

prova

**ANTEPRIMA
ESCLUSIVA**

FOTO X YACHTS



Anche con pochissimo vento l'ultimo nato
in casa X diventa reattivo e divertente

X-Yachts 55

È stabile come un maxi e sensibile al timone: ecco a voi l'ultimo affascinante sport cruiser del cantiere danese

di VANNI GALGANI

Nonostante i tentativi di emulazione, non c'è dubbio che la X-Yachts, da anni leader del segmento cruiser-racer, mantenga inalterato il suo primato. Ogni nuovo modello, fedele ai consolidati principi di sempre, riesce ad aggiungere qualcosa al piacere di andare a vela, e francamente non lo credevamo possibile. Invece, nonostante le dimensioni, nonostante il dislocamento ulteriormente aggravato dalle inverosimili dotazioni volute dall'armatore, questo sport cruiser ancora "caldo" di cantiere, è riuscito a impressionarci non poco durante la prova. Il nuovo 55 completa in alto la gamma dei modelli di serie in attesa di un 60-62 piedi; oltre tale misura gli X sono prodotti semi-custom "cuciti" su ogni specifico armatore, come l'imponente X-73 o il recente cruiser mediterraneo Imx-70. Ovviamente, anche su questo diciassette metri sono numerose le possibilità di personalizzazione, con quattro versioni per la zona di prua più tre per il quadrato proposte dal cantiere, a cui si aggiungono le eventuali richieste di ogni singolo cliente; ma il 55 per filosofia, estetica e design, è un X in piena regola, uno dei migliori dell'intera gamma. Come su quasi tutti gli X, non mancano alcuni difetti, specie nelle scelte interne: ma ancor prima di navigarci, vi basterà un'occhiata dalla banchina perché il suo forte carattere vi rapisca facendo scattare il colpo di fulmine e tale imprecisioni passeranno presto in secondo piano.



X-Yachts 55



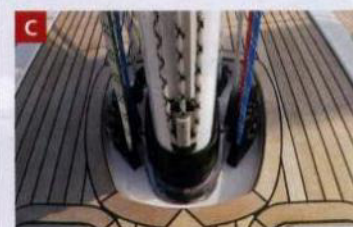
A prima vista l'X 55 può sembrare una semplice evoluzione del 50 di cui riprende le forme e l'organizzazione; ma una volta a bordo vi renderete conto che in realtà è molto di più. Il progetto, come tutti gli ultimi modelli, porta la firma dell'X-Yacht Design Group, ma non vi preoccupate: è un modo carino per riconoscere un impegnativo lavoro di team, ma l'ideatore e il responsabile di tutto è sempre lui, Niels Jeppesen. Le sue barche, per i pochissimi a non saperlo, hanno vinto più mondiali di qualsiasi altro cantiere e incredibilmente, nonostante il caos dei regolamenti attuali, continuano a essere competitive sui campi di regata di tutto il mondo. Dicevamo che il 55 è molto più dell'evoluzione del 50: un insieme

di fattori - le dimensioni più favorevoli, uno stile interno completamente diverso, esperienze maturate sul 50 stesso - portano l'X-55 a nuovi traguardi estetici. Lo scafo è ben proporzionato, la tuga, che si ferma all'altezza dell'albero, ha un aspetto sportivo e discreto: il risultato finale è un bilanciato compromesso tra un racer leggero e un cruiser potente, il tutto condito con lo stile esclusivo e i dettagli raffinati che caratterizzano gli ultimi X. Le linee d'acqua non presentano sorprese: baglio massimo ridotto e spostato a poppa, prua a cuneo con sezioni senza alcun "rigonfiamento" dettato da necessità interne, estremità leggere e sempre alte sull'acqua; se a questo aggiungete una totale concentrazione dei pesi in basso non

vi stupirete delle ottime prestazioni. Quello che invece stupisce è la capacità di sopportare i carichi aggiuntivi tipici di un blue water cruiser: l'esemplare in prova, approntato per passare alcuni anni in giro per il mondo, aveva veramente di tutto comprese lavatrice e lavastoviglie, ma l'assetto non ne ha risentito affatto. Questo dimostra la corretta impostazione degli X: le carene sono vincenti in regata - e su questo non c'è dubbio - ma mantengono inalterato il comportamento anche caricate oltre ogni previsione. Non vi sarà piacere a vela se le appendici non sono ben studiate: questo Jeppesen lo sa bene, e l'immersione standard di ben 3,20 m lo dimostra; ma ancor più importante è la risposta del timone. Per questo sul

1 In coperta sembra di essere su un maxi ma siamo su un 55 piedi. L'ampia falchetta, ulteriormente impreziosita da puntapiedi in teak, accoglie i candelieri, gli imbarchi per i liquidi, le bitte richiudibili della Nomen e molti elementi dell'attrezzatura; **2** Il pozzetto risulta ben protetto e organizzato in modo tradizionale. I pannelli per l'elettronica davanti alle timonerie possono essere personalizzati; **3** Il bel disegno della poppa con scaletta sagomata per seguire la forma del pulpito (i gradini però sono scomodi). Da notare la profondità del pozzetto rispetto al piano di coperta; **4** Il grande sprayhood ha un alloggio recesso sotto il quale passano le manovre dall'albero; **5** In pochi minuti si può armare il grande tavolo contenuto in un alloggio sotto il pavimento

Zoom



6 I due volumi in primo piano danno altezza alle cabine di poppa senza appesantire il profilo, dove risultano come parte dei paraonde. A richiesta sui piani si possono aprire due osteriggi. Da notare i puntapiedi amovibili sul fondo del pozzetto; 7 Il pulpito aperto è irrobustito con "zampette" laterali; 8 Il drizzista ha abbondante spazio di manovra. A riposo le cime sono contenute da un pratico vano ai piedi del tambuccio; quest'ultimo ha la ghigliottina a scomparsa resa più leggera da un dispositivo a gas; 9 Il trasto, poggiato sul fondo del pozzetto, è manovrabile dal timoniere. Le ruote di grande diametro (ø 110 cm) lasciano un passaggio di 43 cm; 10 Le lande sono in posizione piuttosto larga. Da notare l'ingresso della scotta di randa recessa, rigorosamente alla tedesca

55 a una profonda ed efficiente coppa viene abbinata una timoneria attentamente calibrata dotata di due ruote dal diametro generoso. Il piano velico conferma le impostazioni generali: efficiente e pratico, è un 19/20 con grande randa e genoa al 135%; questo perché - nessuno si illuda - con i dislocamenti medi senza sovrapposizione è impossibile ottenere prestazioni soddisfacenti. Il piano di coperta è di forte impatto: le proporzioni tra le parti, il disegno della tuga, i passavanti abbondanti ulteriormente arricchiti dalla falchetta larga e la prua completamente libera fanno sembrare la barca più grande, creando un effetto "mini-maxi". Considerando la tipologia sportiva, il pozzetto è insolitamente profondo e ben riparato,

una garanzia di sicurezza e comfort che, però, si paga nelle cabine di poppa. Le manovre sono organizzate in modo esemplare: il timoniere, che dispone di comode sedute ai lati e di puntapiedi, accede alle manovre della randa, trasto e scotta; le panche sono sufficientemente comode in crociera senza ingombrare troppo in regata, e nello spazio in mezzo si apre un grande vano da cui esce il tavolo esterno. Il drizzista dispone di un abbondante spazio davanti al tambuccio dove arrivano, completamente recesso sotto il tetto della tuga, le manovre dall'albero. Si cammina agevolmente fino a prua (solo le lande risultano un po' invadenti) dove un solido pulpito aperto aiuta non poco nelle manovre all'ancora.

A Di serie il musone dell'ancora è fisso ma si può avere ribaltabile. La posizione arretrata dello strallo lascia un discreto spazio per murare altre vele di prua rollabili (gennaker, Code 0); B Col musone standard, nel gavone dell'ancora c'è posto per cime e parabordi. Verso poppa si apre una grande cala vele che può essere adibita ad alloggio per l'equipaggio (un po' angusto); C Le manovre all'albero scompaiono immediatamente sotto la tuga; D Sotto il fondo del pozzetto si aprono due grandi vani, per l'autogonfiabile e per il tavolo; E Sotto la poppa vi è abbondante spazio per lo stivaggio ma i portelli sono un po' limitati

prova X-Yachts 55



Fin dagli esordi, la X-Yachts è rimasta fedele alla propria tecnologia costruttiva senza sentire la necessità di cambiare i materiali o il procedimento. Caratteristica fondamentale è il ragno strutturale in acciaio galvanizzato a caldo, laminato allo scafo, su cui insistono i carichi principali come i perni del bulbo, le lande e il piede d'albero; inoltre, le paratie sono resinare a scafo e coperta. Contribuisce alla rigidità anche il telaio in alluminio di sostegno per il paiolato. Una tecnologia semplice quanto efficace che ben si adatta al dislocamento medio della barca. Per i materiali, scafo e coperta sono in sandwich di vetro e Divinycell, espanso a cellula chiusa con densità tra gli 80 e i 120 mm. Le aree di maggior stress

sono rinforzate con tessuti biassiali e la zona del fondo è in pieno. Le resine usate sono la vinilestere e la poliestere isoftalica. La giunzione scafo/coperta avviene con uno speciale polimero adesivo, integrato con perni passanti in corrispondenza dell'attrezzatura. Interessante anche la realizzazione dei paioli, in sandwich con finitura in teak (da 4 mm) e anima in honeycomb: si risparmiano ben 200 kg. Se dal punto di vista dei materiali le novità sono poche, la dimensione e i conseguenti volumi hanno consentito un totale concentrazione dei pesi in basso. Infatti, sia le batterie che i serbatoi sono posizionati a centrobarca sotto il piano dei paioli: questo, insieme alla notevole rigidità dello scafo, regala effetti impagabi-

li, come vedremo nella sezione relativa alla prova in mare. Internamente, l'X-55 beneficia del nuovo stile studiato per l'Imx 70: teak finemente lavorato con vene orizzontali, paratie impiallacciate a pannelli, prese d'aria sugli angolari. Un design elegante e raffinato che crea una netta separazione tra il 55 e le sorelle minori, ponendola al livello della migliore concorrenza internazionale. Di buon livello anche la maggior parte delle finiture, con qualche caduta di stile qua e là. In particolare, elegante la scelta di rivestire il controstampo interno con ciellini a pannelli e bello il gioco di pieni e vuoti creato sulle murate, con elementi chiari alternati al legno, che permette di percepire l'effettiva larghezza della barca. Tra gli ele-

1 Il carteggio, di impostazione tradizionale, offre un buon piano e ampi spazi per l'elettronica rapidamente ispezionabili; **2** Questo è l'impatto quando si scende dalla scala: un ambiente ampio e raffinato. Da notare i ciellini a pannelli con oblò dotati di tendine incassate; **3** La cucina, seppur non grande, è organizzata in modo razionale: ne risulta, tra le altre cose, un abbondante piano di lavoro lungo ben 160 cm; **4** La cabina armatoriale viene offerta in tre diverse versioni più una soluzione che include una quarta cabina di passaggio. Nella disposizione a letto centrale, le dimensioni di quest'ultimo sono buone, ma l'altezza da terra risulta eccessiva con forte impatto frontale del mobile, che è squadrato e completamente liscio. Un po' spoglie anche le murate bianche



5 Guardando verso poppa la sensazione di spazio è notevole, anche perché l'armatore dell'esemplare in prova ha scelto di arretrare il carteggio, eliminando il box doccia del bagno di poppa, per ottenere un enorme divano sulla dritta. In alternativa si possono avere due poltrone e, al posto della panchetta centrale, due sedie amovibili; **6** L'unico armadio della cabina armatoriale ha due ante e comprende quattro cassetti; **7** Il bagno di prua ha una disposizione un po' contorta con box doccia verso la murata. Non sempre all'altezza la qualità dei materiali, come il piano in vetroresina che comprende un lavello dalla forma improbabile; **8** Le cabine di poppa risultano ingombrante dal pozzetto e scarsamente arieggiate; in compenso le cuccette sono lunghe ben oltre i due metri

menti criticabili, il materiale usato per il piano di cucina e bagni, e la qualità delle maniglie; infine inaccettabile la larghezza delle porte, specie nella zona di poppa (appena 35 cm, ma ci hanno garantito che verranno allargate). Per le disposizioni, come sempre sugli X viene privilegiata la dimensione del quadrato, l'ambiente più vissuto, a discapito delle cabine. Appena si scende l'impressione è notevole, sembra una barca più grande, specie considerando che ci si trova in un cruiser sportivo. Le dimensioni degli elementi, in particolare della dinette, sono buone e le altezze superano spesso i due metri. Sulla sinistra la cucina ha misure accettabili ma è ben organizzata, con un grande piano di lavoro libero, numerosi vani di sti-

vaggio e due frigoriferi. Il carteggio di fronte offre un regolare piano per le carte e abbondante spazio per l'elettronica, compresa una console adatta ad accogliere ampi schermi. La dinette occupa la barca in tutta la sua larghezza. Al divano a "C", si contrappone una zona personalizzabile, che può avere due poltrone, un divano lineare o soluzioni a scelta dell'armatore. Piuttosto limitate le misure del tavolo. Discrete le dimensioni dell'armatoriale a prua, anche se il volume del letto è decisamente troppo alto e ingombrante; ridotti gli spazi delle cabine a poppa, un po' soffocate dal pozzetto (ma dotate di letti grandi e regolari), e dei relativi bagni, penalizzati dalla scarsa larghezza sulla tuga.



A Sollevando il piano del letto di prua vi è un abbondante volume di stivaggio che può contenere anche una lavatrice; **B** Al posto del divano tradizionale (e rinunciando al box doccia di poppa) l'armatore ha fatto realizzare questo enorme divano, lungo ben 240 cm, che protetto con un opportuno telo antirullo diventa un pratico box dove tenere in sicurezza i bambini; **C** Sull'esemplare in prova c'era veramente di tutto: nel mobile della cucina abbiamo trovato anche una piccola lavapiatti; **D** Nelle cabine di poppa, al posto della mensola si può montare questa pratica cuccetta con sistema per inclinarla a barca sbandata; **E** Il generatore e vari elementi di impiantistica trovano spazio nel tunnel che separa le cabine di poppa

FOTO X-YACHTS



FOTO X-YACHTS



FOTO X-YACHTS



Benvenuti a bordo

Come al solito, è navigando che gli X si fanno perdonare eventuali parti non perfettamente riuscite. D'altronde è per questo che sono pensati e ottimizzati: se di compromessi si tratta, sugli X la priorità è andare a vela, tutto il resto sarà subordinato. Lo dimostrano le forme dello scafo e la disposizione della coperta. La nostra prova si è svolta con vento moderato e mare calmo. La barca era allestita per essere portata da una coppia con bambini in giro per il mondo: quindi l'organizzazione del piano velico prevedeva randa avvolgibile nel boma e genoa al 100% facile da gestire, aiutato da un Code 0 avvolgibile per le brezze sotto i 10 nodi. Appena si prende il timone, si ha subito la sensazione netta di avere la barca completamente "in mano". È un insieme di fattori: la concentrazione dei pesi, la compattezza dello scafo, il buon bilanciamento delle timonerie nonostante l'inevitabile volano delle doppie ruote (in questo può aiutare scegliere le ruote in carbonio), fanno sì che riusciate a percepire ogni variazione di vento, ogni movimento del mare come su una piccola e leggera deriva, permettendo di reagire, concedeteci questa espressione abusata, "in tempo reale". Il tutto, però, su una barca di quasi diciassette tonnellate con 6.600 chili di zavorra a oltre tre metri sotto il galleggiamento: quindi morbida, stabile, sicura e gradevole nei movimenti. Da una parte si porta con due dita, dall'altra, complice anche l'incredibile vista sulla coperta, ci si sente su

un maxi. Con vento oscillante tra i 6 e i 9 nodi reali abbiamo navigato col Code 0 (in realtà un ibrido poco adatto alla bolina) tra i 6 e gli 8 nodi di velocità, sempre poco al di sotto della velocità del vento. La barca accelera insieme al vento, senza alcun ritardo di risposta, ma poi mantiene un buon abbrivio quando l'intensità diminuisce, permettendo di raggiungere le raffiche senza perdere velocità. È incredibile con quale facilità si raggiungano gli 8 nodi: possiamo immaginare le medie di cui questo fast cruiser è capace con vento costante. Nonostante i carichi in eccesso, l'assetto rimane leggero con le estremità sempre alte sull'acqua, riducendo la superficie bagnata con poco vento. Il timoniere ha una posizione ergonomica, con buone sedute sui lati e puntapiedi sul pavimento: si sta comodi anche seduti sopravento, posizione dalla quale si può controllare il trasto (con un bel po' di muscoli) e la scotta di randa (meglio se con i winch elettrici). Le reazioni al timone, complice anche le ruote grandi, sono immediate, bastano veramente pochi gradi perché la barca assecondi i vostri comandi. Impressiona anche l'agilità di comportamento nei sospiri d'aria: diventa viva, reattiva e controllabile appena si muove. A motore la manovrabilità non crea problemi e le velocità oscillano tra i 9 nodi al massimo e gli 8,4 con soli 2.200 giri. Buona l'insonorizzazione e lo scarico semisommerso, pur col difetto di schizzare un po' di acqua in pozzetto, risulta silenzioso.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	176x43 cm
Spazio tra panche	100÷122 cm
Passavanti	62÷74÷26 cm
Tavolo dinette	127x70 cm
Tavolo carteggio	68x96 cm
Letto prua	205x163÷187÷113 cm
Letti poppa	210x154÷113 cm
Cuccetta alta di poppa	200x60÷40 cm
Larghezza porte	52÷35 cm

Dedicato a...

Gli X-Yachts sono barche amate, e parte del loro successo, a nostro avviso, lo devono al fatto che vengono pensate e realizzate con onestà. Potranno avere difetti in alcune scelte, ma sono decisioni prese in buona fede. Soprattutto, difficilmente vedrete soluzioni all'ultima moda usate come specchietti per le allodole. Tutto quello che trovate a bordo è stato ponderato, selezionato e montato con serietà perché qualcuno, in cantiere, ha deciso che ci voleva e che (secondo lui) era il meglio. Quindi nessun gadget sensazionalistico, tanto per fare scena o creare curiosità, ma solo cose utili e sperimentate. Il nuovo X-55 ci ha fatto provare la magia di vivere contemporaneamente due mondi diversi, quello del fast cruiser sportivo, agile e reattivo, insieme a quello del blue water cruiser, stabile e sicuro. La nostra prova ha dimostrato che basta poco per farlo muovere con agilità, le dotazioni e il progetto di vita del suo armatore indicano come possa diventare una "casa" per famiglia in giro per il mondo. E, più di ogni altra cosa, la bellezza ipnotica delle sue forme ci ha confermato ancora una volta che, per una barca, si può anche perdere la testa.



i concorrenti

Nome	cantiere	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Grand Soleil 56	C. del Pardo	16,90	4,83	19.000	190,00	627.250
Swan 56	Nautor	17,53	4,73	19.500	174,00	1.400.000
Sweden 54	Sweden Yachts	16,88	4,53	17.300	165,00	792.800
Hidra 54	Hidra	16,45	4,80	12.500	168,00	500.000

Progetto	X-Yachts Design Group
Lunghezza scafo	16,76 m
Lunghezza gall.	14,46 m
Larghezza	4,57 m
Immersione	2,50/2,90/3,20 (std) m
Dislocamento	16.700 kg
Zavorra (39%)	6.600 kg
Sup. vel. (randa + genoa 135%)	186,10 mq
Motore Yanmar 4JH4 linea d'asse	110 hp
Serbatoio nafta	400 l
Serbatoio acqua	550 l

Attrezzatura

- albero 9/10 John Mast 3 crocette acquarterate, sartie in tondino
- avvolgifiocco Reckmann RS 2000
- paterazzo idraulico Navtec A22
- vang rigido
- winch Harken 2x74.3 ST + 2x70 ST + 2x53 ST
- stopper Antal V-Grip (11)
- attrezzatura di coperta Ronstan
- scotta di randa alla tedesca recessa

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich di vetro con anima in Divinycell, resina vinilestere e poliestere isoftalica
- struttura: ragno in acciaio galvanizzato su cui insistono i carichi del bulbo, dell'albero e delle lande; paratie resiante a scafo e coperta

Dotazioni

- sedute e fondo pozzetto rivestiti in teak
- osteriggi (4+2 a filo) e oblò (12) Moonlight
- timonerie Jefa, ruote ø 110 cm
- tavolo pozzetto in teak con alloggio dedicato
- sprayhood in tela blu con alloggio dedicato
- salpancore Lofran Project
- bitte (6) richiudibili Nomen
- batterie 24 v 480 Ah + 12 v 55 Ah
- impianto 220v + caricabatt. Mastervolt 50 Ah
- boiler acqua calda 40 l
- frigo 180 l Isotherm raffreddato ad acqua
- elica tre pale abbattibili Flex-O-Fold

Meteo della prova

- vento da 6 a 9 nodi reali
- mare calmo

Prezzo

€ 730.000

Optional

Bulbo con immersione 2,90 m	3.350
Ponte e tuga in teak	30.900
Ruote (2) in carbonio Jefa	4.050
Furling Boom per randa avvolgibile	22.180
Bow thruster Max Power Vip 150	13.850
Cuccette aggiuntive nelle cabine di poppa	1.770

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni X-Yachts Italia

Porto Turistico Chiavari, 15 - 16043 Chiavari (GE)
Tel. 0185 308615 - Fax 0185 370309
www.x-yachts.com - info@x-yachtsitalia.it