

Xc 50: un quindici metri con le caratteristiche per ogni mare del mondo

Tempo di lettura: 10'



Giornale Della Vela

NAUTICA

Con l'Xc 50 la gamma da crociera della X-Yachts si allarga. È un 15 metri comodo che vuole distinguersi e lo fa nel modo migliore, con design caratteristico e caratteristiche interessanti, tutto per una rilassante crociera

di Alberto Cossu



UNA GAMMA VINCENTE L'Xc 50 ancorato in rada, è il terzo modello della gamma Xc, la versione da crociera del cantiere X-Yachts. Dopo l'Xc 42, l'Xc 45, e questo Xc 50, il cantiere danese ha in programma di presentare nei prossimi mesi anche un modello più piccolo, l'Xc 38.

La Danimarca è un paese incredibile, non c'ero mai stato. In macchina, guidando dall'aeroporto verso

Haderslev, sede del cantiere **X-Yachts**, si incontrano solo generatori eolici, campi seminati e cavalli. La densità di abitanti per km² è la metà di quella della Lombardia... Dopo un paio d'ore arrivo in cantiere e mi ritrovo a bordo del nuovo 50 piedi della XYachts, l'**Xc 50**. Una barca di 15 metri che respira completamente l'aria danese, se la si intende come pulita, ordinata, e pacifica.

L'Xc 50: una barca "danese"

Esatto, l'Xc 50 rispecchia perfettamente l'idea comune della Danimarca. Qui ogni cosa è al suo posto, le intemperie non fermano nessuna attività; se l'ambiente è ostile, lo si affronta e lo si domina. L'Xc 50 è la conferma di una nuova linea di imbarcazioni di successo firmate da **Niels Jeppesen**, ossia la gamma Xc. Sono gli **X-Yachts pensati appositamente per vivere la barca in crociera**, comodamente e in famiglia, in ogni mare del mondo. Ma non crediate che volumi e linee di carena più morbide possano cancellare il Dna naturale di un XYachts, cioè le performance, gli Xc rimangono sempre X!



La poppa ha una linea praticamente verticale, dentro la quale si nasconde una plancetta con scaletta integrata, un gavone per la zattera con sistema di lancio rapido e un altro gavone che può essere utilizzato anche per un ancora di poppa (optional).

Progetto 9/10

Se l'intenzione di avviare una linea assolutamente da crociera per X-Yachts è stata una scommessa, direi che è stata vinta. Insomma, i fratelli Jeppesen negli anni hanno dimostrato che, quando si mettono a fare barche nuove, difficilmente trascurano dei particolari, ed è così è anche per l'Xc 50, bella da vedere, con una tuga filante caratterizzata da un vero e proprio "parabrezza". È un optional che consiglio e che se a prima vista infastidisce un po', nel complesso della linea si integra bene: di serie invece si ha la classica capottina. Le sezioni sono caratterizzate da maggiori volumi rispetto ai classici X-Yacht, con V di carena più profonde, in modo da garantire comodi passaggi sull'onda e comfort di navigazione. Allo stesso modo l'aumento di volume generale ha permesso di aumentare gli spazi interni e gestire le zone dedicate alla



navigazione in maniera più versatile, come il pozzetto e lo specchio di poppa.

Il parabrezza in plexiglass dell'Xc 50 viene fornito come optional, di serie c'è una capottina in tessuto ripiegabile.



Il pozzetto del Xc 50 nasconde particolari interessanti come le sedute sul pulpito dietro al timoniere, il vano per nascondere le drizze di fronte al tavolo e la consolle centrale per gli strumenti. Quest'ultima ospita anche la bussola, difficile da leggere dal timoniere. Se si arma la randa alla tedesca è necessaria una tasca per accogliere l'imbanda della scotta.



Costruzione 8/10

Lo scafo è costruito su stampo femmina tramite sandwich di fibra di vetroresina con schiuma strutturale di rinforzo. La laminazione di tipo tradizionale prevede dei rinforzi con fibre bidirezionali nei punti di maggior stress in modo da garantire solidità, rigidità e leggerezza. Una gabbia in acciaio galvanizzato a caldo viene laminata sulla pancia dello scafo per assorbire tutti i carichi derivanti dall'albero e dalla chiglia. Molto interessante l'attacco delle sartie, direttamente sul ragno strutturale con un sistema di Tip Cup a L facilmente accessibile.

Caratteristiche tecniche

La barca, uscita dal cantiere, pesa complessivamente 16 mila chili circa, con 6.685 kg di zavorra, poco più di un terzo del dislocamento. Non pesa poco, ma paragonato ai suoi diretti concorrenti è quello più leggero: in più bisogna considerare la coperta in teak di serie. Tutto il processo produttivo, dalla laminazione al varo, avviene nel cantiere stesso e questo permette di garantire un controllo qualità di alto livello.



Coperta 8/10

Pur avendo un design "nordico", la coperta dell'Xc 50 è sfruttabile al 100% e in ogni condizione. In "estate" i passauomo a filo di coperta e le drizze nascoste in un carter rendono la **coperta un unico spazio prendisole**. Ci sono ampi passavanti protetti da una pronunciata falchetta che, anche con bambini a bordo, dà un senso di sicurezza in più. In condizioni "invernali" il pozzetto dell'Xc 50 tira fuori il meglio di sé. Questo grazie alle sedute protette da un alto paramare e l'ormai tratto distintivo della gamma Xc, il **parabrezza in plexiglass**, o la capottina standard a proteggere dalle intemperie. Il tavolo centrale nasconde in sé la consolle per il vhf e il plotter, ben visibile da entrambe le timonerie.



La delfiniera controventata viene offerta come optional. Utile anche per fissare l'ancora

Ma è a poppa che ci sono le sorprese

Data una linea molto verticale, è stata ricavata la plancetta per la discesa a mare con scaletta integrata e due gavoni laterali che si aprono verso l'esterno: uno è per la zattera, con un'intelligente sistema di lancio automatico e uno è riservato a una seconda ancora retrattile (optional). A estrema prua la **delfiniera**, che purtroppo è un optional ed è di estrema utilità. Viene sfruttata per nascondere l'alloggiamento dell'ancora e per murare una vela asimmetrica per le andature portanti, sia un gennaker, sia una vela tipo Code Zero. È controventata quindi si possono usare vele che necessitano tensione sull'inferitura. Per quanto riguarda le manovre tutto gira bene; non mi convincono alcuni passaggi delle scotte fiocco e del circuito del rollafiocco, che corrono in alcuni cavallotti con angoli di tiro un po' troppo stretti.



La dinette con la cucina a L a sinistra è molto ben vivibile. Sotto il divanetto a murata si nascondono i serbatoi per il carburante.

Caratteristiche degli interni 7/10

Siamo su un 15 metri, pensato per stare comodi: dire che sono ampi sarebbe banale. Scendendo la scaletta a sinistra si trova la cucina a L, ben distribuita con un piano di lavoro comodo e due lavelli a disposizione. Di stipetti ce ne sono molti, tra cui uno molto utile per le pentole. Il frigo con due aperture, frontale e a pozzetto, è da ben 140 litri. Sulla murata di destra ecco il tavolo da carteggio con diversi stipetti e la consolle del chartplotter. La dinette è classica, con il tavolo a sinistra circondato da una seduta che accoglie otto persone comode, di fronte al quale si trova il divanetto con un bracciolo centrale abbattibile.



LEGGI

[Robin Knox Johnston: la vita della Leggenda Vivente](#)

ANCHE:

[tra mare e vela](#)

La cabina di prua è disponibile in due versioni: con letto centrale a V e bagno a lato o con letto a murata e toilette più piccola a prua. A poppa le due cabine per gli ospiti: possono essere con due bagni, ma con la cucina più piccola e lo spazio interno alle cabine minore, o con un bagno più grande e più funzionale, con la doccia dotata di separé. Questa soluzione permette di avere la cucina standard e una cabina con un vero e proprio armadio.

Piano velico 8/10

Le prestazioni non sono certo l'obiettivo dell'Xc 50 ma non per questo il progetto del piano velico è stato trascurato. La randa è di 70,9 m², con una superficie velica che complessivamente arriva a 129,2 m² se organizzato con il genoa da 58,3 m² a bassa sovrapposizione (106%). In alternativa si può richiedere anche un fiocco autovirante, al 94%, di 51,7 m². L'albero appoggiato in chiglia è in alluminio a tre ordini di crocette con sartiame spiroidale discontinuo. La barca provata era armata con boma con randa avvolgibile, molto efficace e facile da utilizzare e il fiocco più grande: soluzione ideale se si pensa di veleggiare tra le brezze del mediterraneo. L'Xc 50 è molto bilanciata e reattiva al timone e pur con un dislocamento di 16 mila chili si è dimostrata facile da governare anche tra le ariette. In queste condizioni è utile la delfiniera a prua controventata per murare un gennaker (210 m²).

LEGGI
ANCHE:

[Come scegliere l'ancora ed eseguire la manovra](#)

Impianti e dotazioni 7/10

La barca viene fornita con una dotazione un po' limitata, ma comunque di qualità. Di serie per esempio si hanno la coperta in teak, il rollafiocco, le drizze in spectra e il paterazzo sdoppiato con pompa idraulica della Navtec. I serbatoi permettono una notevole autonomia, 800 litri per l'acqua e 600 per il gasolio. Quest'ultimi sono studiati in maniera intelligente con un serbatoio da 100 litri aggiuntivo che serve da daily tank ed evita che il motore succhi gasolio sporco. Le batterie sono 6, al Gel da 130 Amp a 24 V e il quadro elettrico si trova dietro il tavolo da carteggio. È stato sistemato in un intelligente controstampo in vetroresina che lo protegge e permette di lavorarci comodamente.

Attrezzatura

Mi è piaciuta meno invece la posizione degli interruttori per attivare e disattivare il salpancora e i winch elettrici, sono posizionati sotto il divanetto in dinette. In coperta l'attrezzatura è tutta Ronstan, mentre i winch sono Andersen. Tra gli optional il sistema entertainment con impianto stereo per l'interno e l'esterno e il pacchetto "energia" che comprende anche il generatore da 6 kW, il Bow Thruster e un isolatore galvanico da 30 Amp.



L'Xc 50 in navigazione con il gennaker. Il piano velico è ben proporzionato per ogni condizione di vento.

La prova a vela 9/10

Usciamo dal porticciolo e percorriamo il fiordo che ci porta in mare aperto. A bordo siamo in dieci, incluso Niels Jeppesen, il progettista e proprietario del cantiere insieme a suo fratello Lars. Appena in mare aperto issiamo la randa, e alle drizze c'è Lars, apriamo il fiocco, quello più grande al 106%. Ci godiamo un venticello tra i 10 e i 12 nodi. Di bolina è piacevole timonare, con questa arietta la barca è equilibrata e le velocità sono di tutto rispetto. La rilevazione che faccio con 12,4 nodi di vento è di una velocità intorno a 7,5 con un angolo al reale di 40°. Potrei stringere di più ma con questo vento la velocità diminuirebbe troppo. Il dislocamento dichiarato è di 16 mila chili a vuoto, quindi i numeri che leggo sono più che soddisfacenti.

Passeggiando in coperta

Il timone è neutro e sensibile. Merito anche del sistema a doppia timoneria indipendente che ha il vantaggio di avere sempre una ruota da utilizzare se si rompe un frenello. Mi muovo per la barca. I winch delle scotte sono correttamente posizionati per manovrare e, a meno che non si voglia faticare, considero fondamentali i winch elettrici. Intorno al tavolo del pozzetto si cammina bene e, in piedi o seduti, si ha un appiglio dove tenersi. Torno al timone, poggiamo e issiamo gennaker. Il vento cala un po' anche sotto i 10 nodi e in poppa, a 150/160° manteniamo 5,5 nodi, ma stringendo di più, fino 130°, arriviamo anche a 9 nodi: risultato più che buono.

La prova a motore 8/10

A bordo è installato uno **Yanmar da 110 cv**, con un elica a tre pale della Flex-o-Fold. È appoggiato su dei Silent Block di gomma che evitano le vibrazioni, in un vano ben insonorizzato. Il quadro esterno è leggibile anche se la manetta è troppo in basso. La si comanda bene da seduti mentre da in piedi bisogna piegarsi. La bontà del progetto ci soddisfa anche a motore, pur avendo provato la barca in assenza di onda e con poco vento, portiamo lo Yanmar a manetta, 2900 g/m e tocchiamo i 9,5 nodi, ma la velocità di crociera è di 8,7 nodi, con un regime di 2200 giri: meno consumi e meno rumore.

Tanti altri modelli di barca, con le loro caratteristiche, sul [Giornale della Vela](#).



Giornale Della Vela

Il Giornale della Vela nasce dall'idea di creare il primo giornale per gli appassionati di barche a vela e nautica in Italia e, nel corso degli anni, si è imposto come il principale mensile del settore e ha ampliato i suoi orizzonti in eventi e servizi affini: prove di barche,

andamento del mercato, accessoristica, vacanze e luoghi da visitare, saloni ed eventi del settore, regate ed eventi sportivi.