

SUPERPROVA



**Progettato da
Alain Jezéquel,
il nuovo dieci
metri da
crociera-regata
del Cantiere**

**Zuanelli è esente da
immatricolazione. Rifinito
con molta cura, presenta
interni confortevoli e ben
sfruttati e un pozzetto di
grandi dimensioni. Si è
dimostrato agile e veloce
con vento leggero**

FAX



Pregi

- Stazza lorda sotto le tre tonnellate, con esenzione di immatricolazione e patente
- Interni ben distribuiti
- Buone prestazioni con vento leggero

Difetti

- Poche dotazioni di serie
- Altezze in cabina un po' limitate
- Seduta del carteggio abbastanza scomoda

di Leonardo Zuccaro

FAX

L'attività del cantiere Zuanelli inizia una ventina d'anni fa allorché, rilevati gli stampi dell'Alpa, ripropone i famosi modelli progettati da Sparkman & Stephens, come il 21, il 34 e il 42, ora rimpiazzato dalla nuova ammiraglia, lo Z40, firmata ancora una volta dallo studio newyorkese. Barche classiche, a dislocamento pesante che il pubblico dimostra tuttora di apprezzare. Con l'entrata in azienda del figlio del titolare, alla capacità artigianale delle maestranze si associa la ricerca di nuove tecnologie, per conciliare il comfort alle prestazioni. Nasce così il Fax, un dieci metri da crociera-regata che ha già ottenuto un buon successo di vendite, mentre è in allestimento un classe Libera.

ESTETICA E PROGETTO

Il progetto del Fax porta la firma del francese Alain Jézéquel, autore di numerosi prototipi vincenti degli anni '70, nonché dei Grand Soleil 39 e 46. Jézéquel è stato uno dei fautori della progettazione al computer e nel concepire il Fax, con una serie di ingegnosi accorgimenti, è riuscito a mantenere la stazza lorda sotto la fatidica soglia delle tre tonnellate, evitando così l'immatricolazione e l'obbligo della patente. Le linee di carena, che si ispirano ai nuovi parametri della formula IMS, presentano uscite di poppa pulite e prive di flessi; il baglio massimo arretrato definisce uno specchio di notevoli dimensioni (cm 240), dove spicca un gradino rivestito in teak che, pensato principalmente per ridurre il volume di stazza, si dimostra molto comodo in crociera. Al dislocamento medio fa riscontro una percentuale di zavorra del 34%, con un bulbo semiellittico in piombo a notevole allungamento che provvede ad abbassare il baricentro e a ottimizzare la portanza in bolina; il timone dotato di semiskeg strutturale è invece finalizzato più alla robustezza che alle performances. La contenuta lunghezza al galleggiamento e le sezioni piuttosto svasate definiscono una ridotta area di galleggiamento e ciò determina una particolare propensione ai venti medio-leggeri. Di linea moderna e sportiva, il Fax si distingue per l'originale dritto di prua un po' arrotondato e per il cavallino molto teso.

COPERTA E ATTREZZATURA

La coperta è di disegno tradizionale, con una ripartizione classica dell'attrezzatura che vede due winch Harken self-tailing a due velocità in pozzetto per le scotte del genoa (sono presenti le basi per gli eventuali due winch di spi, opzionali) e due sulla tuga per le drizze, le borose e le manovre del tangone. Il pozzetto molto lineare è rivestito in teak (opt) e misura ben cm 230x163; nella parte prodiera c'è il trasto della randa, il cui paranco a cinque vie viene a trovarsi così sulla perpendicolare della bugna, per un controllo ottimale della balumina; lo strozzatore è inoltre a portata di mano del timoniere. Una sola bussola verticale, posta a lato del tambuccio, non è sufficiente e occorre prevederne un'altra sul lato opposto. Lo spazio prendisole è ricavato a pruvia dell'albero, mentre il volume dei gavoni è abbondante nella versione a due cabine; in quella a tre occorre sistemare l'autogonfiabile sulla tuga.

ALBERO E VELE

Il piano velico è concepito nell'ottica del compromesso crociera-regata: l'armo è in testa, ma il profilo dell'albero, che appoggia in coperta, è



Il Fax è un dieci metri da crociera-regata progettato da Alain Jézéquel sui parametri di stazza IMS. Il baglio massimo arretrato e la contenuta lunghezza al galleggiamento definiscono una superficie bagnata piuttosto ridotta e quindi una particolare propensione ai venti medio-leggeri.



La cucina si sviluppa sul lato opposto alla dinette; il cantiere è disponibile a modificare la distribuzione del mobilio e in questo caso, al posto del frigo spostato sull'altra murata, c'è un'utile cassetiera. Il carteggio posto sullo stesso livello funge da ulteriore piano d'appoggio. Alto il livello di finitura.



Il Volvo Penta da 18 cv è perfettamente accessibile togliendo il coperchio insonorizzato. Anche sul retro ci sono botole d'ispezione.



La lunga rotaia del genoa è addossata alla tuga e lascia liberi i passavanti. L'attrezzatura di coperta è Harken, gli stopper sono Spinlock.



Durante la prova svolta con 7 nodi di vento reale, il Fax ha dimostrato un passo potente in tutte le andature, con un angolo di bolina sui due bordi di poco superiore agli 80°; il timone si è mantenuto leggero anche strallati sotto spi, limitando al minimo le correzioni sulla barra.



Il quadrato della versione a tre cabine. La dinette ospita comodamente sei persone; il tavolo abbattibile su cardano a gas offre altri due posti letto e misura cm 100x65.



Una delle due cabine di poppa, che possono diventare gemelle spostando la paratia di separazione. La cuccetta misura cm 125x200, l'aerazione necessita di un altro oblò.



La cuccetta a V della cabina di prua è provvista di trapezio e misura cm 183x202. Abbondante il piano di calpestio, che permette di muoversi con agio.



La toilette è totalmente rivestita in teak: molto bella esteticamente, necessita di una certa manutenzione.



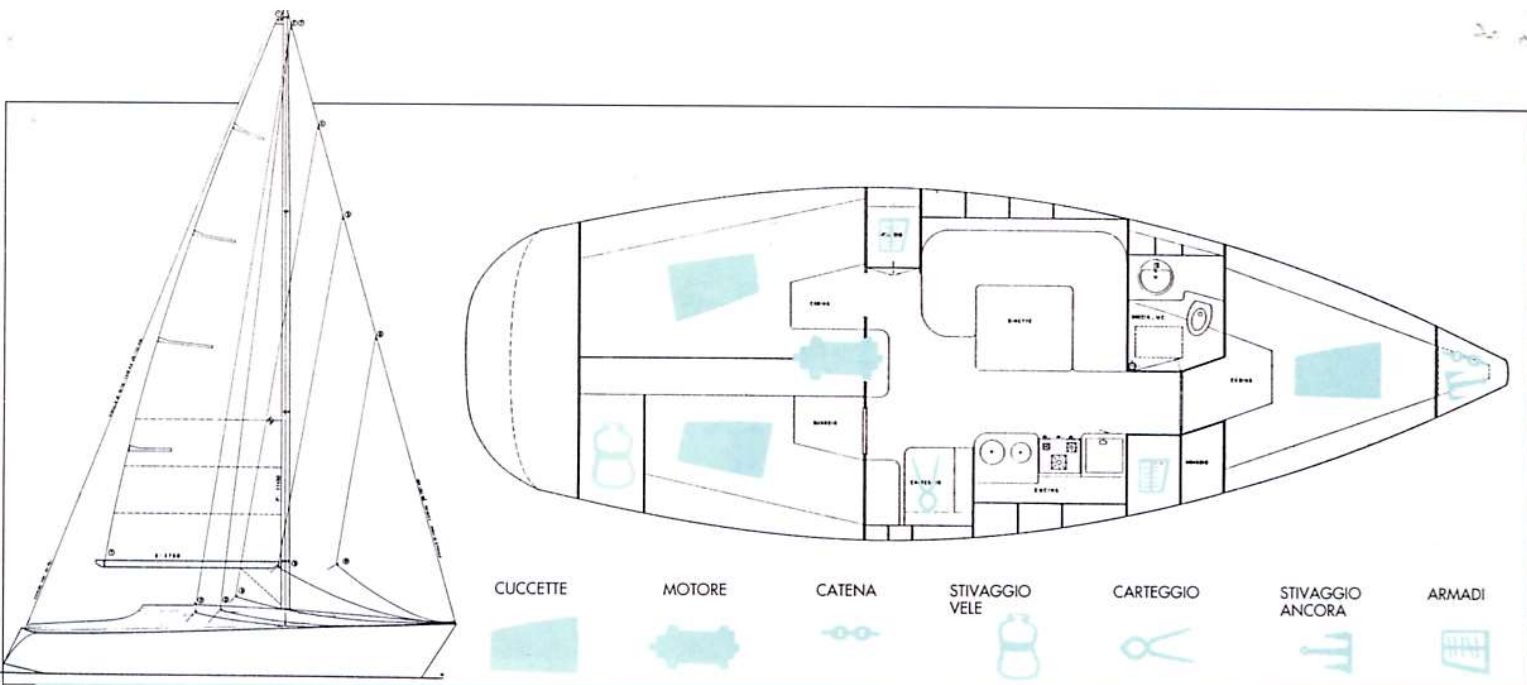
Il gavone dell'ancora è molto profondo e può contenere anche i parabordi. L'avvolgifiocco è opzionale.



La parte anteriore della tuga offre un prendisole per due persone. Da notare la posizione avanzata dello stralsetto.



Il pozzetto è di forma lineare e misura cm 230x163. Il rivestimento in teak è opzionale la versione a tre cabine dispone di un solo gavone a poppa, di discreto volume. Efficace la posizione del trasto della randa.



CUCETTE MOTORE CATENA STIVAGGIO VELE CARTEGGIO STIVAGGIO ANCORA ARMADI

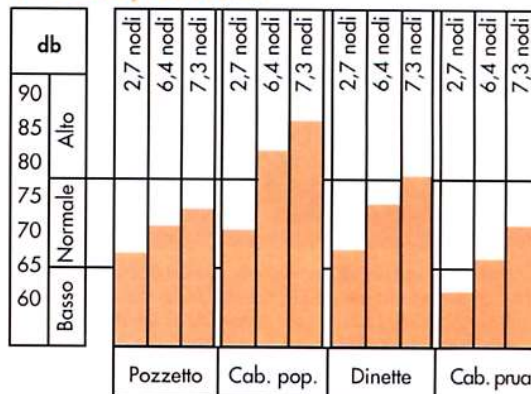
Pagella

ESTETICA E PROGETTO	●●●●	IMS a dislocamento medio con lunghezza al galleggiamento contenuta e ridotta superficie bagnata. Decisa propensione ai venti medio-leggeri. Buon compromesso crociera-regata.
COPERTA E ATTREZZATURA	●●●●	Pozzetto di notevoli dimensioni, di forma pulita e lineare. Disposizione dell'attrezzatura tradizionale. Discreti gli spazi prendisole e i volumi dei gavoni.
ALBERO E VELE	●●●●	Piano velico armato in testa, facile da regolare e potente con poca aria. Notevole sviluppo verticale delle superfici. Manca il tendipaterazzo e il vang rigido. Vele di serie di North Sails.
INTERNI	●●●●	Interni ben distribuiti, specie nella versione a due cabine che presenta una dinette di ampie dimensioni. Piuttosto limitate le altezze interne. Migliorabile la ventilazione a poppa.
COSTRUZIONE E FINITURE	●●●●	Costruzione particolarmente robusta in fibre unidirezionali di vetro e resina poliestere isotattica. Non ci sono controstampi. Eccellente il livello di finitura, specie la lavorazione del teak.
A MOTORE	●●●●●	Più che sufficiente la motorizzazione standard. Buona la insonorizzazione, perfetta l'accessibilità al vano.
A VELA	●●●●	Una barca ideale per le condizioni mediterranee, potente e agile con venti leggeri. Buon equilibrio al timone.
DOTAZIONI E IMPIANTI	●●●	Impiantistica ben curata, capacità serbatoi nella media di categoria, dotazioni di serie piuttosto ridotte.

Vel. a motore/giri min.

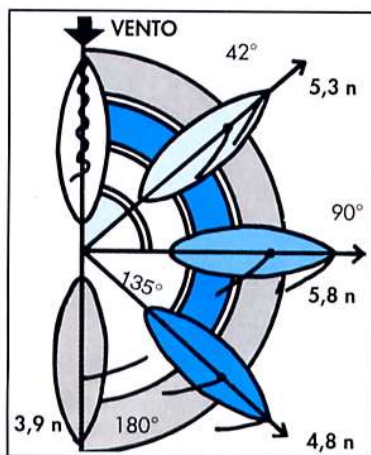
Giri al minuto	Nodi
1500	2,7
2500CROCIERA	6,4
3300MAX	7,3

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 42°
 Angolo sbandamento max 20°
Velocità
 bolina: 5,3 n
 traverso: 5,8 n
 lasco: 4,8 n
 poppa: 3,9 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: 7 n
 Stato del mare: quasi calmo
 Vele usate: randa - genoa 140% - spi 0,50 oz.



Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.

Attrezzature

Verricelli	Harken
Rotaie e trasto	Harken
Stopper	Spinlock
Boccaporti ed oblò	Gebo
Albero	Cariboni
Ancora	Bruce 7 kg
Vele	North Sails

Dimensioni

Altezze in cabina	
Cabina di poppa	m 1,77
Dinette	m 1,82
Toilette	m 1,70
Cabina di prua	m 1,65
Lung. del poz.	m 2,30

"Il commento della signora"

Praticità della cucina
 Volumi cambusa e frigorifero
 Qualità ed estetica degli interni
 Spaziosità e funzionalità dei bagni
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti

Legenda

● Scarso
 ●● Sufficiente
 ●●● Discreto
 ●●●● Buono
 ●●●●● Ottimo

FAX

INTERNI

Abbiamo avuto modo di osservare entrambe le versioni, quella a due e quella a tre cabine e per quanto la prima ci sembri più adeguata alle dimensioni della barca, dobbiamo riconoscere che anche nell'altra i volumi non sono affatto sacrificati. Le due cabine di poppa dispongono ciascuna di un grande armadio, una scarpiera e una lunga mensola; la differenza è nella dimensione delle cuccette, una doppia, l'altra singola, ma spostando la paratia che separa le due cabine è possibile renderle identiche. Occorre a nostro avviso prevedere un secondo oblò per migliorare la ventilazione. Il quadrato presenta sulla sinistra la dinette con sei sedute comode, mentre il tavolo abbattibile permette altri due posti letto, portando la capienza complessiva a sette cuccette. Opposta, la cucina a sviluppo lineare con frigo a pozzetto da 100 litri, due fuochi con forno, un lavello tondo in inox e un

utile scolapiatti che toglie però un po' di spazio al pentolame. Il carteggio che prosegue sullo stesso livello, crea invece un ulteriore piano di lavoro, fondamentale a barca ferma. A pruvavia dell'albero si apre la zona armatoriale con un'anticabina dove si trova un ampio armadio opposto al quale c'è la toilette, totalmente rivestita in teak. Infine la cabina anteriore, con la classica cuccetta a V e due mensole che corrono lungo le murate, arieggiata dal boccaporto di cm 60x60. Unico neo degli interni, le altezze in cabina un po' limitate.

COSTRUZIONE E FINITURE

La costruzione del Fax punta più che altro sulla robustezza e sulla durata nel tempo, a scapito di qualche chilo di troppo: lo scafo è in laminato pieno, costituito da 6 strati di tessuto accoppiato, uno strato di unidirezionale e due di mat, resinati con poliestere isofaltica. La coperta è invece in sandwich di Coremat, più leggera e coibente. L'ossatura di rinforzo è formata da sei longheroni e quattro madieri, mentre le paratie sono resinati sia allo scafo che alla coperta, che a loro volta sono assemblate previa silconatura con 3M5200, imbullonaggio ogni 11 centimetri e successiva resinatura interna. L'asse del timone è un pieno da 40 mm di acciaio inox ed è incernierato al semiskag su tre punti. Le finiture sono molto curate, specialmente negli interni dove spicca un teak di ottima qualità, lavorato con grande maestria. Pregevole anche la qualità del gelcoat.

A MOTORE

Di serie viene fornito un Volvo Penta serie 2002 da 18 cv con trasmissione S Drive, mentre l'esemplare della prova disponeva di un Volvo 2003 da 20 cv. A 2500 giri abbiamo rilevato 6,4 nodi, mentre a manetta (3300 giri) si sono sfiorati i 7,5 nodi. Considerando che la velocità critica è di 6,9 nodi, riteniamo più che sufficiente la motorizzazione standard da 18 cv. Positivo il test del rumore, con valori leggermente alti solo nella cabina di poppa; esemplare l'accessibilità al motore sul quale si può lavorare senza problemi di spazio.

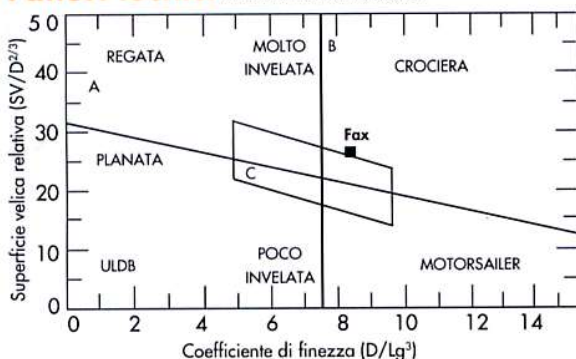
A VELA

Abbiamo provato il Fax con 7 nodi di vento reale e una fastidiosa onda residua; in queste condizioni la barca ha dimostrato un ottimo passo di bolina, con punte di velocità di 5,3 nodi e un angolo sui due bordi di poco superiore agli 80°. Da considerare peraltro che la carena era piuttosto sporca. Il passaggio sull'onda è potente, senza brusche impozze e senza evidenti cali di velocità, merito del dislocamento piuttosto importante. Al timone si è rivelato molto centrato sui volumi tanto che strallati sotto spi la barra si è mantenuta costantemente leggera anche nelle raffiche, consentendoci di limitare al minimo le correzioni di rotta. In definitiva il Fax ci è sembrato un barchino molto divertente, stabile e facile da portare e soprattutto con venti medio-leggeri, può partecipare con successo alle regate di circolo.

DOTAZIONI E IMPIANTI

L'assenza di controstampi consente una facile ispezione di tutti i componenti. Le parti metalliche sono a massa e i fili elettrici intubati; di serie una sola batteria da 100 Ah, la seconda è optional. Le capacità dei serbatoi sono nella media di categoria (200 litri d'acqua in polietilene rigido e 65 di gasolio in inox), discutibile il posizionamento sotto la cuccetta di prua di quello dell'acqua. Poche le dotazioni di serie, tra gli optional il frigo, il salpancore, la pompa elettrica di sentina e l'autoclave con il boiler.

Fattori tecnici a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano. Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata. Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	4,2	6,2	7,2	7,9
γ 90°	Traverso	3,8	6,4	7,8	8,5
γ 135°	Lasco	2,7	5,4	7,2	7,9
γ 180°	Poppa	2,1	4,2	5,8	6,6

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	9,90
Lunghezza al gall.	m	8,04
Larghezza	m	3,23
Pescaggio	m	1,80
Dislocamento	kg	4.250
Zavorra	kg	1.450
Superficie velica (150%)	m²	60,1
Numero cuccette		5+2
Motori e cavalli	Volvo	18 cv
Capacità serb. acqua	lt	200
Capacità serb. gasolio	lt	65
Disegnata da:	Alain Jézéquel	
Costruita da:	Cantiere Navale Zuanelli	
	Via G. Marconi, 54	25080 Padenghe Sul Garda (BS), tel. 030/9907337, fax 030/9908651

Optional

Attrezzatura Spi	L. 3.200.000
Pozzetto in teak	L. 2.000.000
I prezzi sono IVA esclusa	

Fattori tecnici

Velocità critica	n.	6,89
Lft/Baglio max		3,07
(meno di 2,70=barca larga, più di 3,40 barca stretta)		
Zavorra/Dislocamento		34,1 %
(valori medi compresi tra 34% e 47%)		
Coefficiente di finezza		8,18
Superficie velica relativa		22,91

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
γ: angolo rispetto alla direzione del vento reale.
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
Fax	Jézéquel	9,90	4.250	5/7	60	Zuanelli	119.000.000
Atlantic 31	J&J	9,52	3.800	6	60	Atlantic	91.500.000
Ovni 32	Briand	10,22	4.000	4/6	55	Alubat	135.000.000
Dehler 31	Van de Stadt	9,40	3.500	6	41	Dehler	102.370 DM
Este 35	Studio Vallicelli	10,60	3.500	6	69	C.N. D'Este	120.000.000
Isola 34	F.M.N.	10,00	3.600	6	55	Politi	116.500.000
Show 325	Humphreys	10,90	3.550	7	68	Medora	98.800.000
X342	Jeppesen	10,65	4.200	6	66	X Yacht	107.558.000
Frers 33	G. Frers	10,13	4.264	6/7	66	Carroll M.	87.000 \$
Bavaria 320	Mohnhaupt	9,90	3.700	6	48	Bavaria	107.775.000
Gib' Sea 312	J&N	9,50	3.500	6/7	59	Gibert	358.347 FF
Hunter 33.5	Luhns	10,16	4.900	7	51	Hunter	84.000 \$
Sun Odyssey 33	Andrieu	10,30	4.700	6/8	53	Jeanneau	472.307 FF
Feeling 326	Harle/Mortain	9,90	3.400	7/9	55	Kirié	89.900.000
First 32s5	Berret	10,40	4.400	6	58	Beneteau	440.200 FF

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi indicati sono IVA esclusa.