



IMX 45

È il regata crociera più atteso dell'anno. Dalla danese X Yacht un 14 metri chiamato a bissare i successi conquistati dalla sorella minore, l'IMX 40.

di **Luca Sordelli**

Impossibile sbagliare. Dopo il successo, sia commerciale che sui campi di regata, dell'IMX 40, barca dominatrice delle ultime due stagioni, questo nuovo 45' è chiamato a confermare la forza del cantiere danese X Yachts e del suo progetti-

sta unico e proprietario, quel Niels Jeppesen che è diventato il vero e proprio stregone dell'IMS, il sistema di stazza che dal '91 governa il mondo delle regate dell'altura. L'IMX 45 è un tipico regata crociera, dalle prestazioni brillanti e dalla

discreta abitabilità sotto coperta, l'evoluzione naturale della vincente sorella minore. La progettazione è partita all'inizio dell'anno scorso e il varo così rapido dell'esemplare numero uno (che in genere il cantiere "sfora" poco prima dell'estate) è dovuto alle nuove date del calendario delle regate che prevedono i mondiali a maggio, anziché a settembre come è sempre stato negli anni scorsi. La scelta di salire di taglia in maniera drastica, circa 3,5 metri, nasce invece dalla necessità di avere in regata uno spunto maggiore rispetto al grosso della flotta (ora è saldamente attestata sui 40 piedi) potendo così navigare in aria libera sin dalla partenza.

Progetto

I primi risultati in regata sono più che incoraggianti. Visto in banchina il 45' difficilmente si distingue



dal 40', è praticamente identico ma pantografato in grande. Le forme sono sempre quelle che la stazza IMS impone, dritto di prua verticale, entrate strette, poppa potente, bordo libero piuttosto alto e tughe "importanti". Le linee d'acqua sono molto regolari, senza particolari forzature e pensate in un'ottica all-round, con una leggera predilezione per le andature portanti. Il dislocamento nel complesso non è particolarmente contenuto (9.100 kg) ma è ben compensato da una notevole lunghezza al galleggiamento (12 metri su 13,70 fuori tutto) e dalla tanta superficie velica (soprattutto alle andature portanti).

Anche il piano velico è quello che impone la stazza IMS, con albero a 9/10, con sartie acquartierate e tre ordini di crocette in alluminio acquartierate che eliminano la ne-

cessità del paterazzo, tutte scelte che permettono di guadagnare importanti secondi in termini di rating. La superficie velica è ripartita in maniera molto equilibrata con un genoa al 150% da 68 mq e la randa da 59, mentre lo spinnaker arriva 153 mq. Albero e boma, così come la ruota del timone, sono di serie in carbonio mentre il sartame è in tondino. Così come sull'IMX 40 è intelligente il sistema adottato per il rinvio del paterazzo che esce a pruvia della colonnina del timone, facilmente regolabile dal randista. Tra le cose che ci sono piaciute anche il circuito della randa che corre sotto la filo della coperta per uscire solo davanti al winch, l'alloggiamento dell'autogonfiabile sotto al pozzetto e facilmente raggiungibile, il tamburo dell'avvolgifiocco (nella versione da crociera) all'interno del gavone

dell'ancora. Altra soluzione mutuata dalla sorella minore di 40' è il grande gavone di poppa asportabile che va a chiudere il coronamento quando si è in vacanza e che invece in regata si lascia in banchina.

Costruzione

La costruzione dell'IMX 45 è quella tipica del cantiere danese, contraddistinta da una gabbia di acciaio inox saldato alla chiglia e resinata allo scafo. Su questa struttura arrivano i carichi di albero, sartame e ovviamente chiglia stessa garantendo robustezza e, soprattutto, rigidità. La realizzazione dello scafo e della coperta è in sandwich, con anima di Divinycell da 100 kg/m³, resina vinilestere e tessuto biassiale e monodirezionale di tipo E. Il laminato è pieno in corrispondenza del telaio di acciaio vicino

1. Vista d'insieme del pozzetto, dominato dalla grande ruota in carbonio.
2. Sia il verricello che il rullo dell'avvolgifiocco sono a scomparsa nel pozzo dell'ancora.
3. L'autogonfiabile è alloggiato sotto al piano del pozzetto.
- 4/5. Il paterazzo è ben demoltiplicato e rinvio a prua della colonnina del timone a portata di mano del randista.
6. Dietro alla ruota un gavoncino nasconde il tappo del serbatoio del gasolio e l'attacco per la barra di rispetto.

ANTEPRIMA

1. Il quadrato con i due divani di oltre due metri utilizzabili come cuccette. In questa foto, scattata durante la settimana di regate, il tavolo era smontato, la dinette e la cabina di prua ingombre di vele.

2. Una delle due cabine gemelle di poppa con letti di 215 x 135 cm dove sono predisposte anche cuccette di tubolare per dormire a barca sbandata.



1



2 3



4

3. La cucina a L è dotata di doppio lavello, fornello a tre fuochi e frigo da oltre 200 lt.

4. Il carteggio posto sulla sinistra ha il tavolo grande: 105 x 68 cm.

alla chiglia, della losca del timone, del piede motore e delle prese a mare. La chiglia è composta nella sua parte superiore con fusione di ghisa interamente ricoperta di vtr (per avere una migliore rifinitura) e di lega di piombo/antimonio nella parte inferiore. Il timone è anche lui in sandwich con anima in Divinycell.

Interni

Una volta scesi sottocoperta la barca mostra come la vocazione da crociera oltre che da regata non sia stata tradita, con allestimenti interni adatti alla vacanze di un gruppo di sei persone. Ovviamente non siamo davanti a

una barca da charter dai tanti volumi e dai tanti bagni (il bagno è uno solo), ma a uno scafo pensato per chi ama la vita sportiva. Tre le cabine, quella di prua ha la tradizionale cuccetta matrimoniale a V, di dimensioni decenti (210 cm x 170, con una larghezza all'altezza dei piedi di 66 cm) vista anche la necessità di mantenere forme affilate a prua. Semplice l'organizzazione della dinette, con tavolo centrale, rapidamente asportabile prima delle regate, e due divanetti contrapposti da 212 x 58 cm e quindi utilizzabili anche come cuccette. Sulla murata di dritta una tradizionale cucina a L, con doppio lavabo, fornello a tre fuochi e fri-

gorifero da 205 lt, sulla sinistra un carteggio degno di questo nome, con tavolo da 105 x 68 cm. A poppa nelle due cabine gemelle con letti matrimoniali da 210 x 135 cm sono predisposte anche due cuccette in tubolare in murata per dormire comodamente anche a barca sbandata. Qui manca un secondo osteriggio per migliorare aerazione e luminosità.

In acqua

Per avere le prime impressioni in acqua su questa barca ci siamo affidati anche ad alcune "indiscrezioni" che ci ha dato l'equipaggio dopo la prima uscita in occasione della Settimana Internazionale d'Altura. Va subito

IMX 45 L'ANTEPRIMA IN CIFRE

Progetto

Niels Jeppesen

Prezzo

Versione base Euro 330.325 + Iva.

I dati

Lungh. f.t. m 13,76 - lungh. al gall. m 11,97 - largh. max m 4,15
 pescaggio 2,7 m - dislocamento a vuoto 9.100 kg - n° cuccette 8+2
 3 cabine separate e 1 bagno - serbatoio acqua lt 218 - serbatoio carburante lt 160.

Piano velico

Armo a 9/10 - albero di carbonio con tre ordini di crocette - randa full batten mq 58,5 - genoa 1 al 150% mq 68,5 - genoa 3 al 112% mq 51,2 - genoa 4 all'85% mq 33,0 - spinnaker mq 153 - P = 17,05, E = 6,00
 IG = 18,00, J/SPL = 5,04.

Costruzione

Scafo realizzato in sandwich con laminazione manuale, resina vinilestere, tessuto biassiale in vetro E, anima in Divinycell 10 kg/m³, con vuoto applicato sulla pelle più esterna - scafo laminato pieno intorno al telaio in inox della chiglia, del piede motore, della losca del timone e delle prese a mare - telaio a H in acciaio inox in corrispondenza della chiglia dove scaricano anche albero e sartieme - bulbo con la parte superiore in fusione di ghisa e inferiore in piombo/antimonio - paratie strutturali in teak da 9/20 mm.

Dotazioni standard

Ruota in carbonio - albero e boma in carbonio - elica Flex o Flod a due pali abbattibili - drizze scalzate regolazioni per base, cunningham, vang sdoppiati sulla tuga con

strozzatori su basi girevoli - draglie abbassate - chiglia race da 2,75 m paranco paterazzo.

Dotazioni optional

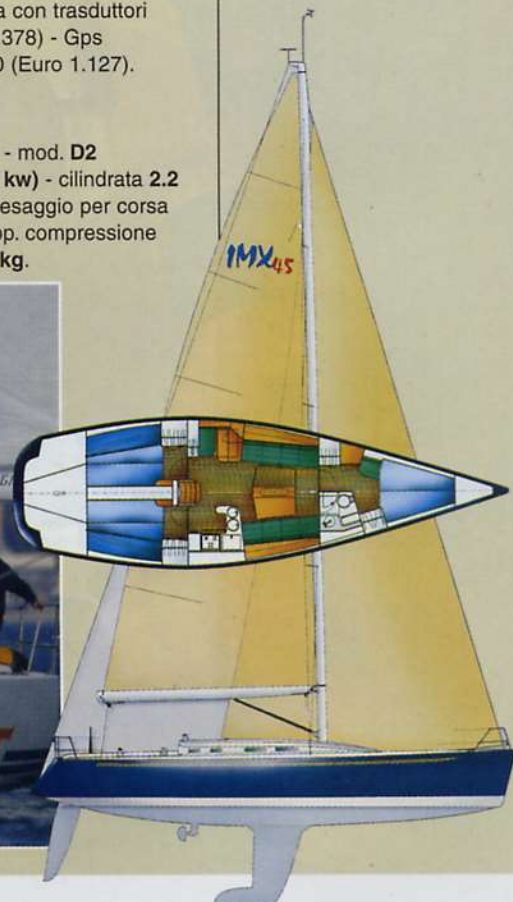
Scafo blu (Euro 3.988) - pacchetto race per attrezzatura spinnaker completa (Euro 6.566) - scaletta bagno (Euro 389) - verricello dell'ancora incassato e 30 m di catena (Euro 2.827) - mobili da montare nella cabina principale (Euro 1.114) - boiler da 20 lt (Euro 1.1127) - strumentazione elettronica Raytheon completa con trasduttori sull'albero (Euro 6.378) - Gps Navigator NAV 300 (Euro 1.127).

Il motore

Volvo Penta diesel - mod. D2 potenza 55 cv (41 kw) - cilindrata 2.2 lt - n° cilindri 4 - alesaggio per corsa 84 x 100 mm - rapp. compressione 23,3:1 - peso 253 kg.

Indirizzi

Costruito da
X Yachts
 Danimarca
 www.x-yachts.com
 Importato da
X Yachts Italia
 Chiavari (GE)
 tel. 0185/308615
 fax 370329
 www.x-yachtsitalia.it



detto che la barca era proprio appena uscita dal cantiere, con le messe a punto (soprattutto quelle dell'albero) ancora tutte da fare e una randa "pilota" della Quantum provvisoria, dal taglio perfetto ma ancora in Dacron. E' il piano vele programmato, arriveranno poi quelle in fibre esotiche una volta trovate le regolazioni base. Nonostante tutto questo l'IMX 45 X Cube - Giacomelli ha comunque agguantato un bel secondo posto davanti ad altre 84 barche. Questo dimostra subito come anche questa volta Niels Jeppesen, sviluppando e affinando sempre più il suo metodo nel disegnare barche IMS, abbia fatto un altro centro. La barca cor-

reva con un ottimo Gph (cioè il rating) di 562.8 contro 599.5 degli IMX 40 più competitivi e aveva anche il vantaggio, come dicevamo in apertura, di essere più lunga della media della flotta potendo così navigare in aria sempre pulita.

Le impressioni da bordo parlano di una barca più performante con il vento da dietro, meno di bolina dove sente l'importanza del dislocamento. Stesso discorso in uscita dalle virate e in partenza, dove non guasterebbe un po' di accelerazione in più ma ogni discorso va comunque rinviato a quando la barca verrà messa definitivamente a punto. Per il suo utilizzo in crociera in-

vece l'IMX 45 è la barca ideale per gli armatori ai quali piace veramente andare a vela, senza dover accendere il motore non appena il vento scende sotto i 12-13 nodi. Agile e veloce, con avvolgifiocco e presa rapida per le mani di terzaroli, è uno scafo facilmente gestibile anche da un equipaggio "tranquillo", senza vocazioni corsaiole. E sempre per l'utilizzo in vacanza gli allestimenti interni sono assolutamente più che adatti tranne forse per la capienza contenuta dei serbatoi (quelli supplementari sono nella lista degli optional) mentre decisamente meno funzionale è la coperta, pensata al 100% per correre.

Qui accanto: buone le prestazioni alla Settimana Internazionale d'Altura dove X Cube - Giacomelli si è piazzata al secondo posto nonostante fosse appena uscita dal cantiere.