

test



Buon angolo e grande potenza contraddistinguono l'andatura di bolina del nuovo monotipo danese

X-Yachts 41

Bello e veloce, il nuovo cruiser-racer danese nasce come monotipo ma risulta vincente anche con i regolamenti in vigore

di VANNI GALGANI

Nel campo dei cruiser-racer la X-Yachts non sbaglia un colpo. Da quando nel 1979 è stato fondato, il noto cantiere danese ha prodotto decine di modelli adatti alle crociere con la famiglia ma vincenti in regate di ogni tipo. Gli X, sia i più spinti che quelli più tranquilli, hanno vinto veramente di tutto senza perdere mai il loro spirito. L'ultimo nato, il 41 One Design, lo dimostra in pieno. Nasce per gli armatori a cui l'X-35 va stretto, offrendo dotazioni più complete, compreso l'agognato albero in carbonio, interni più vivibili e una linea ancor più accattivante. Di più, dà la possibilità di regatare nella classe superiore Ims o Irc con prestazioni che permettono di liberarsi rapidamente dell'affollata categoria dei 40 piedi. Già, perché le prime regate hanno dimostrato che l'X-41 regata in tempo reale con rivali tra i 45 e i 50 piedi. Tutto questo senza estremizzazioni di nessun tipo: è sempre una barca a dislocamento medio, dotata di interni e dotazioni più che accettabili e soprattutto di un aspetto decisamente gradevole, nonostante le finalità prettamente agonistiche. È tanto tempo che i concorrenti provano a imitare gli X, ma finora nessuno c'è riuscito. Sarà perché la X è nata così, sarà perché quasi trent'anni di esperienza non si possono recuperare in un attimo. Più verosimilmente, però, è perché nessuno ha nelle sue compagini uno come Niels Jeppesen, geniale progettista degli X e vera arma vincente di questo mitico cantiere. Il progetto del 40

FOTO DE MARBRACCTIONIMAGE (CANGINI)

test X-Yachts 41



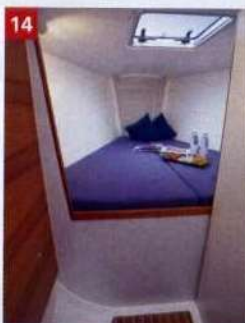
ricalca gli schemi comuni a tutta la gamma ma è ulteriormente ottimizzato per le prestazioni. I bordi liberi sono ridotti (baricentro più basso), e il baglio è contenuto a soli 3,64 m con ulteriore affinamento delle entrate di prua. L'estetica è un aspetto che Jeppesen e i suoi assistenti curano sempre con impegno: la linea risulta piacevole, con slanci evidenti, poppa alta sull'acqua, tuga disegnata con cura e i distintivi segni grafici che identificano tutti gli X. Il piano velico è un 9/10 con lande a murata, genoa al 106% e spi sia frazionati che in testa d'albero. In coperta non manca veramente nulla per regatare ad alto livello. I controlli più che completi, forniti di serie, sono rinviati nei punti giusti e permettono la tota-

le gestione delle vele e dell'albero. Il tutto è dominato dall'imponente ruota, immancabile firma di tutti gli X, in questo caso in carbonio a sottolineare la finalità della barca. Gli interni, completamente arredati con finiture in teak a vena orizzontale, sono comunque ottimizzati per le regate in modo da concentrare la distribuzione dei pesi e lasciare spazio per le vele. Abbiamo provato l'X-41 in assetto da regata con vento tra i 7 e i 14 nodi. In bolina, stringendo in media 33°, la velocità ha oscillato tra i 7,2 e i 7,7 nodi; appena allargate le vele siamo passati a oltre 8 nodi, fino a navigare vicini ai 9 nodi con lo spi (in Danimarca con 16 nodi d'aria ne hanno fatti 10,2). La barca appare potente, dimostrando di essere pensata per

la velocità senza influenze dalle varie stazze. Il raddrizzamento è notevole e la superficie velica abbonda. Ne risulta una sensazione di reattività al vento ma anche di stabilità, non un racer leggero che salta e si impenna ma una veloce barca che accelera con decisione rimanendo stabile e sicura. Nessun compromesso per la gestione: le manovre sono ben distanziate e il pozzetto alto regala al timoniere un'ottima visibilità. Nel complesso una barca completa, pensata per la monotipia (ne sono state vendute più di 30 con ottime prospettive considerando gli oltre 170 X-35 naviganti) ma capace di vincere con i normali regolamenti e persino adatta a portare a spasso la famiglia in sicurezza e comodità.

1 La coperta è pensata per la regata ma senza dimenticare elementi basilari come le bitte o il vano per catena e salpancora; **2, 3** In pozzetto vi sono i gavoni sotto le panche, adatti a riporre l'attrezzatura, e il grande vano di poppa. Un ulteriore portello dà accesso al settore del timone direttamente dalla coperta. Manca però un vano dedicato all'autogonfiabile; **4** Il pozzetto è veramente grande, con misure da record specie in lunghezza. Questo rende le manovre più facili da gestire. Il pavimento rialzato favorisce la visibilità del timoniere, il quale in crociera può gestire agevolmente anche la randa; **5** La grande ruota, tipica degli X, è fornita di serie in carbonio e ha un diametro di 170 cm. Il controllo per il paterazzo esce sotto il trasto su una torretta girevole; **6** Il pulpito di prua,

Scheda tecnica



aperto solo nella parte superiore, risulta ulteriormente irrobustito dai 4 appoggi. Da notare il puntapiedi di stampata che prosegue sul portello del pozzo catena; **7, 8** In queste immagini si può vedere la manovra del barber per la scotta del genoa (con anello finale) che si infila sotto il carter del tambuccio per sbucare davanti alla posizione del tailer; **9** La scotta di randa è organizzata alla tedesca e scorre sotto il piano di coperta; **10** Gli interni sono arredati ma semplici e lineari, con numerosi elementi bianchi e soluzioni studiate appositamente per le regate. Nella foto il tavolo è stato asportato ottenendo maggior spazio per le vele. Rimane la struttura in acciaio, utile come appoggio a barca sbandata; **11** La cucina è completa, con capiente frigo elettrico, spazio per i piatti e cassetti per gli utensili; **12** Sugli X il carteggio non manca mai ed è sempre grande. Da notare anche l'abbondante spazio per l'elettronica; **13** In assetto da crociera, il

tavolo, grande e ben fatto, serve i due divani simmetrici utilizzabili anche come cuccette; **14** La cabina di prua ha un buon calpestio mentre l'accesso alla cuccetta risulta un po' sacrificato. In evidenza la semiparatia di ulteriore irrigidimento; **15** Le cabine di poppa gemelle offrono un terzo posto letto sospeso, ottimo anche per lo stivaggio

Progetto:	X-Yachts Design Group
Lunghezza scafo	12,35 m
Lunghezza gall.	10,69 m
Larghezza	3,64 m
Immersione	2,50 m
Dislocamento	6.800 kg
Zavorra (40%)	2.730 kg
Sup. vel. (genoa 106%)	100,89 mq
Motore Volvo D2-40 S-drive	40 hp
Serb. nafta	90 l
Serb. acqua	180 l

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in Divinycell, resina vinilestere e poliestere; paratie resinata a scafo e incollate alla coperta
- struttura: ragno in acciaio galvanizzato per carichi principali (albero, bulbo, paratia maestra); controstampo pavimento in vtr per ulteriore irrigidimento

Dotazioni

- albero 9/10 2 crocette acquartierate, boma in carbonio Nordic Mast, sartiame in tondino, Tuff Luff
- paterazzo con Magic Wheel 60:1
- winch Harken 2x48.3 + 2x44 ST Quattro + 2x44 ST
- stopper Spinlock XCS (6)
- torrette girevoli (6) sui lati tuga
- barber scotte genoa con passaggio interno e regolazione dal pozzetto
- attrezzatura di coperta Ronstan
- manovre correnti in Spectra
- ruota in carbonio ø 170 cm
- osteriggi (4) e oblò (8) Moonlight
- elica 2 pale abbattibili Flex-O-Fold
- batterie 1x55 Ah + 2x 115 Ah
- frigo elettrico a pozzetto 115 l
- imp. 220 v, caricabatterie 25 Ah

Prezzo 222.000 euro

Informazioni: X-Yachts Italia

Tel. 0185 308615 - www.x-yachts.com

