

SUPERPROVA

- *Costruzione solida abbinata a un dislocamento contenuto.*
- *Le prestazioni esaltanti in tutte le andature.*



- *Capacità serbatoi*
- *Manca un puntapiedi per il timoniere.*
- *Cuccetta di prua corta.*



X-Yacht 43



Un fast cruiser puro, carena veloce e linee eleganti. Costruzione solida e leggera. E' una barca destinata a far parlare di sé.

di Luca Sordelli

C'è poco da dire, è bello e divertente l'ultimo nato in casa X - Yacht. E' un fast cruiser vero, un progetto centrato che, non lo nascondiamo, ci è piaciuto molto. Lo abbiamo provato nella cornice

SUPERPROVA X-YACHT 43



1. Nella cabina di prua la cuccetta è troppo corta. Il cantiere ha già previsto un suo allungamento per i prossimi esemplari.

2. Buone le dimensioni del tavolo da carteggio.

3. La lunga cucina lineare. A differenza di altre barche della stessa taglia ci sono anche due comodi piani di lavoro.

4. Le due cabine di poppa sono gemelle. L'altezza massima è di 185 cm.

della Laguna di Chioggia assistiti da Franco Corazza, velista e vero e titolare della X - Yacht Adriatico.

Progetto

Linee ovviamente di "Mister X", Niels Jeppesen, progettista di tutta la gamma, nonché uno dei tre proprietari del cantiere. Nonostante si sentano le forti influenze della stazza IMS (l'insieme delle regole che comandano le regate d'altura di cui il danese è storicamente tra i migliori interpreti) l'X 43 riesce a rimanere un progetto abbastanza "libero". Le forme non sono solo quelle imposte dal regolamento, ma soprattutto quelle che ci vogliono per una pura barca da crociera veloce. Quindi linee di ingresso fini, ma non esagerate, per avere una cabina di prua di dimensioni ragionevoli; altezze in tutti i locali più che dignitose e, soprattutto, una buona larghezza massima, sia

al galleggiamento che in coperta (mentre i racer IMS vanno sempre più verso canoe lunghe e strette: tanto per fare un esempio l'appena varato *Italtel*, Grand Soleil 42 Race, è largo 3,20 metri contro i 3,97 dell'X 43 e gli addirittura 4,23 metri del Sun Fast 43). Tra le peculiarità di questa barca anche, così come avevamo già visto sull'IMX 45, una marcata tendenza a "schiacciare" la poppa in acqua non appena si acquista passo e si comincia a sbandare, un modo per allungare il prima possibile la lunghezza al galleggiamento (passando da quella statica a quella dinamica). Osservando i "numeri base" che pubblichiamo nella scheda al termine dell'articolo, si nota come questo 13 metri non metta in mostra valori limite, non sia un progetto estremo. Spicca solo il dato relativo al rapporto zavorra/dislocamento, ben 43%, che, se ef-

fettivo, è molto di più del 36/38 dei fast cruiser tradizionali o del 30/32 di un normale scafo da crociera.

Da segnalare, in termini puramente estetici, l'eleganza del cavallino ben marcato a prua (dove, vista di profilo, la murata mostra quindi una sensibile convessità).

La costruzione è quella a cui ci ha ormai abituati da sempre il cantiere danese: sandwich con anima di Divinycell per scafo e coperta, con un "ellisse" di laminato pieno intorno alla zona di attacco della deriva e altri rinforzi in corrispondenza del timone e nei punti di maggior carico. La resina è di tipo isoftalica poliestere, la fibra di vetro è biasale - E. Cuore della struttura è, come sempre, una griglia centrale in acciaio sul quale vengono distribuiti i carichi di sartie, albero e chiglia. Quest'ultima è in piombo e antimONIO, con in fondo il classico "scarpone IMS" (e questa è una



6

vera concessione al modo delle regate, in realtà di un paio di anni fa, visto che ormai tutte le barche IMS dell'ultima generazione hanno rinunciato a questa soluzione): due i pescaggi previsti, quello standard da 2.2 metri e uno da 2.5 per avere una barca ancora più rigida.

Coperta

Tradizionale il piano velico: albero passante in alluminio, tre ordini di crocette, armo a 9/10 e una distribuzione molto equilibrata della superficie velica, con 53 mq di tela per la randa ed altrettanti per il genoa (tra gli optional anche l'albero in carbonio, a due ordini di crocette). Ci è piaciuto molto l'avvolgifiocco nascosto sotto al filo della coperta, soluzione che garantisce una maggiore pulizia del ponte e che soprattutto regala importanti metri di tela in più. Anche tutte le manovre corrono a

scomparsa, verso una doppia batteria di stopper e due winch ben posizionati ai lati del tambuccio. In pozzetto domina la ruotona centrale, fronteggiata dal lungo e efficiente trasto di randa. Questa configurazione porta il timoniere ad avere un'ottima visione del genoa e una comoda posizione da seduti (anche se manca un punta-piedi centrale) e a facilitare la vita del randista. Più complicato invece, dal punto di vista della crociera, il passaggio verso poppa, e quindi verso il mare e i bagni (e anche il ripido disegno dello stesso specchio, seppur pulito ed essenziale in termini design, certamente non rende facile raggiungere l'acqua). All'opposto ci piace sempre molto la soluzione adotta su tutta la gamma da crociera della X per nascondere all'interno della stampata sulla tuga, con un'apposita "C", lo sprayhood sopra al tambuccio.

Altre "cose buone": la larghezza dei passavanti, i tappi di acqua e gasolio in falchetta (che evitano disastri mentre si fa il pieno), la generale pulizia della coperta.

Interni

Impostazione (della versione base a tre cabine) classica, con due locali notte gemelli a poppa, l'armatoriale a prua, e due bagni. La zona meglio riuscita è, a nostro avviso, la dinette centrale, con il divano a C sulla destra, fronteggiato da una lunga e pratica cucina lineare. Bella e "calda" la scelta del pagliolato in teak impiallicciato, l'ambiente è luminoso e adeguatamente ventilato. Le altezze sono adeguate, 1,9 metri, ma non esagerate, scelta obbligatoria per riuscire a non alzare troppo murate e tuga.

Nella cabina di prua abbiamo rilevato come la cuccetta sia veramente un po' troppo corta, soprattutto

6. In quadrato dominano i colori chiari e caldi. Ottima la ventilazione grazie ai 6 obli laterali apribili che vanno ad aggiungersi all'osteriggio centrale da 50 x 50 cm.

SUPERPROVA



1. Notevole il diametro della ruota. Il timoniere ha un'ottima visione del genoa e una seduta comoda in tutte le andature.

2. Il rullo dell'avvolgifiocco è sotto il filo della coperta. Soluzione elegante che fa anche guadagnare metri di tela sul genoa.

3. Intelligente la posizione del tappo del gasolio in falchetta.

4. Le manovre rinviate in pozzetto corrono a scomparsa nel controstampo verso una doppia batteria di 10 stopper.

visto che all'altezza dei piedi si restringe rapidamente. Un'anomalia già rilevata anche dal cantiere che nei prossimi esemplari provvederà ad allungare la cuccetta verso poppa, semplicemente sacrificando un po' di centimetri ad un'armadio ora anche troppo grande.

Esiste anche una seconda versione per gli allestimenti interni, con una quarta cabina a cuccette sovrapposte a prua e la dinette con il tradizionale tavolo centrale ad "ali" abbattibili e la cucina più piccola e spostata verso poppa (e, per i più esigenti, esiste anche la possibilità di "mischiare" i moduli, per esempio 4 cabine e cucina lineare).

La prova

Lo dicevamo in apertura, l'X 43 è una barca divertente. Si muove con un filo d'aria, è agile sull'acqua, docile al timone. La giusta dimensione di quest'ultimo (no-

tevole l'allungamento) e l'equilibrato sistema di frenelli rendono la "guida" un vero piacere. Le tabelle riportate a lato parlano da sole, per uno scafo capace di prodursi subito il proprio vento apparente e quindi di acquistare passo. Va sottolineato che la barca della prova, seppur attrezzata al 100% di serie, era però scarica e spinta da due vele, da crociera sì, ma realizzate in mylar e carbonio (il genoa avvolgibile, la randa steccata e con lazy jack), fattori questi che sicuramente hanno contribuito a farci scrivere delle buone performances dell'X 43. Questo è comunque di per sé un cavallo di razza, che si è mosso nelle arie leggere e nelle lievi raffiche chiozzotte (tra i 7 e i 9 nodi) con sorprendente disinvoltura, proprio in quelle condizioni in cui la media delle barche è costretta ad accendere il motore.

Del buon disegno della postazione del timoniere abbiamo già detto, nel complesso la coperta è ben studiata, con le manovre organizzate in maniera funzionale e con un'occhio di riguardo al loro uso in regata (e all'opposto qualche sacrificio per la vita in vacanza, vedi, l'accesso allo specchio di poppa e trasto di randa ingombrante).

Per navigare a motore, infine, l'X 43 è dotato di serie di un Volvo Penta da 40 cv mentre sulla barca della prova si era optato per il 4 cilindri da 55 cv. Scelta che ci ha portato a toccare una punta massima di 8,6 nodi (anche se il passo dell'elica un po' troppo lungo non consentiva di raggiungere il numero giusto di giri), per un regime di crociera di 7,7. Buoni i valori relativi alla rumorosità, leggermente inferiori rispetto a quelli delle concorrenti.

Vela
MOTORE

X 43 LA SUPERPROVA IN CIFRE

Progetto

Niels Jeppesen

Prezzo

240.000 Euro, Iva esclusa, franco cantiere con il motore Volvo Penta da 40 cv.

Dati

Lungh. scafo **m 12,94** - lungh al gall. **m 11,45** - largh. max **m 3,97** - pescaggio massimo chiglia standard **m 2,20** - dislocamento **kg 8.600** - zavorra **kg 3.700** - serbatoio acqua **lt 280** - serbatoio carburante **lt 130** - n° cuccette **6/8 + 1** categoria di navigazione CE: **A 10** persone.

Piano velico

Albero passante in alluminio, armato a **9/10** con tre ordini di crocette e senza volanti sup. velica randa **m² 53,4** genoa avvolgibile al 136% **m² 53,6** - spinnaker **m² 132**.

Dotazioni optional

Pack elettronica: tridata Ray ST60 (euro 2.900) - GPS Raynav 300 (euro 1.120) autopilota Raytheon H1000 (euro 5.275) - scafo blu (euro 4.040) trattamento epossidico carena (euro 3.175) - ponte in teak (euro 13.310) - attrezzatura spi (euro 2.445) - tavolo asportabile in pozzetto

(euro 1.975) - doccetta esterna (euro 455).

Le misure

Cabina di prua: altezza max **m 1,88**, cuccetta **m 2,06 x 1,55** altezza in quadrato **m 1,90** cabina di poppa altezza **m 1,85**, cuccetta **m 2,06 x 1,45** - altezza bagno prua **m 1,88** - altezza bagno di poppa **cm 1,88**.

Il motore

Volvo Penta D2 55 - potenza all'elica **cv 53** - trasmissione S drive - diesel **4** cilindri in linea cilindrata **lt 2,2** - alesaggio x corsa **mm 84 x 100** - peso a secco **kg 249** - elica due pale

abbattibili **Flex o Fold** Di serie Volvo Penta da 40 cv, modello **MD 40**.

Indirizzi

Costruito da **X - Yacht** Haderslev (Danimarca) www.x-yachts.com Importatore per l'Italia **X - Yacht Italia** Chiavari (GE) tel. 0185/308615 www.x-yachtsitalia.it Per la prova **X-Yacht Adriatico** Chioggia (VE) 041/5507569 X-yachts@sailandrigging.com

Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento	velocità barca
	reale (nodi)	(nodi)
bolina	7,5	7,2
bol.larga	7,5	7,4
traverso*	7,5	7,9
lasco**	7,5	8,1
poppa	-	-

a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)		
		dinette	prua	pozzetto
1000	4,0	62	55	61
1500	5,2	64	56	63
2000	6,4	65	57	64
2500	7,7	65	60	66
3200	8,6	74	64	74

Nota: la prova si è svolta con vento tra i 7 e gli 12 nodi di intensità, mare piatto e quattro persone a bordo. Vele utilizzate: randa e genoa avvolgibile. Carena pulita, gasolio 30%, acqua 10%. *a 95°, con il gennaker a riva, **a 125° con il gennaker a riva.

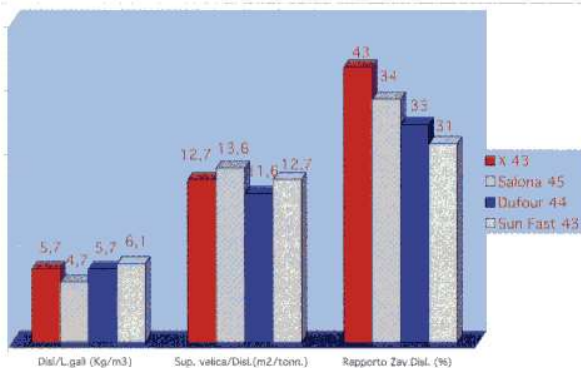
In sintesi

Prima di tutto la coerenza del progetto. Non è né una barca da regata camuffata per la crociera, né all'opposto uno scafo da charter con ambizioni corsaiole. E' un puro fast cruiser, fatto per chi non vuole perdersi il piacere di navigare veramente a vela, ma all'insegna della comodità sia sopra che sotto coperta. Barca rara, progetto centrato, costruzione leggera e solida. Prezzo impegnativo ma giustificato dalla qualità.

Le avversarie

Barca	L.f.t. (m)	largh. (m)	disl. (kg)	sup. vel. (m ²)	pesc. (m)	Progetto	Cantiere	Prezzo (Euro)
X 43	12,94	3,97	8.600	110	2,20	Jeppesen	X-Yachts	240.000
Sun Fast 43	13,21	4,19	9.200	117,5	2,55	D.Andrieu	Jeanneau	180.033
Dufour 44	13,35	4,24	9.550	111	2,20	U,Felci	Dufour	186.400
Salona 45	13,55	4,25	9.000	123	2,10	J&J Design	AD Boats	171.770

Gli indici di prestazione a confronto



Nota: dislocamento relativo (*disl./gall*): più il valore è basso più la barca è leggera - sup. velica relativa (*sup.vel./disl*): a valori alti corrispondono barche più invelate - *rapp. zavorra/disl.*: a valori alti corrispondono barche rigide.

