormai un elemento distintivo di tutti gli X. Il tappo di metallo verso prua serve per il passaggio della sospensivita, grosso cavo che consente di sollevare la barca da un unico punto

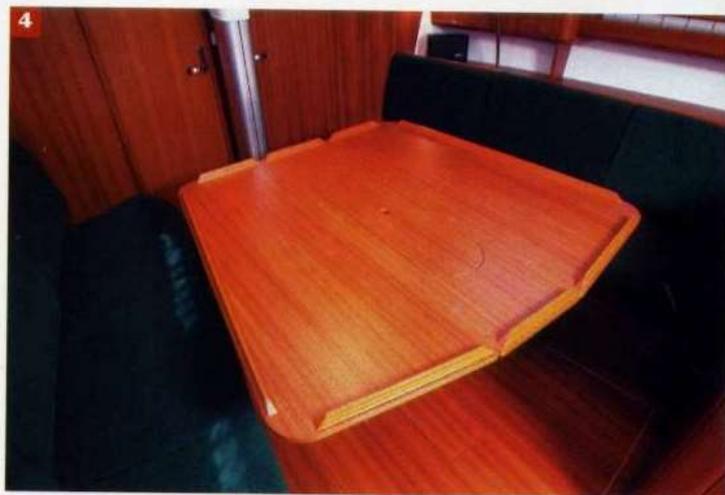
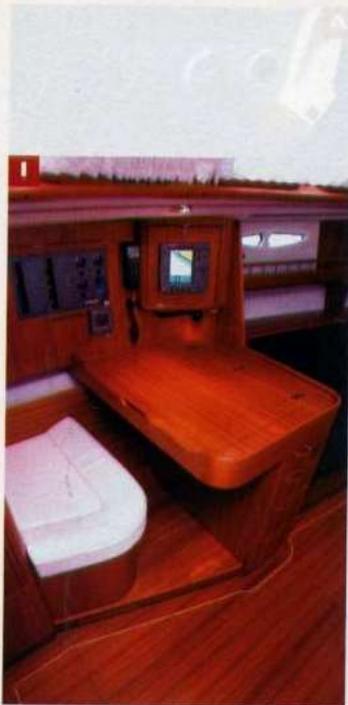


4. La postazione del timoniere è praticamente perfetta, con pavimento sagomato e paraonde ribassati per sedersi. **5.** La posizione dei winch di randa è un compromesso tra l'utilizzo in crociera - sono raggiungibili stando al timone - e il posto del randista in regata. **6.** Il pulpito di prua, poggiato su quattro punti, ha la robustezza di un pulpito chiuso ma risulta, alla vista, come se fosse aperto. **7.** Corretto e discreto il disegno della plancetta di poppa, che risulta anche di facile accesso dato lo scarso dislivello dalla panca di poppa. **8.** Il drizzista dispone di un ottimo spazio. Da notare la sagomatura della tuga, un gioco tra estetica e funzionalità che, tra l'altro, irrigidisce il piano di appoggio dei winch

(prese a mare e scarichi) sono studiati per arrecare il minor disturbo possibile. Ottimo il piano velico e il rigging: un 19/20 con, di serie, albero a tre crocette progettato specificamente per la barca, sartie in tondino, paterazzo idraulico e vang rigido. Se a questo si unisce una corretta distribuzione delle manovre, su cui spicca l'ottima scotta di randa alla tedesca con passaggio sotto il piano di coperta, e una buona qualità dell'attrezzatura, ecco completato il quadro di una perfetta "macchina da vela": la possibilità di raggiungere ottime prestazioni e tutti gli elementi per poterlo fare. Il pozzetto ha notevoli dimensioni - sembra di stare su una barca più grande - a cominciare dall'incredibile ruota di ben 170 cm di diametro (la stes-

sa misura del 43 e del 46!) che, complice un corretto disegno del pavimento e dei paraonde, consente di timonare sempre nella migliore posizione. In crociera il timoniere riesce a controllare anche tutte le manovre della randa, mentre in regata sia il randista che tutto il resto dell'equipaggio trovano i giusti spazi per manovrare con agilità. Peccato solo per la dimensione dei sei winch, a nostro avviso tutti leggermente sottodimensionati. Per il resto funziona quasi tutto, con passavanti liberi da attrezzature, manovre che camminano sotto il tetto della tuga (pulita e funzionale l'organizzazione del piede d'albero) e tamburo dell'avvolgifiocco recesso nel gavone dell'ancora (va rivisto però il circuito della cima di richiamo).

A. La sagomatura del pavimento per il timoniere consente una corretta inclinazione a ogni angolo di sbandamento. **B.** La soluzione di rientrare la falchetta consente di posizionare esternamente tutta la ferramenta, come i candelieri o gli imbarchi dei liquidi, lasciando i passavanti estremamente puliti. **C.** I gavoni sotto le panche hanno dimensioni diverse: quello di sinistra (nella foto) può contenere un'autogonfiabile, mentre a dritta si può alloggiare solo attrezzature di dimensioni ridotte. **D.** I portelli dei gavoni di poppa sono integrati col profilo dei paraonde: se la chiusura non è ben registrata si possono creare dei disallineamenti. **E.** Tutti i portelli dei gavoni sono rifiniti anche sulla faccia interna

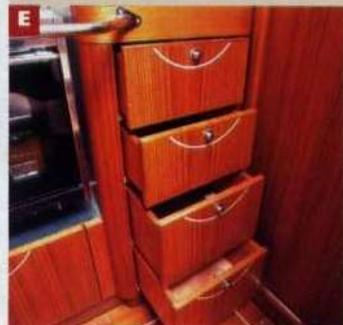
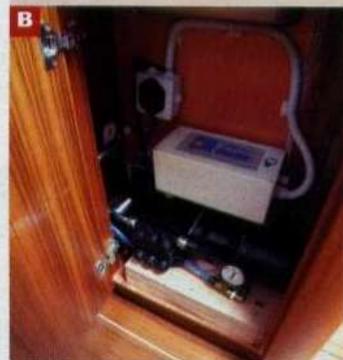


La tecnica di costruzione che il cantiere X-Yachts adotta da sempre per tutti i suoi modelli è ormai famosa e imitata in tutto il mondo. Questi plurivittoriosi cruiser/racer sono realizzati con un concetto semplice quanto efficace: irrigidire e collegare tra loro le parti che ne hanno bisogno. Quindi il carico del bulbo, la trazione delle lande e lo sforzo a compressione dell'albero sono scaricati e sorretti da una struttura di madieri e longheroni 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 stuttura, 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 il resto, 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. Per quanto riguarda la qualità della falegnameria, negli ultimi anni la X-Yachts ha fatto passi da gigante,

trasformando la fama di vincenti ma poco rifiniti racer in raffinati e ben realizzati cruiser/racer, completi di tutto e lavorati con uno stile e una cura dei dettagli ad alto 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. Se il 43 e il 46 hanno denunciato qualche carenza nei volumi e qualche ambiente un po' sacrificato, questo 40 ci sembra il più riuscito. Delle due versioni proposte, quella con due cabine e due bagni è, probabilmente, la più indovinata, anche se le cabine di poppa gemelle, di cui era dotato l'esemplare in prova, ci sono sembrate più che accettabili. La comoda scala di accesso è dotata di gradini sagomati e

1. Il bel piano del carteggio ha misure regolari. Buona la qualità del quadro elettrico della Master-volt. **2.** Il colpo d'occhio in quadrato è notevole, sembra di stare su una barca più grande. **3.** Grande e ben organizzata, la cucina offre anche buoni spazi di stivaggio. Non eccezionale il materiale del piano di lavoro, una plastica lucida facilmente graffiabile. Inoltre non capiamo il significato dei profili in legno che ne limitano lo spazio sfruttabile. Da notare l'eleganza del filo d'acero sul pavimento che delinea l'andamento dei mobili. **4.** Il grande tavolo con le ante aperte. Da notare che, intelligentemente, le spondine in legno nella zona centrale sono rimovibili, per consentire di stendere una tovaglia



5. Per aumentare la sensazione di spazio vengono adottate alcune astuzie, come le murate rivestite di bianco e i piccoli oblò lenticolari. **6.** La cabina di prua ha un buon piano di calpestio e un letto di dimensioni oneste, sotto il quale vi è ampio spazio di stivaggio. **7.** Una delle cabine di poppa nella versione a tre cabine. Come si può vedere, il calpestio non è male e l'armadio è grande; il letto, però, è piuttosto stretto e, sebbene nel lato esterno sia lungo più di due metri, la parte interna è sacrificata dal cofano motore e, ai piedi, da una scatola di legno che supponiamo contenga elementi della timoneria. Piuttosto scarsa anche l'aerazione. **8.** Il bagno è ben rifinito, anche se il lavello è piccolo

ampi tientibene in acciaio sui lati. Il colpo d'occhio **in quadrato** è notevole: non c'è dubbio che questi nuovi X privilegino lo spazio in questa zona, che d'altronde è la più vissuta, a discapito delle cabine. Le dimensioni sono abbondanti e i volumi organizzati con arte, ulteriormente enfatizzati dalla sapiente distribuzione delle numerose prese di luce. **La dinette** ha divani contrapposti, ottimi anche come cuccette, e un grande tavolo centrale ad ante abbattibili. Ci hanno stupito le dimensioni **della cucina**: considerando che ci troviamo su un 40 piedi sportivo, l'abbiamo trovata comoda, ricca di spazi di stivaggio e ben sfruttabile, sicuramente uno degli elementi migliori di questo X. Anche **il carteggio** ha misure notevoli, un piano am-

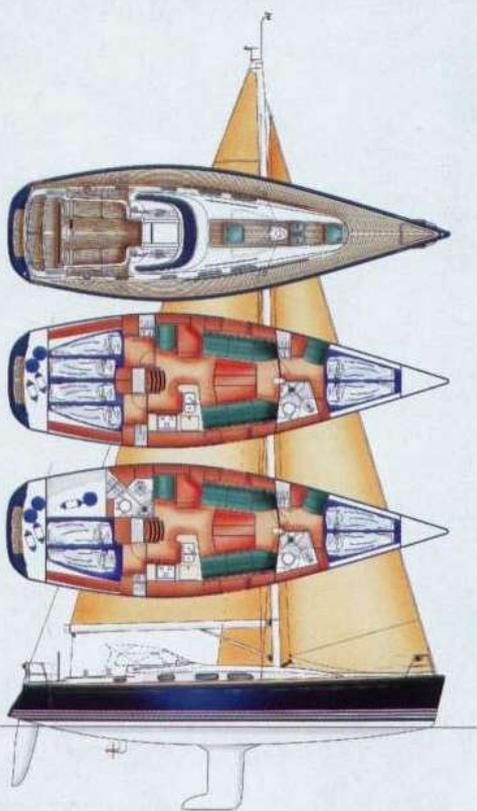
pio e regolare su cui stendere le tradizionali e "sempreverdi" carte nautiche. Buoni anche lo spazio per l'elettronica e per lo stivaggio, tranne, purtroppo, proprio il vano per le carte, ampio ma con una profondità ridicola. **La cabina di prua** offre un notevole calpestio, ha un grande armadio a due ante e un letto di buone dimensioni, specie in lunghezza (ben 218 cm). Accettabili le misure **del bagno** completamente controstampato. Infine, **le cabine di poppa**, quasi gemelle, sono buone per quanto riguarda il calpestio e l'armadio, ma hanno letti di dimensioni ridotte, ulteriormente penalizzati dal vano motore e da una scatola di protezione della timoneria: se volete un vero matrimoniale scegliete la versione a due cabine.

A. In alcune zone (qui siamo nella cabina di poppa) l'inestetico controstampo del pavimento presenta ampie parti a vista. **B.** Data l'esigua capienza dei serbatoi, l'armatore ha voluto il montaggio di un desalinatore che ha trovato spazio nei mobili della cucina. **C.** Il paiolato in parquet presenta spesso problemi di continuità delle vene e del colore. Inoltre quasi tutti i pezzi sono avvitati costringendo, in caso di ispezione delle sentine, a lunghi ed estenuanti lavori di cacciavite. **D.** La tipica finestrella degli ultimi X. **E.** Grandi e ben realizzati, i cassetti arricchiscono sia la cucina (nella foto) che il carteggio



SCHEDA TECNICA

FOTO DI NUCCIO



Panche pozzetto	148x41 cm
Spazio tra panche	80÷91 cm
Passavanti	39÷48÷25 cm
Tavolo dinette	116x120÷100 cm
Tavolo carteggio	94x68 cm
Divani dinette	204x64÷59 cm
Letto prua	218x154÷50 cm
Letti pp (3 cab)	215x138÷80 cm
Letti pp (2 cab)	215x175 ÷120 cm
Larghezza porte	45÷38 cm

Dedicato a...

Nessuno ha ormai più dubbi sulle prestazioni degli X, le centinaia di regate vinte ne sono una dimostrazione. Sempre più spesso, però, complice anche un'irresponsabile gestione dei regolamenti di regata, gli X vengono scelti per la crociera pura. E questo perché ormai in molti hanno capito che, oltre a essere barche dalle prestazioni eccezionali, sono anche confortevoli e molto ben realizzate. Con gli X delle ultime generazioni il piacere della vela pura, quella che non ti fa accendere mai il motore, quella che ti fa raggiungere le baie anche con un filo di vento perché mai vorresti perderti quei pochi metri di godimento, lo si può avere senza dover rinunciare a nessuna comodità. Se vi abituerete a navigare su un X difficilmente vorrete salire su altre barche. Certo risultati di questo tipo non si ottengono mai a buon mercato, e gli attuali X vengono proposti a prezzi medio-alti. Ma la crescita della qualità complessiva, insieme alla proverbiale bontà delle carene, rendono questi cruiser sportivi ancora un ottimo acquisto, lo dimostrano anche le elevate valutazioni sul mercato dell'usato.



FOTO DI NUCCIO

I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO
CENTURION 40	Wauquiez	12,35	3,85	7.600	104,00	165.400
DEHLER 39	Dehler	11,80	3,82	7.000	98,68	161.710
GRAND SOLEIL 40	C. del Pardo	11,99	3,80	6.800	104,00	146.106
COMET 40 S	Comar Yachts	12,20	3,90	6.300	100,00	160.000

Progetto: Niels Jeppesen

Lunghezza scafo	12,19	m
Lunghezza gall.	10,71	m
Larghezza	3,80	m
Immersione	2,10/2,35	m
Dislocamento	7.450	kg
Zavorra	3.200	kg
Sup. vel. (randa + genoa 135%)	99,50	mq
Motore Yanmar sail drive	40	hp
Serb. nafta	80	l
Serb. acqua	180	l

ATTREZZATURA

- albero John Mast 19/20 alluminio 3 crocette acquaretate, sartie in tondino discontinuo
- tendipaterazzo idraulico integrale Navtec
- avvolgifiocco Profurl
- vang rigido Sparcraft con controllo sdoppiato
- winch Andersen 2x46 ST + 4x40 ST
- stopper (10) Spinlock XCS
- timoneria Jefa, ruota in acciaio ø 170 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 125 l
- impianto acqua calda (15 l)
- batterie 1x120 Ah + 1x55 Ah
- impianto 220v e caricabatt. Mastervolt 25 Ah
- fornello Eno 2 fuochi con forno

METEO DELLA PROVA

Vento: da 5 a 10 nodi reali

Mare: da calmo a poco mosso

PREZZO

X-40	€ 205.000
Optional	
Sprayhood	2.530
Tavolo pozzetto in teak	1.230
Doccia in pozzetto	470
Salpancore Lofrans Project a scomparsa	2.850
Winch maggiorati 46 ST per scotta randa (x 2)	940
Teak in coperta	12.380
Carrelli Frederiksen per randa steccata	1.540
Telo antirollio nelle cabine di poppa (x 1)	450
Cuccetta in tubolare x cab. poppa di dritta	830
Riscaldamento Eberspächer D4	2.950
Serbatoio acque nere (x 1)	1.020

Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa

PER 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