

# HIGHFIELD HX 66



Un gommone molto robusto, grazie alla carena in alluminio e ai tubolari in hypalon, pensato per l'attività professionale che, con qualche accorgimento, diventa un mezzo anche per il diporto. Un compromesso che soddisferà soprattutto gli appassionati di subacquea e pesca. La carena molto profonda è una garanzia sul mosso, ma è poco veloce e assorbe molta potenza.

**E'** entrato sul mercato italiano solo da pochi anni, ma le ambizioni di Highfield sono di ritagliarsi una quota importante, un po' come ha già fatto in Francia e nei Paesi del Nord Europa. Oltre al supporto fornito al marchio dall'importatore ufficiale Dream Yachting, da questa stagione è arrivata a dare manforte Honda Marine, che ha inserito sei modelli nel suo catalogo e li propone con una livrea personalizzata anche in *package* con i fuoribordo. L'esemplare che abbiamo provato si chiama HX 66 e fa parte proprio di questa gamma: rispetto alle immagini che pubblichiamo a corredo (che si riferiscono a un modello di pre-serie) alcuni dettagli di allestimento sono stati modificati senza tuttavia intaccare il *layout* del progetto. Alla medesima gamma appartengono anche due battelli che abbiamo già testato nei numeri precedenti, ovvero il 760 Sport (*Il Gommone* n. 384) e il DL 500 (n. 382).

Caratteristica peculiare di tutti gli Highfield è la carena in alluminio, che rende il gommone particolarmente robusto e leggero, fino al 40 per cento rispetto a un equivalente battello di vetroresina laminato manualmente con tecniche tradizionali. La verniciatura della lega metallica avviene con uno speciale prodotto a polvere, successivamente essiccato in cabina-forno per ottenere un buon risultato anche sotto il profilo estetico. La parte gommata è assemblata con attenzione e saldamente fissata alle selle: sul nostro esemplare era in *hypo-*

*lon-neoprene*, ma a richiesta si può avere il Pvc risparmiando circa 4.500 euro sul prezzo d'acquisto.

L'impostazione della coperta è piuttosto convenzionale. A prua troviamo un ponte molto corto e un gavone abbastanza capiente. A richiesta è disponibile una prolunga per allestire un prendisole. Davanti alla consolle c'è una comoda seduta, completa di alcune maniglie da agguantare in navigazione; ribaltandola si accede a un vano tecnico e a una stiva, utile per riporre quei bagagli di uso non frequente, mentre il portello è sostenuto da due attuatori che ne mantengono la posizione: bisogna tuttavia prestare un po' di attenzione per evitare di sbatterci la testa.

La consolle è in vetroresina e avanza dimensioni importanti, ma sugli esemplari di serie è stata leggermente rimpicciolita per dare più aria all'intero pozzetto. Quest'ultimo è completamente rivestito con un materiale sintetico antisdrucciolo (di serie) che offre un buon *grip* e protegge i piedi dal metallo. Lo *stand-up* presente sull'esemplare in prova può essere sostituito con un più convenzionale appoggiareni a due posti.

A poppa, infine, troviamo un divano a tutto baglio e sotto di esso una stiva capiente grazie all'elevata profondità dell'opera viva. Di serie il *roll-bar*, dal disegno piuttosto semplice sul quale sono fissate le luci di navigazione ed eventualmente l'antenna del Vhf, ma non il tendalino parasole che non figura neppure nella lista degli *optional*.

# LA SCHEDA



*Il ponte di prua è corto per lasciare più spazio calpestabile. L'origine professionale del mezzo si nota, per esempio, dal robusto palo a prua per il traino e l'ormeggio. A richiesta si può avere la prolunga prendisole (nella foto) che estende il solarium fino alla consolle. Sui prossimi esemplari è previsto un musetto in vtr. Due i gavoni disponibili, uno per ancora e cima, l'altro per il bagaglio.*



**Lunghezza f.t.**  
660 cm

**Lunghezza interna**  
440 cm

**Larghezza f.t.**  
246 cm

**Larghezza interna**  
130 cm

**Diametro tubolari**  
56/40 cm

**Compartimenti**  
6

**Materiale tubolari**  
hypalon-neoprene Pennel & Flipo  
Orca da 1.100 dtex

**Portata persone**  
14

**Peso**  
612 kg

**Potenza massima applicabile**  
200 hp (147 kW)

**Categoria di progettazione**  
C

**Carrellabilità**  
sì, anche gonfio

**Prezzo**  
€ 30.360 (Iva esclusa)

## le dotazioni di serie

- Timoneria idraulica
- Luci di navigazione
- Scaletta di risalita
- Piano di calpestio in materiale sintetico
- Pompa di sentina
- Serbatoio carburante da 140 litri
- Stacca-batteria
- Roll-bar
- Golfari di alaggio

## gli optional principali

- Luci di cortesia nel pozzetto e sub
- T-Top
- Chartplotter Garmin EchoMap 65 cv
- Vhf Garmin 110i
- Telo copriconsolle e copribattello
- Impianto Hi-Fi Fusion System
- Prolunga prendisole
- Tavolo a poppa con supporto

# PRIMA IMPRESSIONE



*L'intero piano di calpestio è rivestito con un materiale antiscivolo che emula l'essenza del teak. Il cassero è in vtr e avanza volumi importanti. Lo spazio in plancia è adeguato alle necessità di chi desidera installare un chartplotter di notevoli dimensioni. Il puntapiedi alla base consente di puntellarsi durante la navigazione appoggiando i glutei sullo stand-up. Il divano di poppa a tutto baglio può ospitare tre persone. Gli schienali sono asportabili. Il battello è disponibile anche con tubolari in Pvc.*


## IN NAVIGAZIONE

Il battello utilizzato per il nostro test era equipaggiato con un Honda BF150 V-Tec, motore che sfoggia un'architettura a 4 cilindri in linea, distribuzione a doppio albero a camme in testa (una rarità in Casa Honda) e, soprattutto, il raffinato variatore di fase V-Tec (modifica l'alzata e i tempi di apertura delle valvole). Anche in questa prova il fuoribordo ha messo in evidenza la bassa rumorosità e consumi contenuti grazie anche alla funzione Eco-Mo (attiva da 2.000 a 4.500 giri/min) che riduce il rapporto stechiometrico (cioè più aria e meno benzina) alle andature di crociera.

La carena è stata disegnata per navigare su qualsiasi tipo di onda confortevolmente e in sicurezza grazie alla considerevole profondità della «V» (deadrise di 26°) e a un assetto più

adatto al mosso che alla velocità. Non a caso nel corso del nostro test - effettuato equipaggiando il fuoribordo con un'elica in alluminio da 19" - il Gps si è fermato a 32 nodi e 5.500 giri/min a causa dell'elica (in alluminio) rivelatasi davvero troppo lunga, tanto da non permettere al quattro cilindri giapponese di raggiungere il regime di rotazione ottimale (fissato a 6.000 giri/min). In compenso - nonostante le caratteristiche dell'opera viva - i consumi registrati sono stati di appena 18 litri/ora a 17 nodi, di 32 l/h a 27 nodi e di 51 litri a tutta manetta.

L'HX 66 resta sempre facile da controllare e non cambia rotta neppure quando incontra le onde o attraversa le scie di altre imbarcazioni. La forma della carena ammorbidisce gli impatti, mentre gli spruzzi vengono allontanati dai pattini e smorzati dai tubolari che re-

stano sempre attivi per dare un consistente contributo alla stabilità del mezzo e al comfort dei passeggeri. La corretta posizione delle camere d'aria rispetto alla linea di galleggiamento è altresì responsabile di un comportamento ottimale in virata: l'angolo di sbandamento non è eccessivo e, al tempo stesso, il mezzo mantiene la traiettoria impostata senza accusare imbardate. Contro mare è divertente da pilotare, ovviamente regolando l'acceleratore in funzione dell'abilità del pilota e delle situazioni. Con onde in poppa è raccomandabile aumentare l'angolo di trim del motore per tenere la prua sollevata. A qualsiasi andatura, anche in fase di planata, la visuale è sempre ottimale perché il gommone non cabra neanche nelle peggiori condizioni di carico. 

© Copyright by Koster Publishing 2020





## i nostri rilevamenti

VELOCITÀ MIN. PLANATA

VELOCITÀ MASSIMA



**11 NODI**  
A 2.800 GIRI/MIN

**32 NODI**  
A 5.500 GIRI/MIN

### LE CONDIZIONI DELLA PROVA

- MARE: CALMO
- EQUIPAGGIO: 3
- VENTO: ASSENTE
- 70 LITRI BENZINA

## il motore della prova

**Honda**  
**BF 150 V-Tec (4T)**

**Potenza massima**  
150 hp - 110,3 kW

**Regime di potenza max**  
5.000-6.000 giri/min

**Cilindri**  
4, in linea

**Cilindrata**  
2.354 cc

**Alesaggio x corsa**  
87 x 99 mm

**Distribuzione**  
bialbero, 4 valvole per cilindro, variatore

**Alimentazione**  
iniezione indiretta multipoint

**Alternatore**  
55A (12 V)

**Rapporto di riduzione**  
1:2,14

**Peso**  
220 kg

**Elica**  
19"

**Prezzo**  
€ 16.549 (Iva inclusa)

## ci è piaciuto di più

- ▲ La robustezza della costruzione e la qualità dei materiali
- ▲ Le molteplici possibilità di allestimento per attività professionali e di svago

## ci è piaciuto di meno

- ▼ La carena molto profonda richiede tanta potenza per andare veloce
- ▼ Il pozzetto motore è sacrificato e poco sfruttabile