

X-Yachts 35

Veloce, divertente, vivibile e dalla facile gestione: logico prevedere un buon futuro per il nuovo monotipo danese

di VANNI GALGANI

I cambiamenti isterici dei regolamenti di stazza e la relativa breve vita delle barche per essi progettate portano sempre più spesso gli armatori a orientarsi verso il mondo dei monotipi. Il controllo dei costi, la longevità delle barche e, non ultimo, il piacere di correre in tempo reale, sono confermati dal successo di numerose classi: dai J/24 agli Swan 601, ce n'è veramente per tutti i gusti e portafogli. X-Yachts, leader indiscusso nel mondo cruiser/racer, è da anni protagonista di questa realtà con migliaia di X-99 sparpagliati nel Nord Europa. Questo modello, però, ha fatto i suoi tempi sia per stile che per adattabilità ai moderni regolamenti. I danesi non si sono fatti pregare: hanno valutato attentamente il mercato e, senza farsi tentare da facili estremismi d'effetto, hanno paroritato un oggetto geniale, apparentemente banale ma a suo modo innovativo. Una barca all-round accattivante, completa, facile da portare ma veloce, tutto sommato accessibile e insospettabilmente vivibile dentro. Il tutto supportato da un rigido regolamento di classe studiato soprattutto per limitare i costi di gestione. E, non dimentichiamolo, perfettamente adatta a regatare con successo nelle flotte Ims o Irc (cosa assai rara tra i monotipi). Viene spontaneo chiedersi dov'è il trucco, ma è inutile, perché non c'è: come per tutti gli X, il nuovo 35 è semplicemente una barca pensata con passione e intelligenza da un'azienda che, ormai da anni, domina il suo mercato, e gli oltre 120 esemplari venduti in pochi mesi non fanno che confermarlo.



Basta poco vento per divertirsi con questo nuovo one design dalla linea accattivante



Prima di addentrarci tra i segreti dell'X-35, vale la pena dare un'occhiata al regolamento, parte essenziale di questo progetto. Lo scopo, come spesso sui monotipi, è da una parte impedire qualsiasi modifica per mantenere nel tempo le barche identiche, dall'altra limitare i costi di gestione. In più, e questa è una novità, si vuole dare anche un supporto per tenere uniforme la flotta nelle manifestazioni Irc/Ims: per questo l'idea è di stilare certificati "di classe", cioè uguali per tutti, basandosi sull'assetto previsto durante le regate in monotipia. Quindi niente più misurazioni complicate per gli stazzatori, ma solo verifica degli standard previsti a bordo. Le regole sono semplici e di immediato controllo: deciso un peso minimo, è prevista una serie di optional,

come frigo elettrico, boiler, riscaldamento, pilota automatico... che possono rientrare nel calcolo per raggiungerlo. Per il resto, un solo set di vele nuove all'anno (nessun limite per i materiali), non più di due professionisti a bordo (gruppo 3 Isaf) e il timoniere deve essere l'armatore o una sua persona di fiducia (in questo caso gruppo 1 Isaf). Il debutto della classe in Italia avverrà durante la X-Cup in primavera. Il progetto è in linea con le impostazioni di tutti gli X: barche dal dislocamento medio, mai estreme, volutamente semplici da portare ma veloci e reattive. Questo consente di raggiungere facilmente i propri target e di rimanere vincenti per lunghi periodi, praticamente esenti dalle variazioni dei regolamenti (come l'X-36, nato

nel '93 ma ancora la barca da battere nella sua classe). Rispetto ai cruiser/racer, però, il progetto è più finalizzato alle prestazioni pure: il baglio è contenuto, le sezioni di prua magre e affilate, la superficie immersa ridotta. La stabilità è affidata in gran parte alla zavorra: persino all'ormeggio l'X-35 si è dimostrato particolarmente rigido. Come sempre per gli X, anche l'estetica è molto curata: i bordi liberi bassi, gli slanci accennati ma presenti, il disegno della tuga proporzionato e la caratteristica grafica danno a questo monotipo l'inconfondibile family-feeling tipico del cantiere danese, un misto di eleganza e aggressività. Le appendici ricalcano lo schema tradizionale: bulbo con lama in ghisa e scarpone in piombo, timone a spa-

1 Passavanti agevoli e manovre concentrate intorno alla tuga: ci si muove bene sulla coperta dell'X-35. Per agevolare l'equipaggio in falchetta i puntapedi di stampata si interrompono all'albero; 2 Il grande pozzetto, ottimizzato per la regata, risulta ben gestibile anche in crociera. In particolare il timoniere gestisce tutta la randa, con carrello e paterazzo facilmente raggiungibili, e scotta facile da manovrare (anche se un po' lontana); 3, 4 La scotta di randa (alla tedesca) è rinviata sui due lati e sparisce all'altezza delle sartie per ricomparire poco a prua dei winch dedicati: una raffinatezza rara su barche di questa taglia; 5 La poppa aperta risulta comoda e leggera. Da notare gli abbondanti puntapedi e il paterazzo che sparisce sottocoperta per ricomparire, demoltiplicato dalla magic-wheel, davanti al trasto



7 Le panche sono larghe e offrono comodi appoggi per sdraiarsi. Bella la grande ruota mentre la colonnina, in tubolari di alluminio, risulta un po' debole e ballerina; 8 Il pulpito chiuso non sarà all'ultima moda ma è più robusto e, soprattutto, non costringe ad andare a prua per rientrare il genoa; 9 A poppa della ruota si apre l'unico gavone; smontando l'ulteriore coperchio (che però non è incernierato), si accede al settore del timone e, sistemazione poco felice, alla presa del cavo 220 v; 10 La splendida e razionale organizzazione delle manovre sulla tuga: i winch sono i "quattro" della Harken, con tamburo basso maggiorato per le scotte di spi, e le code di vari controlli sono servite da torrette girevoli. Unico neo, mancano completamente i tientibene; 11 La posizione agevole del drizzista

da, ma in entrambi i casi sono ottimizzate per le performance. Il piano velico è un 9/10 con lande a murata e genoa massimo al 108% della J (conveniente anche in Ims): questo, insieme al limitato numero di vele di prua ammesse (due genoa massimi, un 3 e due spi), contiene notevolmente i costi. D'altra parte l'elevato aspect ratio (rapporto di allungamento), unito a linee di carena ben studiate, consente di sviluppare ottime velocità anche con aria leggera. In coperta la regola è "tutto ciò che serve nella giusta posizione". La ricchezza e la disposizione delle manovre, complete di raffinatezze come la scotta di randa alla tedesca recessa o i barber del genoa interni alla tuga, dimostrano un attento studio da parte di esperti regatanti. La prua,



Zoom



A, B Semplice quanto raffinato il sistema dei barber per il genoa: un anello, dove passa la scotta, è attaccato a una cima che si infila sotto il cielo della tuga e sbucca ai lati del tambuccio servita da un cam-cleat recesso. Da prevedere una protezione per il bordo in vetroresina, di facile usura; C Sul lato sinistro del pozzetto si apre questo sportellino stagno che contiene la bombola del gas, la doccietta (opt.) e gli eventuali effetti del timoniere; D Il quadro del motore è agevole e protetto, ma il paraonde si abbassa proprio nel punto in cui ci si siede per manovrare la leva; E L'albero è realizzato su misura dalla Nordic con soluzioni intelligenti, come i perni delle pulegge del boma facilmente smontabili



La tecnica di costruzione, che la X-Yachts adotta dal 1979, è ben collaudata tanto che è stata copiata da alcuni diretti concorrenti. L'elemento caratteristico è un ragno di longheroni e madieri in acciaio galvanizzato a cui sono affidati i carichi più impegnativi, come il supporto della paratia principale, su cui scaricano le lande (che, ricordiamo, in questo caso sono a murata), il piede dell'albero e i prigionieri del bulbo. Sul nuovo 35 questa struttura corre fino al bordo verticale della cuccetta di prua. Ma non basta: per rendere il tutto ancora più rigido, e far collaborare anche altre parti della barca, vi è un robusto controstampo con ulteriore funzione strutturale che, al livello del pavimento, si allunga su tutto lo scafo coinvolgendo anche le cuccette di pop-

pa e la base di molti mobili; in più alcuni elementi di arredo, come l'armadio di prua, sono direttamente fascettati allo scafo. Chiude il tutto la giunzione scafo-coperta che avviene con uno speciale polimerico adesivo su una flangiatura di oltre 10 cm. Le pelli di scafo e coperta sono in vetro biassiale a sandwich con anima in Divinycell, espanso a cellula chiusa con densità 100 kg/mc. La resina è poliestere isoftalica, con strato esterno dello scafo in vinilestere. L'X-35 nasce inequivocabilmente per fare regate, ma ha precise finalità multi-purpose: più di quasi tutti i concorrenti, è pensato per rimanere sempre valido. Uno scafo realizzato secondo le tendenze recenti ma non estremo, per regatare a lungo con i regolamenti in vigore; una classe se-

vera e restrittiva per contenere i costi a vantaggio di un rapido e nutrito sviluppo della flotta monotipo; infine, sistemazioni in coperta e, soprattutto, interni vivibili e arredati per consentirne un uso turistico anche dopo la vita agonistica. Infatti, proprio l'organizzazione e lo stile degli interni è stato forse l'elemento che più ci ha sorpreso. Non pochi arredi scarsamente funzionali, tanto per consentire una ipotetica sopravvivenza, ma veri e propri ambienti studiati per garantire, pur in un evidente spirito sportivo, periodi anche lunghi di completa vita a bordo. Qualcuno potrebbe obiettare che, data l'impostazione generale, ci sono troppi elementi facilmente deperibili, come le abbondanti parti in legno o i cuscini rivestiti di stoffa; ma è inutile

1 Il cassone del cofano motore è realizzato in un unico pezzo completamente asportabile e ingloba la scala di ingresso. L'idea è ottima perché alleggerisce tutta la zona sotto il pozzetto. Risulta però pesante ed è un peccato che non sia dotato di spondine per contenere qualche oggetto; **2** Visto così il quadrato è caldo e accogliente; ma basta sfilare il tavolo dal supporto e rimuovere i cuscini per renderlo più adatto alle tumultuose regate; **3** Il mobile cucina, simmetrico rispetto al carteggio, offre tutto ciò che serve, compreso uno scaffale sagomato per i piatti e una discreta area di lavoro; **4** Il carteggio ha un piano veramente ampio che sfrutta anche il coperchio del frigo. Vi è abbondante spazio per l'elettronica. Il seggiolino, abbattibile, è attaccato al cassone motore

5 La sensazione di spazio in quadrato è aumentata dalla mancanza di paratie verso poppa. Gli stipetti sopra i divani sono opzionali. Mancano le maniglie intorno al tambuccio; **6** La cabina di prua è spaziosa e dotata di un letto grande. Risultano però critiche le altezze, solo 165 cm davanti al letto. In fondo, un telo attaccato con il velcro separa la zona di estrema prua. In caso fosse richiesto un salpancore, è prevista una modifica per rendere stagno questo vano; **7** Il bagno è piccolo ma ha forme regolari. L'altezza di 180 cm è ottenuta controstampando il pavimento. Non è prevista la doccia; **8** Sollevando gli schienali (incernierati) dei divani si ottengono due comode cuccette perfette in navigazione; **9** I letti di poppa hanno discrete dimensioni ma non vi sono mensole né reti per gli effetti personali

prenderci in giro: il gusto europeo pretende un certo livello di finitura e le barche tutte bianche sono senz'altro più funzionali ma finiscono per diventare mere macchine da guerra senza alcuna velleità turistica. L'X-35, invece, pur con i dovuti limiti dettati dalle dimensioni, è pensato in modo intelligente specie nei dettagli, e ha un sapore non tanto diverso da un qualunque cruiser sportivo. L'unico aspetto critico sono le altezze che raramente raggiungono i 180 cm. Il quadrato ha ottime dimensioni e una notevole luminosità, dovuta a un ostreggio e ben 4 grandi oblò apribili. I due divani speculari offrono comode sedute intorno al tavolo ad ante abbattibili; in assetto da regata, però, sia i cuscini che il tavolo, alloggiato su un robusto tubola-

re d'acciaio, possono essere rapidamente rimossi (operazione prevista dal regolamento di classe). Verso prua vi sono il bagno, piccolo ma di forme regolari, e l'unica cabina chiusa. Questa risulta effettivamente ben vivibile, dotata di letto comodo, area calpestabile discreta (ben 96 cm dal letto alla porta) e grande armadio a due ante. Ai lati della scala di ingresso, applicata sul robusto cofano del vano motore (completamente apribile), vi sono il carteggio orientato per baglio, il cui abbondante piano ingloba anche il frigo, e la cucina funzionale e completa di forno. Verso poppa, aperte sul quadrato, vi sono le due cuccette gemelle. Il tutto finito in mogano, leggero ma ben lavorato, e completo di buoni vani per lo stivaggio. Niente male per un racer puro.

A Gli elementi della cuccetta di prua, compresi i setti che la sostengono, sono fascettati allo scafo e ne compongono la struttura di rinforzo. Lo spazio sottostante è destinato allo stivaggio; **B** Sotto i divani si trovano, in posizione baricentrica, i serbatoi di acqua e nafta e le batterie; sulla dritta rimane anche spazio libero per lo stivaggio; **C** Il vano del frigo, da ben 100 litri, si trova di fianco al carteggio con cui condivide il piano; **D** La cucina, seppur non grande, è completa di tutto, compreso il forno e discreti volumi di stivaggio, inclusi 4 bei cassetti; **E** La magic-wheel per la demoltiplica del paterazzo è lasciata a vista: per la crociera sarebbe meglio prevedere un carter di protezione

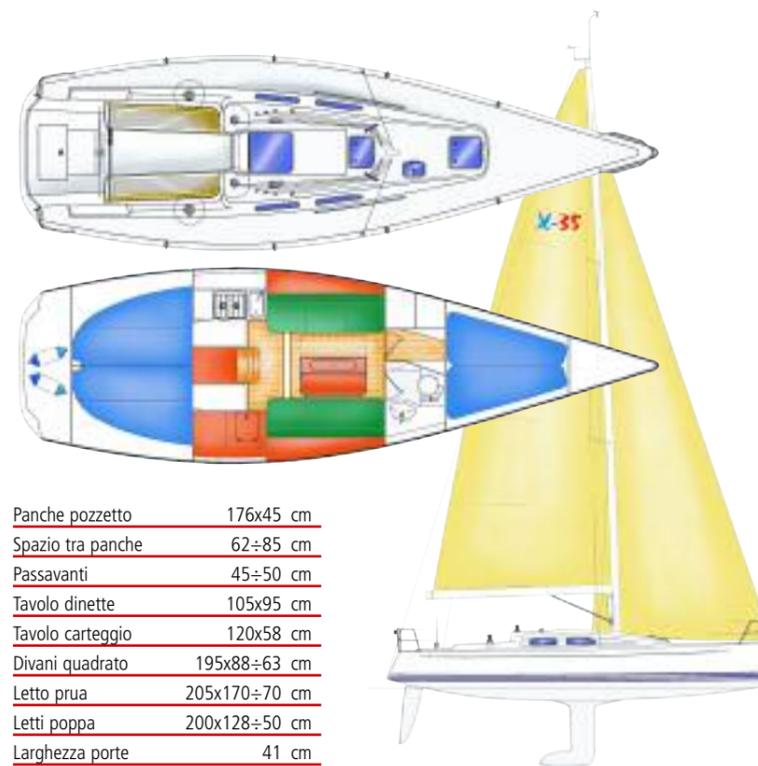


Benvenuti a bordo

Le prime uscite italiane, all'invernale del Tigullio, hanno messo in luce le potenzialità di questo agile dieci metri. Noi non eravamo presenti ma ci è stato detto che l'X-35 ha regatato in reale insieme ai più agguerriti 40 piedi, planando con estrema facilità a oltre 12 nodi con 25 di vento. Durante la nostra prova, vento fino a 10 nodi reali e mare poco mosso, non abbiamo provato queste forti emozioni; in compenso, però, fatto forse più significativo, abbiamo potuto saggiarne le prestazioni nelle condizioni tipiche dei nostri campi di regata. Possiamo dirvi che, tra i 4 e i 7 nodi di reale, abbiamo navigato praticamente sempre alla velocità del vento, toccando una punta di 7,5 con 8,2 di reale. E questo è già un dato impressionante. Ma quello che più ci ha stupito è la reattività del nuovo one design danese: considerando il genoa 108%, il dislocamento medio e l'elevato raddrizzamento, ci aspettavamo sì un buon passo ma non reazioni così pronte; invece non fai a tempo a percepire la raffica che lei sta già accelerando consentendoti, se sei attento, di guadagnare gradi all'orza e di seguire il vento in direzione e intensità al millimetro. In particolare il timone, con una demoltiplica alla ruota di solo mezzo giro per parte, comunica un certo carico fin dalle andature più lente che rimane praticamente della stessa intensità anche a velocità superiori, a garanzia di un controllo immediato, senza appesantirsi in condizioni più sostenute. Questo tipico marchio di

fabbrica degli X, cioè timoni mai neutri, è ancor più avvertibile sul 35 data la snellezza dei movimenti e il totale feed-back della pala sulla ruota. L'unico limite del genoa piccolo è, ovviamente, con mare di prua (in condizioni leggere): in questo caso bisogna tenere la vela grassa anche a discapito dell'angolo di bolina, pena una sensibile perdita di potenza. In compenso non abbiamo mai sbattuto sulle onde, nemmeno su quelle dei motoscafi. Con lo spi la barca scivola leggera con scarso trascinamento e le strambate, con braccio e scotta ma tangone a bilancino, avvengono in scioltezza con qualunque vento. La prova ha confermato l'ottima distribuzione e il corretto dimensionamento delle attrezzature: il timoniere ha una posizione corretta aiutato dagli efficaci puntapiedi, il randista gestisce senza fatica tutte le regolazioni compreso il paterazzo, il tailer lavora con i potenti winch 48 e ha a portata di mano la regolazione del punto di scotta e del barber. In definitiva una barca generosa, veloce e con un ottimo raddrizzamento di peso, con cui ottenere soddisfazioni con estrema facilità; ma per portarla al massimo ci vuole una ferrea concentrazione per sfruttare senza ritardi la sua rapidità di reazione. Notevoli anche le prestazioni a motore: con una punta massima di 7,8 nodi si può contare su una velocità di crociera superiore ai 7. Facile da controllare in manovra, data l'efficienza del timone anche a basse velocità.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	176x45 cm
Spazio tra panche	62+85 cm
Passavanti	45+50 cm
Tavolo dinette	105x95 cm
Tavolo carteggio	120x58 cm
Divani quadrato	195x88+63 cm
Letto prua	205x170+70 cm
Letti poppa	200x128+50 cm
Larghezza porte	41 cm

Dedicato a...

Il nuovo entry level del cantiere danese è veramente una barca eclettica. Può sembrare un'assurdità ma, se guardate il mercato, è forse l'unico monotipo della sua categoria effettivamente usabile non solo per regate di classe. Questo apre le porte a molti clienti in più. In fondo, per correre in monotipia l'unica cosa importante è che le barche siano effettivamente uguali: allora perché disegnarle estreme e adatte a un solo utilizzo? Il nuovo X-35, stabile, comodo e facile da condurre, è pensato per attirare equipaggi amatoriali con armatori veramente protagonisti, dove ottenere buoni risultati senza investimenti milionari che coinvolgono esosi professionisti, con la conseguente angosciata caccia al necessario sponsor. La classe nascente parte con seri intenti di autolimitazione in questo senso. Non sappiamo se la barca sarà vincente nelle regate ad handicap, anche se il nome del cantiere è, in questo senso, una garanzia. Sappiamo però che ci sono le premesse per una classe rigida ma facile da comprendere, ce lo conferma il regolamento preliminare. Sappiamo anche che, lontani dalle regate, sarà possibile andarci a spasso con la famiglia. Se a questo unite il fascino, il prestigio e la rivendibilità tipiche degli X...



I concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Solaris 36 OD	SeRiGi	11,00	3,60	3.400	85,00	160.000
Farr 36 OD	Farr Int.	11,00	3,58	3.059	89,10	180.000
J/109	J/Boats	10,85	3,51	4.950	72,50	136.150
First 34.7	Bénéteau	10,30	3,37	4.200	70,30	87.000

Progetto	X-Yachts Design Group	
Lunghezza scafo	10,61	m
Lunghezza gall.	9,12	m
Larghezza	3,27	m
Immersione	2,15	m
Dislocamento	4.300	kg
Zavorra (39%)	1.700	kg
Sup. vel. (randa + genoa 108%)	74,00	m ²
Motore Yanmar 3YM20C S-drive	20	hp
Serbatoio nafta	80	l
Serbatoio acqua	100	l

Attrezzatura

- albero 9/10 Nordic Mast 2 crocette acquaretate, lande a murata, sartie in tondino
- tuff-luff Harken
- tendipaterazzo manuale con Magic Wheel
- drizze e scotte in Spectra
- scotta di randa alla tedesca recessa
- vang rigido Nordic
- winch Harken 2x48 + 2x40 ST + 2x40 ST Quattro
- timoneria Jefa ruota in alluminio ø 150 cm
- stopper (5) Spinlock XTS
- torrette girevoli (9) Ronstan
- attrezzatura di coperta Ronstan/Harken

Costruzione

- scafo e coperta: sandwich con tessuti di vetro bidirezionali e anima in Divinycell, resina poliestere isoftalica, vinilestere per lo strato esterno
- struttura: ragno di madieri e longheroni in acciaio galvanizzato; ulteriore controstampo di rinforzo; giunzione scafo-coperta con polimero adesivo strutturale

Dotazioni

- sedute pozzetto in teak
- osteriggi (3) e oblò (6) Moonlight
- batterie 12 v 1x55 + 1x120 Ah
- impianto 220 v + caricabatterie
- cucina a due fuochi con forno Eno

Meteo della prova

- vento da 5 a 10 nodi reali
- mare poco mosso

Prezzo

X-35 € 114.000

Optional

Avvolgifiocco Profurl R35 (incl. strallo)	1.590
Kit Regata (incl. tangone in carbonio)	4.400
Stipetti in dinette su entrambi i lati	1.980
Frigo elettrico Isotherm	1.160
Riscaldamento Eberspächer D2, 2 uscite	2.280
Boiler acqua calda 19 l	930
Doccia fredda/calda in pozzetto	500
Sprayhood con telaio in acciaio	1.630
Serbatoio acque nere con scarico in coperta	1.050
Cavo di alaggio e grillo in acciaio	360

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni X-Yachts Italia

Porto Turistico Chiavari, 15 - 16043 Chiavari (GE)
Tel: 0185 308615 - Fax: 0185 370329
www.x-yachtsitalia.it - info@x-yachtsitalia.it