

Prova X-Yachts X49, performance cruiser di classe

Performance cruiser di classe per lunghe crociere in equipaggio ridotto e qualche regata. si distingue per il design sobrio, l'elevata qualità di costruzione e le prestazioni, ottime anche con poco vento. sottocoperta layout a tre cabine e due bagni

Prestazioni, comfort e stile. Sono le tre doti che sintetizzano l'X49 e il loro ordine è puramente casuale. L'X49 è stato il terzo modello della gamma X a essere presentato (a inizio 2018) dopo l'X43 e l'X65 e oggi è seguito dall'X46 e dal nuovo X40 che sarà presentato a giugno, in occasione del 40° anniversario del cantiere.

Il mercato offre barche più tirate o dal design più sofisticato, ma poche riescono a ottimizzare così bene prestazioni con comfort, easy sailing e una qualità di costruzione costante e di alto livello. Scafo laminato sottovuoto in sandwich e resina epossidica, gabbia di rinforzo in acciaio, bulbo a T in piombo e molte dotazioni di grande qualità comprese nel prezzo (il Quality pack che il cantiere quota a 77 mila euro + Iva), che parte da 519.900 euro + Iva. X-Yachts non ha ceduto troppo all'estremizzazione delle linee, indirizzando le energie verso la migliore ergonomia possibile, il vero punto di forza della barca. L'estetica va bene, ma non è l'elemento centrale.

Crociera performante

L'X49 è una barca dedicata alla crociera veloce e per equipaggi poco numerosi - ormai è la tendenza generale -, ma non disdegna regate di circolo con l'innesto di qualche membro d'equipaggio che conosca il mestiere. La tuga è pronunciata, per dare volume e luce agli interni: quella di X-Yachts ha il merito di non somigliare a nessuna delle altre e donare alla gamma quel family feeling fondamentale per riservarsi un posto stabile e riconoscibile nel mercato.

Sottocoperta ha una coppia di layout con tre cabine doppie e due bagni, a cambiare è la possibilità di avere a poppa una cabina con due letti singoli invece del matrimoniale, un carteggio sacrificabile per un box doccia più spazioso e un angolo scrivania nella cabina di prua.

La flotta X-Yachts è oggi composta da tredici modelli tra 35 e 65 piedi distribuiti in tre gamme: Xp, X e Xc. La prima è dedicata alle prestazioni pure, l'ultima alla crociera pura e quella di mezzo

prende il meglio delle altre due combinandolo in un pacchetto molto concreto dove lo s'addolcisce l'essenzialità delle veloci barche Xp e modernizza l'atmosfera classica della gamma X. La gamma X assorbe oggi circa il 65 per cento della produzione, il restante 35 per cento è diviso tra le gamme Xp e Xc, i cui modelli di punta sono l'Xp 55 e l'Xc 45.

Stampa

La famosa qualità X-Yachts

Dopo aver provato la barca siamo volati ad Amburgo, e poi in auto fino ad Haderslev, in Danimarca, per visitare il cantiere e vedere di persona la qualità X-Yachts. In cantiere ci accoglie il mitico Niles Jeppesen in persona insieme al nuovo Ceo, Kræn Nielsen. Una lunga e spettacolare fila di mezzi modelli, uno per ogni barca presentata dal 1979 a oggi, ci ricorda, se mai ce ne fosse bisogno, che il cantiere ha una storia di 40 anni, circa 50 modelli progettati (tutti da Niels, anche questo un record) e 6.000 barche costruite.

«E nessuna ha mai perso una chiglia» ci tiene a sottolineare il Ceo. Un risultato possibile grazie anche alla gabbia di acciaio che dal 1981 alloggia in tutti gli scafi. La sua funzione è distribuire carichi e shock provenienti da albero e chiglia. Viene posata quando lo scafo è ancora nello stampo insieme alla gabbia di rinforzo, insieme impediscono deformazioni e torsioni in fase di costruzione e rendono la barca più solida e rigida in navigazione. Serbatoi di acqua e carburante sono lontani dalle estremità per tenere i pesi centrali e più bassi possibile. Una scelta che migliora le capacità di navigazione riducendo la tendenza dello scafo a sbattere e affondare la prua nell'onda. La chiglia è composta da una lama di acciaio e un bulbo di piombo a T, il tutto è incapsulato in tre strati di fibra di vetro e resina epossidica che la proteggono e ne ottimizzano la forma.

Mentre giriamo per le barche in costruzione, il Ceo Kræn Nielsen ci racconta che *«l'obiettivo a lungo termine è raddoppiare le dimensioni del cantiere e sarebbe un sogno farlo in cinque anni. Stiamo investendo in nuove strutture sia in Polonia, dove laminiamo gli scafi e le coperte sia in Danimarca, dove li assembliamo. Investiremo di più anche nel marketing, saremo sempre presenti a tutti i saloni principali e lavoreremo sui social media per condividere le storie dei nostri armatori, che non comprano soltanto una barca, ma un prodotto in cui vivere. Crediamo che condividere queste storie possa avvicinare nuovi potenziali clienti. Il nostro azionista di maggioranza, il danese Ib Kunøe, non è solo un imprenditore, ma anche un velista appassionato (è armatore di un X43, n.d.r.) e crede nel rinnovo della gamma X-Yachts e nell'incremento della capacità produttiva. Per lui il cantiere non è soltanto un business, ha messo anima e cuore nella società. Continueremo quindi a varare un nuovo modello per anno, il prossimo potrebbe essere un fratello maggiore, il segmento nel quale siamo più forti è quello compreso tra i 38 e i 55 piedi».*

Superior Sailing Pleasure

Stampa

In un mercato complesso e con poche “ricette magiche” Kræn Nielsen ha una certezza: *«X-Yachts non sacrificherà mai la sua superior sailing pleasure per costruire una casa galleggiante dove trascorrere le vacanze in mare. Le nostre barche devono navigare meglio delle concorrenti. Abbiamo una lunga tradizione di vittorie in competizioni importanti, abbiamo costruito bellissimi scafi da regata, oggi li abbiamo trasformati in luxury performance cruiser, perché è lì che il mercato tira di più. Dobbiamo avere bene in mente da dove veniamo e cosa gli armatori vogliono dalle nostre barche. Il motivo per cui noi tutti veniamo al lavoro tutti i giorni è soddisfare le aspettative dei nostri clienti. Punteremo molto sull’after sales, le barche diventano sempre più complesse e vogliamo quindi rendere la vita dei nostri armatori la più semplice possibile. Abbiamo creato un servizio di invernaggio qui da noi, gli armatori possono lasciarci la barca per i mesi freddi e ritrovarla pronta a navigare in primavera. Ci piacerebbe ampliare questo servizio anche con alcuni dealer e lavorare più a stretto contatto con loro».*

Navighiamo al largo di Chiavari sullo scafo n° 10 armato con albero di alluminio e boma park avenue di carbonio, le vele sono prodotte da Doyle Sails in membrana. Al posto del fiocco autovirante abbiamo un genoa con rotaie sul passavanti. A bordo siamo in tre, tra cui Fabio Baffigi di X-Italia, il dealer esclusivo per il nostro territorio. L’unico problema che abbiamo è il vento, totalmente assente. Dobbiamo aspettare un’ora prima che una leggerissima brezza da terra sui 4 nodi ci permetta di muoverci. Iniziamo con il Code 0 in caccia di qualche refolo e per quanto il vento non vada mai oltre i 5 nodi la barca reagisce e riusciamo a navigare toccando i 4,3 nodi. Non vogliamo essere banali, sappiamo che in queste condizioni è difficile farsi un’idea completa, ma la barca si muove e la velocità non è male. Di bolina la velocità cala di qualche punto, navighiamo tra i 3,5 e i 4 nodi.

Il pozzetto è organizzato per facilitare al massimo i compiti del timoniere, all’insegna dell’easy sailing. La versione standard ha fiocco autovirante, randa con circuito alla tedesca e punto di scotta centrale, optional invece del trasto in pozzetto, davanti alle due ruote per un miglior controllo della vela, e le due rotaie del genoa. I winch standard sono quattro, tutti davanti alle ruote e, nel caso, in regata possono essere gestiti comodamente da un randista e un terzo membro d’equipaggio. Si possono installare altri due winch optional sui paramare.

Con lo Yanmar 4JH57 CR da 57 cv e trasmissione saildrive si naviga senza problemi ben oltre i 7 nodi: 7,8 s 2.500 giri, 8,2 a 3.000. La massima è di 8,4 a 3.100 giri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA