

North Sails Power XT and Shox Absorber

tra curiosità e scetticismo, un insolito test durato tre anni tra Europa e New Zealand

by Pier Paolo Nistri

Dati personali:

74 kg, 175 cm, età di Robby, ws dall'81

tavola RRD fsw 100 (2006)

vele Simmer Iron 4 – 4,7 – 5,3 (2011)

boma AL360 carbon (2013)

alberi MaverX x1000 e Tecnolimits (2009)

(tutti made in Italy e 100% carbonio)

tavola wave Tabou Pocket 85 thruster (2012)

Premessa: con un albero compatibile la stragrande maggioranza delle vele moderne funziona bene, se trimmata bene. Ma mentre il boma (outhaul) si regola senza grandi sforzi ed anche in acqua, l'albero (downhaul) è già difficile da regolare a terra, figuriamoci dove non si tocca. Ed ovviamente se cambi una regolazione dovresti compensare anche l'altra. Detto questo ci sono vele che funzionano decentemente anche se non perfettamente regolate ed altre che hanno bisogno di una regolazione quasi perfetta oppure non vanno proprio (tuning flexibility & untuned range*).

Quindi per regolare il caricabasso in mezzo al mare ho comprato la prima prolunga con cricchetto, sdm**, in alluminio.

Usata un'intera stagione con alti e bassi, ma senza problemi in acqua (a terra invece sì, la cimetta a volte slittava e si consumava presto). Venduta poi ad Alessio Vremec (giovane sessantenne), che l'ha rimessa a nuovo e la usa ancora con lo slalom e vele grandi (battendomi in velocità).





L'anno seguente sono passato all'rdm** ed ho comprato la stessa prolunga in carbonio, (lunga 42 cm) già nettamente migliorata, unico difetto minima altezza 10 cm. Testata su onde e chop, lago e sabbia, funziona ancora egregiamente.

Due stagioni intense ed ho voluto provare lo shox absorber, ma dato il prezzo proibitivo (299 € + piede) ho aspettato di trovarlo in offerta (199 € piede incluso su surfmarket.gr).

Piuttosto sospettoso all'inizio, ho apprezzato da subito la leva più lunga ed il meccanismo ancora migliorato, ma ho un po' sofferto per staccare il piede dalla prolunga con le mani bagnate (ed infatti NS ha messo sul mercato un piede dove il gommino si stacca anche dalla base, con l'ulteriore vantaggio di non doverla svitare ogni volta dalla tavola; peraltro dal 2014 il meccanismo di sgancio è ancora migliorato).



Piccola disquisizione tecnica: il lavoro di studio svolto dalla North è veramente encomiabile, soprattutto per la determinazione tutta tedesca nel portare avanti un progetto che sembrava irrealizzabile a parecchi e inutile a molti. Il fatto di aver venduto nel frattempo tanti prototipi imperfetti può essere mal visto da qualcuno, ma fa parte del processo di ricerca e sviluppo che alla fine fa progredire il mondo e suddivide i costi tra tutti (pensiamo a chi ha comprato i primi cellulari con la valigetta). Per me la possibilità di regolare il caricabasso in mezzo al mare vuol dire surfare meglio e più a lungo, adattando la vela alle mutate condizioni del vento senza dover rientrare e sfruttando tutto il range della vela quando bisognerebbe cambiare misura.

Difetti: non fa per voi se non avete pazienza. A volte la cima slitta e non si capisce perché, mollando la tensione ogni tanto scatta di 4 o 5 tacche e bisogna ricazzare (ma non è così grave). Bisogna sciacquare sempre, riporre sul segno + altrimenti la molla si deforma, usare assolutamente la cimetta originale (ne ho provate molte, anche ottime, ma sempre meglio quella NS, a sx; a dx la formulina, buona ma a volte slitta). Bisognerebbe anche smontarlo ogni tanto per ingrassarlo e

pulirlo, ma io sono contrario a materiali unti sulle tavole (tipo la crema solare di mia moglie) quindi lo faccio solo d'inverno.



Pregi: distinguiamo tra la leva (power xt), che dà la possibilità di regolazione in acqua, e l'ammortizzatore (shox absorber) che, secondo la North, ammortizza nei salti e regala 2 o 3 nodi in più in velocità e strambata. Nonostante il mio innato scetticismo devo riconoscere che è vero, sono

passato da 27 a 30 nodi (col freewave e la stessa attrezzatura dell'anno prima ad eccezione del boma in carbonio, che forse aiuta) ed ho fatto la strambata più veloce del nostro home spot (e non sono certo uno slalomaro). Anche nell'atterraggio dai salti probabilmente la tavola e le braccia ne guadagnano in salute.



Per le classifiche triestine (grazie Michele):

http://www.barcoletta.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1338&Itemid=249

Da segnalare che, a forza di sfregare l'alluminio sulla plastica, si consuma la base e bisogna cambiare la plastichetta prima che le vitine tocchino il metallo e lo graffino.



Si può scegliere anche la lunghezza dell'escursione dell'ammortizzatore:



sopra minimo
sotto massimo



In alcuni modelli l'ammortizzatore si può comprare a parte, suddividendo la spesa e le sperimentazioni, ecco come si presenta smontato:



Infine alcuni dettagli:

la leva allungata nei modelli recenti, il meccanismo anch'esso migliorato, il perno che si è rotto stringendo troppo (l'accoppiata plastica acciaio è senz'altro migliorabile).



In conclusione, secondo la mia personalissima esperienza, un oggetto interessante, migliorato molto ma con ancora ampi margini di crescita, che potrebbe diventare di uso comune se la North lo facesse almeno provare nei loro centri noleggio. E quindi anche quest'anno venderò la prolunga per sperimentare le novità 2014. Senza dimenticare che comunque l'importante è planare, questi sono solo "accessori". Buon vento a tutti con lo sport più bello del mondo.

*Range di regolazione per funzionare bene (untuned range: quanto la vela perdona un non perfetto trim) e range di sfruttamento una volta regolata la vela (tuning flexibility: la vela funziona da X a Y nodi)
su Boardseekermag.com lo indicano nei test

**SDM albero classico a diametro standard (solitamente su vele grandi, maggior profilo), RDM albero a diametro ridotto (solitamente fino a 430 cm, più resistente nelle onde, le pareti sono più grosse)



Allego tre foto a Fuerte, Naxos e Auckland

