

La X-Yachts è in continua crescita, sia nelle misure che nello stile, crescita di cui ha beneficiato anche il 512. Presentato nel 1995 come ammiraglia della flotta, viene ora proposto nella versione Mk2 con sostanziali modifiche che gli consentono di vivere una seconda fantastica giovinezza

di **YANNI GALGANI**

Ridani della X-Yachts non si fermano mai. Nonostante i continui successi e riconoscimenti in tutto il mondo, le menti fervide e attive di questo gruppo di "giovani velisti", genialmente diretti da Niels Jeppesen, non mettono mai di fare studi e ricerche, non solo sui nuovi modelli, ma anche su tutta la gamma (ci sono barche in produzione dal 90 ancora richiestissime), tenendo tutti gli X sempre al passo con i tempi.

Spesso le modifiche riguardano le appendici, altre volte i lay-out interni, qualche volta lo stile. Per aggiornare il valido e amato scafo dell'X-612 sono intervenuti su tutti questi aspetti insieme. Ne è nata una barca completa e affascinante, rivista soprattutto negli interni a seguito del grande successo riscosso dal 562. Ma anche dotata di nuove appendici, di tante soluzioni stilistiche e di possibili optional che, di fatto, l'hanno resa completamente nuova.

FOTO ANDREA DE PISA/CANON

X-612







L'X-612 nacque nel 1995, dopo tre anni di studi e di progetti, e ha costituito l'ammiraglia della flotta fino al 2001 quando è stato varato l'X-73. Nel contempo il grande successo del 562, proposto con soluzioni interne veramente azzeccate, ha suggerito di riprogettare il lay-out del 612 utilizzando lo stesso schema. Questo aspetto, non certo marginale, è però solo una parte di quello che, in realtà, è cambiato nel 612. Ma andiamo con ordine. **Il progetto** ricalca l'impostazione di tutti gli X: linee d'acqua votate decisamente alle prestazioni, con ingresso abbastanza fine (ma non nel modo esasperato degli ultimi Ims) e sezioni di poppa larghe e ben "poggiate" in acqua. Date però le dimensioni,

e quindi le proporzioni, questo fatto risulta ancora più evidente. Specie guardando le foto prese da poppa vi renderete conto dell'incredibile comunicazione di potenza allo stato puro, un po' come il retro di una Porsche Turbo, per intenderci. Questo però non influisce negativamente sullo stile della barca. Uno dei tanti aspetti geniali di Niels è riuscire a disegnare scafi potenti e aggressivi, dotati di una grafica moderna e marcata, e ugualmente riuscire a ottenere barche di gran classe, uniche nel loro genere, assolutamente affascinanti. **Le appendici**, in seguito ai recenti studi sui racer, sono state completamente ridisegnate ottimizzando forma e rendimento. Il bulbo ha una lama più piccola e uno scarpone

più marcato, l'immersione è stata aumentata a 3,10 m consentendo un incremento del momento raddrizzante senza aumentare il peso. Anche il timone è nuovo, più stretto e allungato. **Il piano velico** mantiene la stessa impostazione, testa d'albero con grande randa, ma l'albero è più alto di 80 cm, con 9 mq di tela in più. Questo per quanto riguarda lo standard. Ora però c'è anche la possibilità di avere l'albero in carbonio e un armo a 9/10 con crocette acquartierate, senza stralutto e volanti, sicuramente più gestibile per chi ama navigare con equipaggio ridotto. **La costruzione** non si discosta dagli standard X: scafo e coperta in sandwich con divinycell e resine isofaliche, struttura in acciaio galvanizzato, resinata al-

Foto 1: il piano di coperta, con la tuga bassa e aggressiva, è ora arricchito di "preziosismi" come la falchetta in teak e gli obli in alluminio lucidato. **Foto 2, 4:** il pozzetto è smisurato e il grande tavolo (foto 6) in teak a coppale, con vano frigo interno, quasi scompare. **Foto 3:** le nuove appendici, più allungate ed efficienti. Da notare che l'X-612 è esternamente proporzionato in tutte le sue parti, ci si rende conto delle dimensioni solo facendo la proporzione con gli uomini sotto l'elica. **Foto 5:** il

lo scafo, su cui scaricano il bulbo, le lande e le aree di maggior sforzo. Questo sistema, pur non particolarmente raffinato, consente una garanzia di resistenza nelle parti maggiormente sollecitate. Inoltre



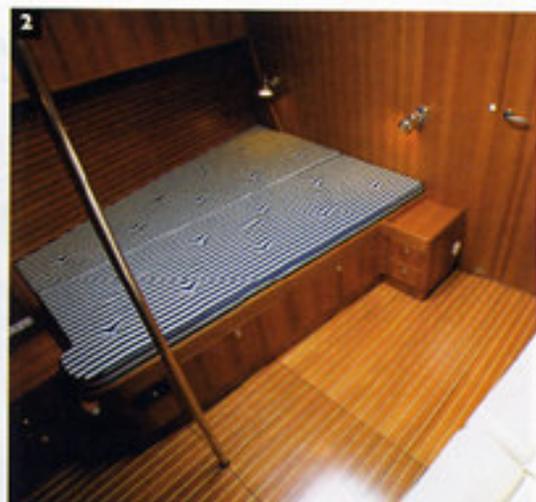
Foto A: in corrispondenza del piede d'albero le manovre si infilano sotto il pavimento della tuga per ricomparire in pozzetto; notate le preziose maniche a vento tipo Dorade in acciaio lucido di fabbricazione americana. Foto B: la posizione della centralina idraulica risulta di intralcio per le gambe del timoniere, specie quando ha la maniglia inserita. Foto C: molto elegante l'inserimento sulla falchetta in teak delle bitte e relativi passacavi in acciaio

pulpito aggressivo e il doppio portello del grande pozzo catena. Foto 7: la batteria degli stopper e l'organizer che consente di utilizzare, per le manovre, i winch su entrambi i lati. Foto 8: la timoneria di dritta con la ruota in carbonio opzionale. Foto 9, 10: la parte bassa dello specchio di poppa si apre elettricamente e scopre l'hangar del tender a chiglia rigida (fornito di serie) che può essere alloggiato gonfio. Da notare il comodo passaggio dal pozzetto e la potenza espressa dalle linee della poppa

sfrutta a pieno il vantaggio di avere la parte di attacco del bulbo in ghisa, garantendo una giunzione veramente rigida. Il piano di coperta riprende anch'esso lo schema tipico di tutti gli X: unico gran-

de pozzetto a poppa, tuga lunga, disposizione delle manovre con un occhio particolare alle regate ma gestibile anche da un equipaggio ridotto, magari elettrificando i winch. Il pozzetto è veramente una piazza d'armi, capace di accogliere comodamente un equipaggio numeroso. L'attrezzatura è disposta di conseguenza: dal timoniere al winch del genoa c'è un metro e settanta, la scotta di randa è rinviata sulla tuga. Il difetto di questa impostazione sta nel fatto che non esiste una zona libera da manovre dedicata agli ospiti. Di contro, però, un pozzetto così grande (in tutto, è lungo più di quattro metri) è veramente impressionante: le panche sono lunghissime, da un lato all'altro delle timonerie ci

sono tre metri e trenta, al timone si ha tutta la barca davanti che sembra non finire mai. Insoddisfacenti i gavoni: ve ne sono due a poppa, delle caverne in cui tutto scompare, e altri due con fondo al livello del pozzetto, decisamente piccoli. Completa la copertura del pozzetto: di serie viene fornito lo sprayhood che, a riposo, scompare nell'apposito alloggiamento; inoltre sono previsti ben due bimini, uno dedicato al timoniere. Il passaggio verso prua risulta agevole, anche perché la tuga è piuttosto stretta. Più avanti vi è il portello di accesso alla cabina marinaio e il gavone dell'ancora, capiente e bene organizzato. Bello anche il nuovo pulpito, disegnato per consentire di murare il gennaker senza bompreso.



Come abbiamo accennato, gli interni dell'X-612 mkII ricalcano l'impostazione del 562; anzi sono praticamente identici, oseremmo dire che alcuni mobili sono addirittura gli stessi. Quindi in cosa si giustificano i non pochi 200.000 Euro che differenziano i due prezzi base? Il cantiere pubblicizza l'hangar con il tender a chiglia rigida, la cabina equipaggio con wc e lavello, alcuni accessori importanti di serie come il generatore. Oltre, ovviamente, a un metro in più di barca. Già, un metro in più in lunghezza e, soprattutto, 30 cm in larghezza... È proprio in questo che abbiamo scovato il motivo per cui noi spenderemo quei soldi in più. Il 562 è giusto. Il 612 ha in più lo scialo, l'ab-

bondanza, lo spazio lasciato libero di essere vissuto. Così nascono le incredibili prospettive delle foto che vedete. Ambienti ariosi, vita a bordo in cui non ci si urta mai. Ad alcuni cantieri che pigiano cuccette dentro scafi rigonfi sembrerà un'assurdità. Ma, anche se siete solo appassionati e non potete permettervi questa splendida barca, vi consigliamo di entrare dentro un 612 e respirarne gli spazi: capirete di cosa stiamo parlando. La scala di accesso è ben protetta e servita da due tien-tibene in acciaio; risulta però un po' ripida. Appena scesi il colpo d'occhio è impressionante. La paratia che avete di fronte si trova a quattro metri e mezzo di distanza! Lo spazio, però, non è dispersivo: ogni elemento è raccolto e fun-

zionale, e mantiene una sua connotazione precisa. Sulla dritta vi è il carteggio, dotato di grande piano, ampia consolle per l'elettronica. Splendidi i quadri elettrici della Mastervolt, ben divisi per tipo di utenze, leggibili (anche perché retroilluminati) e facilmente accessibili. L'adozione di componentistica Mastervolt è un'altra delle felici novità rispetto al vecchio 612. Buono lo spazio di stivaggio, degno di nota il cassettoni in cui riporre le carte in verticale. Di fronte si trova la cucina, altro elemento azzeccato mutuato dal 562. La forma raccolta ne consente un comodo utilizzo anche in navigazione. Questo ambiente, pur mantenendo un contatto diretto col resto del quadrato, risulta protetto e per nulla

Foto 1,4: da queste foto potete percepire la quantità di spazio che regna nel quadrato dell'X-612. **Foto 2:** nella cabina di prua il letto a murata, se pur non comodissimo, consente molto spazio libero. **Foto 3:** il carteggio sembra la plancia di un aereo! Da ammirare la qualità dei quadri elettrici Mastervolt. **Foto 5:** le cabine di poppa gemelle, anche se invasive. Buona la quantità e la praticità dei volumi di stivaggio, di qualità gli elementi come il fornello Force 10. Vi sono due frigoriferi, uno verticale e uno a pozzetto, e si può montare anche un microonde. Unico neo la qualità del materiale con cui è realizzato il piano: una plastica stampata bianca lucida, poco nobile e, soprattutto, facilmente graffiabile. Verso prua vi è



adottano una formula forse non all'altezza di un 60 piedi, hanno letti grandi e una notevole area calpestabile. Foto 6, 7: il bagno di poppa. Da qui si accede alla cabina equipaggio, visibile nella foto. Da notare la scarsa dimensione del box doccia. Foto 8: la cucina è ampia, comoda e ben organizzata. Può essere dotata persino di lavapiatti

la grande dinette, sviluppata su tutta la larghezza della barca ma composta di due zone distinte. Sulla dritta vi è il divano a "L" e il grande tavolo (con una gradevole impiallacciatura a "X"); utilizzando anche le tre sedie, dal disegno gradevole, si ottengono 8/9 posti comodi. Sulla sinistra sono ricavate due grandi poltrone fisse, divise da un mobile in cui alloggiare la tele-

visione. Questo elemento, seppure in sé risolto, ci ha suscitato moti di fantasia facendoci immaginare mille soluzioni (la personalizzazione di questa parte, come di altre, è prevista dal cantiere). Raffinate e ben rifinite le lavorazioni dei mobili, con particolare attenzione nell'accostamento delle vene e nella raffinata bordatura degli elementi apribili (sportelli, cassetti). Oltre la paratia maestra si trova la cabina armatoriale. Questo ambiente, completamente personalizzabile, ha di serie un grande letto a murata, soluzione che lascia libero un notevole spazio di calpestio, rendendo la cabina comoda come una stanza di casa. Di fronte vi è un divano che, all'occorrenza, può diventare un letto. Molti gli armadi e i cassetti. Ol-

tre, vi è il bagno, ambiente dall'abbondante spazio dotato di box doccia separato. Quest'ultimo, però, risulta piccolo ed è dotato di una chiusura opaca che non lascia passare la luce naturale. Verso prua si accede alla cabina equipaggio/cala vele, ambiente sufficientemente ampio ma privo di luce naturale. Le due cabine di poppa sono gemelle, hanno letti grandi, sufficienti volumi per gli effetti personali e buono spazio di calpestio. I relativi bagni dedicati sono di dimensioni soddisfacenti, completi di tutto e ben rifiniti. Apprezzabile in generale la scelta dei componenti: dalle maniglie ai pomelli alle lampade di illuminazione, tutto denota una cura del design, come nella migliore tradizione danese.

Foto A: la scala di accesso è ben realizzata ma risulta faticosa. Foto B: con una semplice manovra si accede in modo completo al vano motore, ampio e ben insonorizzato. Foto C: da questa foto si evidenzia l'elevato livello di qualità che la X-Yachts ha raggiunto nel design e nella lavorazione dei legni. Foto D: la zona delle poltrone è personalizzabile e costituisce uno spazio lungo 250 cm in cui mettere "quello che avete sempre sognato nella vostra barca e non avete mai potuto avere" (una scrivania da lavoro con libreria, un pianoforte, un megaschermo al plasma...)



FOTO X-INCHTS



FOTO X-INCHTS



FOTO X-INCHTS



FOTO X-INCHTS

COME VA L'X-612

Navigare sull'X-612 è stata per noi una forte emozione. La giornata della prova, fuori dal porto di Lavagna in Liguria, offriva condizioni meteo adatte a testare "sul serio" il grande X: ventaccio da Sud oltre i 20 nodi reali con raffiche, piovvaschi, mare formato con onde ripide e confuse in prossimità della costa. Per valutare l'effettiva bontà della carena abbiamo navigato in assetto conservativo, cioè leggermente sottoinvelati, simulando una situazione più da famiglia in crociera che da equipaggio in regata. D'altronde, anche la velatura disponibile, randa steccata e genoa avvolgibile in dacron, era in tema. Quindi, due mani di terzaroli e genoa parzialmente rollato, situazione in cui, nelle andature di bolina, la maggior parte delle barche soffre. Non così per il 612. Come già sulla maggior parte degli X che abbiamo provato, proprio questa è una delle caratteristiche che amiamo di più dei progetti di Jeppesen: la capacità di navigare bene anche con velature non perfette. In particolare, cosa quanto mai rara, mantengono una discreta potenza e un onorevole angolo di bolina anche con i genoa rollati che, spesso, assumono forme indecenti da "sacco di caffè". Durante la prova siamo stati costretti a manovrare spesso e con rapidità per girare intorno al gommone del fotografo che, date le condizioni, non riusciva a starci dietro: il 612 reagisce prontamente, dimostrandosi, nonostante la mole, un'ottima barca da partenza. Al timone le sensazioni sono contrastanti: la pala, lunga oltre i due metri,

offre un controllo totale ma allo stesso tempo richiede, in condizioni estreme, un notevole sforzo sulle ruote che, con i loro 110 cm di diametro, offrono poca leva. Quindi, se volete controllare davvero la potenza di questo mostro occorrono un po' di muscoli. Ma potete anche lasciarla fare: il 612 ha un'ottima stabilità di rotta e, una volta regolate le vele correttamente, necessita di ben poche correzioni al timone. Tornando alle prestazioni, per quel poco che abbiamo potuto lanciarla è stata l'incredibile potenza a stupirci. Di bolina abbiamo tranquillamente navigato intorno ai 9 nodi, cavalcando il mare ripido in prua senza incertezze. Appena abbiamo mollato le vele, navigando al lasco in favore di mare, siamo schizzati a 11-12 nodi costanti. L'X-612 non è un leggero racer per folli velocità di punta: è un potente cruiser-racer dalle elevate medie, un oggetto con cui navigare costantemente sopra i 10 nodi senza grande fatica e senza necessità di continue regolazioni. La posizione del timoniere è risultata corretta tranne che per l'ubicazione e la forma dei puntapiedi, che suggeriamo farsi realizzare "su misura". La disposizione delle manovre non consente al timoniere di intervenire se non sulle volanti: quindi, per navigare tranquilli, ci vogliono almeno altre due persone "manovranti". Più che soddisfacenti le prestazioni a motore e la manovrabilità: con l'ausilio dell'elica di prua (optional consigliabile), ci si muove agevolmente anche in spazi ristretti.

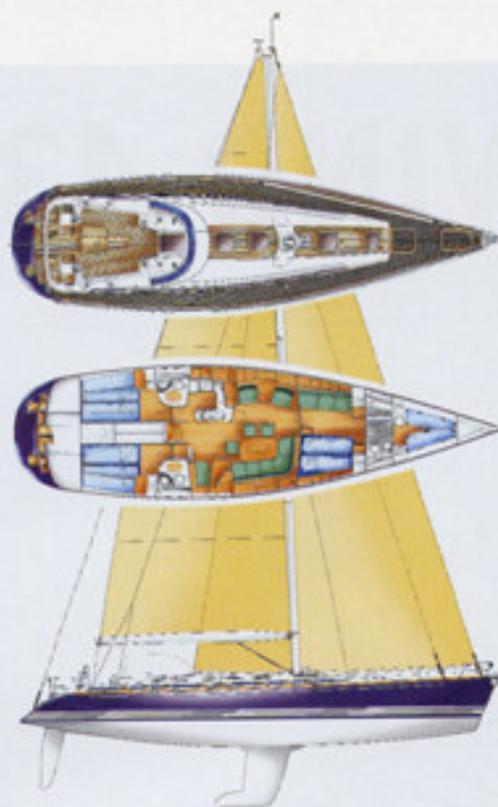


FOTO S. MONTI



FOTO X-YACHTS

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto	210x44 cm
Spazio tra panche	175+130 cm
Tavolo pozzetto	131x104 cm
Passavanti	58+40 cm
Tavolo dinette	142x90 cm
Tavolo carteggio	109x68 cm
Letto prua	195x162+115 cm
Divano prua	196x70 cm
Letti pp. sup.	205x63+55 cm
Letti pp. inf.	215x158+120 cm
Larghezza porte	44 cm

DEDICATO A...

Non abbiamo mai nascosto il nostro apprezzamento per il lavoro di questo piccolo miracolo di Danimarca che è la X-Yachts. Un paio di giovani fratelli cominciano a costruire barchette e, vent'anni dopo, partoriscono un oggetto di sogno come l'X-612. In vent'anni sono riusciti a colmare il gap storico-culturale con cantieri centenari, hanno creato e imposto un loro stile, si sono affermati come leader incontrastati in un settore, i cruiser-racer, agguerritissimo, e ora si propongono ai massimi livelli anche nello stile, nelle finiture e nella componentistica. Sempre loro, sempre gli stes-

si di vent'anni fa. L'X-612 è una barca finale, la massima evoluzione della sua categoria. Oltre, si entra nel mondo dei maxi-yacht. Il 612, invece, è ancora una barca a vela, può ancora essere vissuta "a conduzione familiare". I suoi impianti sono facilmente comprensibili, il piano velico è gestibile e i costi sono proporzionalmente ancora accettabili. Ma, oltre a essere una barca a vela grande, è soprattutto una grande barca a vela, un oggetto emozionante, reattivo, dalle prestazioni esaltanti, dedicato a chi, anche su grandi dimensioni, vuole ancora sentire le redini del proprio puledro.



FOTO ANDREA DE TIRABACCHON

I CONCORRENTI

NOHE	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SURVEL.	PREZZO
Swan 60	Nautor	18,85	5,34	28.500	222,20	1.646.000
G. Soleil Maxi One	C. del Pardo	19,50	5,35	26.000	234,00	1.017.420
Farr 63 P. H.	Farr P. H.	19,27	5,48	25.500	213,30	1.707.585
Comet 65	Comar Y.	19,90	5,25	22.000	233,00	922.000

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Niels Jeppesen

Lunghezza f.c.	18,54 m
Lunghezza gall.	16,25 m
Larghezza	5,10 m
Immersione	3,10 m
Dislocamento	22.100 kg
Zavorra	9.100 kg
Sup. vel. (randa + genoa 150%)	226,26 mq
Motore Yanmar 4-LHTE	125 hp
Serb. nafta	790 l
Serb. acqua	700 l

ATTREZZATURA

- Albero Sparcraft/X-Yachts 3 crocette leggermente acquaretate, sartie in tondino OS discontinuo spiroidale continuo, sartie basse sdoppiate
- Idraulica Navtec per paterazzo, vang e stralretto
- Winch Harken 2x74.3 + 2x64.3 + 2x56.2 + 2x48.2, tutti self tailing alluminio
- Stopper (12) Antal Maxi V-Grip
- Timonerie Whitlock, 2 ruote alluminio ø 115 cm
- Attrezzatura di coperta Frederiksen

COSTRUZIONE

- Scafo e coperta: sandwich di vetro e divinycell
- Struttura: telaio di rinforzo in acciaio galvanizzato
- Tps resinata a scafo
- Bulbo: parte superiore in ghisa, scarpone terminale in piombo

DOTAZIONI

- Pozzetto in teak
- Tavolo pozzetto in teak con ghiacciaia
- Sprayhood incassato nell'alloggiamento
- Osteriggi (4) e oblò (18) Lewmar
- Salpancore elettrico Lofrans Falcon 1500 w
- Impianto acqua calda con boiler 40 l
- Frigo verticale 140 + frigo a pozzetto 180 l
- Batterie 5x140 Ah al gel + 2x70 Ah
- Caricabatt. 1x75 Ah 24 v + 1x15 Ah 12 v
- Inverter Mastervolt 1000 w 24 v
- Generatore Fisher Panda 6 kw
- Tender Avon a chiglia rigida lungh. 2,80 m
- Specchio di poppa apribile elettricamente
- Elica a tre pale abbattibili Gori

METEO DELLA PROVA

Vento: da 20 a 28 nodi reali
Mare: molto mosso

PREZZO

X-612	€ 955.700
Optional	
Ponte e tuga in teak	29.420
Scafo colorato (diverso da bianco)	7.160
Winch primari 74.2 elettrici (x2)	6.280
Avvolgifiocco Reckmann R40	8.485
Carrelli per randa steccata Frederiksen 200	4.345
Cuscineria pozzetto in canvas blu	1.900

Prezzi f.c.o. cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

X-Yachts Italia
Porto Turistico n° 15 - 16043 Chiavari (GE)
Tel: 0185 308615 - Fax: 0185 370329
www.x-yachts.com - info@x-yachtsitalia.it