

FAHRBERICHT

TEST 890

SEGELBOOTE

von Roland Duller

X4



Zum Ursprung

Universal talent. Die dänische Werft X-Yachts besinnt sich mit der neuen X-Linie seiner Wurzeln und belebt das Konzept des Performance-Cruisers in seiner klassischen Form wieder

Ab durch die Mitte.
Die X4 soll ein Kompromiss aus spartanischer Regattayacht und komfortablem Cruiser sein



Die Werft aus dem dänischen Haderslev steht seit ihren Anfängen im Jahr 1979 für qualitativ hochwertigen Bootsbau. Vorbildliche Verarbeitung gepaart mit leistungsorientierten IOR-Rümpfen begründete in den Achtzigern den Ruf von X-Yachts als erste Adresse für die regattaorientierte Klientel. Das unerwartet rege Interesse von Fahrtenseglern an den schnellen X-Yachten führte zur Entwicklung des damals noch unbekanntem Konzepts Performance-Cruiser. Der Kompromiss aus Regatta- und Fahrtenyacht wurde schließlich zum Synonym für Yachten à la X-412, einer Linie, die insgesamt neun Modelle umfasste. Parallel dazu bediente man den Grand-Prix-Regattasport mit der IMX-38 und der 2002 erschienenen IMX-45, die die Dominanz von X-Yachts auf den Regattabahnen prolongierte.

Im Jahr 2003 kam eine neue Generation von Performance-Cruisern auf den Markt, beginnend mit der X-43. Für den reinen Regattabereich schuf man in diesen Jahren die One-Design-Modelle X-35 und X-41.

Eine Zäsur in der Geschichte der Werft stellte der Einstieg in die Blauwasserszene im Jahr 2008 dar. Niels Jeppesen, Miteigener und Konstrukteur, nahm die Herausforderung selbstbewusst in Angriff: Er verzichtete auf das Mittelcockpit, das die führenden Hersteller damals anboten, und brachte mit der Xc 45 eine Blauwasseryacht mit Achtercockpit auf den Markt. Ein genialer Schachzug, wie sich herausstellen sollte. Die 45 siegte auf Anhieb bei der Wahl zu Europas Yachten des Jahres, die Xc 38 tat es ihr zwei Jahre später gleich. Mittlerweile umfasst die Xc-Reihe fünf Yachten zwischen 35 und 50 Fuß, die über 50 Prozent des Umsatzes der Werft einspielen – beachtlich, wenn man bedenkt, dass der Name X nach wie vor als Synonym für leistungsorientierte Yachten gilt.

Die sportliche Regattaklientel bedient man seit dem Jahr 2010 mit der neu entwickelten Xp-Linie. Die sogenannte Performance-Linie, die wahlweise ORC oder IRC optimiert ist, verzichtet im Inneren weitgehend auf Holz; das teilweise aus GfK bestehende Mobiliar ist leicht und unterstützt



Schnörkellos.
Das Ambiente siedelt an der Grenze zur Nüchternheit. Mit dem Rücken zur Fahrtrichtung wird nur in der Dreikajütenversion navigiert, das Essen auf einer Corian-Arbeitsplatte vorbereitet



die Karbon-Bodengruppe bei der Ausstiefung des Rumpfes. Behagliche Wohnlichkeit ist eher rudimentär ausgeprägt.

Lückenfüller

Die klare Trennung des Angebotes in Langfahrt- und Regattayachten schuf nach Ansicht Niels Jeppesens Raum für die neue X-Linie, also Performance-Cruiser im klassischen Sinn – zurück zum Ursprung quasi. Der Einstieg erfolgte auf hohem Niveau. Das erste Modell, die 19 Meter lange X6, lief im Frühjahr vom Stapel, das erste für eine breite Klientel konzipierte Boot, die X4 (12,5 m), folgte im Sommer. Die Ziele sind seitens der Werft hochgesteckt. Die Yacht soll Cruising- und Regattabedürfnisse befriedigen, daher galt es folgende Aspekte zu berücksichtigen: Die X4 soll bei Leicht- und Starkwindbedingungen überzeugen, mehr Gewicht vertragen als die Xp und komfortabel durch raues Wasser segeln. Forderungen, die nur durch ein völlig

neues Rumpfdesign umsetzbar waren. Die Unterschiede im Detail: Die Yachten der Xp-Reihe haben einen sehr schlanken Bug mit flachem U-Spant, jener der X4 ist vergleichsweise voluminös und hat einen tiefen U-Spant. Im Gegensatz dazu ist bei der für Langfahrt konzipierten Xc-Reihe das Unterwasser im Vorschiffsbereich annähernd V-förmig konzipiert – für noch weiches Einsetzen in Wellen. Besonderes Augenmerk beim Design der X4 galt der benetzten Fläche, die man im Streben nach guten Leichtwindeigenschaften möglichst gering gehalten hat. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Yacht formelfrei konstruiert ist.

Der im Vakuum-Infusionsverfahren hergestellte Rumpf besteht aus Epoxy-Sandwich und Glasfasern, das Deck ist in GfK-Sandwich gebaut. Das zentrale Element der Bodengruppe bildet wie in früheren Jahren üblich ein Stahlrahmen. Während man bei der Xp-Reihe Karbon



Wandelbar. Zentrales Element im Salon ist der Tisch, der weggeklappt wie ein Designer-Möbel wirkt. Styling spielt auch in der Nasszelle, wo man mit Holz nicht gespart hat, eine wichtige Rolle. Die Doppelkoje in der Eigner-Kajüte ist eine Wucht, ebenso der verfügbare Stauraum



FOTOS: ROLAND DULLER (6), B. KOLTHOFF (1)

verwendet, hat man aufgrund des größeren Volumens kein Problem mit dem Comeback von Stahl im Rumpf.

Richtig Segeln

Die X4 verkörpert aus seglerischer Sicht das, wofür der Name X-Yachts seit Jahrzehnten steht: Keine Kompromisse beim Deckslayout, oberste Priorität für Funktionalität, Effizienz und Ergonomie. Das beginnt beim Zweimalings-Mast (Karbon gegen Aufpreis), der am Kiel steht und via Rodrigg verstagt ist. Der mittig ansetzende Achterstagspanner wird via Hydraulikzylinder bedient. Der Verzicht auf ein Hahnepot hat den Vorteil, dass beim Steuern kein Stag behindert. Die Genuaschienen liegen weit innen, oben am Kajütdach. Das ermöglicht enge Schotwinkel sowie gute Höhe am Wind und macht Barberholer überflüssig. Eine Maßnahme, die den Unterschied zur performanceorientierten One-Design- und Xp-Linie unterstreicht.

Ein weiterer Beweis für die sportliche Ausrichtung ist die Position der Winschen: Zwei stehen seitlich des Niedergangs, die Genuawinschen mittig auf den seitlichen Sülls, ideal zum Einstellen des Vorsegels mit guter Sicht ins Segel respektive Achterliek. Die Großschot-Winschen sind so positioniert, dass sie von Trimmer und Steuermann bedient werden können, wobei die Großschot konventionell vom Baum zum im Cockpitboden versenkten Traveller geführt wird.

Ein geradezu verpflichtendes Feature für die X4 ist der optionale fixe Bugsprit für Gennaker, Code 0 & Co. Der Ankerbeschlag ist in dieses Element integriert, die Rollreffanlage unter Deck und soweit wie möglich vorne positioniert.

Eine traditionelle Stärke von X-Yachts ist die Ergonomie des Cockpits: Die Höhe der Sülls passt exakt für durchschnittlich groß gewachsene Menschen, der ausgeprägte Knick im unteren Drittel hat die richtige

Neigung für kreuzschonendes Sitzen und egal für welche Cockpittisch-Variante man sich entscheidet, man kann sich abstützen. In der versenkbaren Version bleibt eine Erhebung in Form einer Fußstütze am Boden erhalten, im Fall des fix montierten Modells fühlt man sich dank Haltegriffe noch sicherer. Stauraum findet sich in den flachen Backskisten und tief im Rumpf hinter den beiden Rädern. Das Heck ist trotz klappbarer Badeplattform offen, denn Letztere reicht nur auf Pflichtbodenniveau.

Eine Lösung, die man überdenken sollte, ist die Führung der Hals- und Rollreffleine. Beide werden am Vorschiff via Decksaugen über den rund 15 cm hohen Knick der Kajüte zum Deck umgelenkt. Die hier entstehende Reibung und vor allem die wirkenden Kräfte sind nicht ohne. In diesem Punkt gibt's zweifellos Optimierungsbedarf.

Wetten, dass?

Schade, dass die Fernsehshow abgesetzt wurde – der Autor dieser Zeilen wäre ein Kandidat. Wetten, dass er mit verbundenen Augen erkennt, am Rad einer X-Yacht zu drehen? Schon am Liegeplatz ließ sich dieses trotz Doppelsteuerung beinahe widerstandsfrei bewegen. Eineinhalb Umdrehungen waren es vom Anschlag, also eine ziemlich direkte Form der Konversation. Das zeigte sich auch am Wasser: Die Yacht folgte minimalen Ruderbewegungen mit maximaler Präzision. Sie verlangt allerdings eine kundige Hand am Rad und ein Mindestmaß an Konzentration, denn die anliegende Strömung am Ruderblatt ist nur in Nuancen spürbar, ebenso wie jegliche Druckänderung in Böen. Diese feinfühligkeit bedingt, dass man das Rad sanft und dem Druck entsprechend bewegt. Steuern mit Fingerspitzengefühl – auf der X4 funktioniert das in Vollendung.

Im direkten Vergleich mit einer Italia 12.98 segelte die X4 bei Leichtwind an der Kreuz gleichauf. Am letzten Testtag, als es mit 12 bis 15 Knoten wehte, war sie an der Kreuz bei ident guter Höhe durchwegs schneller, wobei man der Fairness halber erwähnen muss, dass die X mit Karbonrigg und einer ideal geschnittenen 3Di-Garderober von North Sails ausgestattet war,

KONSTRUKTION

Niels Jeppesen

WERFT

X-Yachts

www.x-yachts.com

BAUWEISE

Rumpf aus Sandwich im Vakuuminfusionsverfahren (Schaumkern) mit Epoxy und E-Glasfasern, Deck aus GfK-Sandwich im Vakuuminfusionsverfahren, Bodengruppe mit Stahlrahmen verstärkt für optimale Verteilung der Kräfte von Kiel und Rigg im Rumpf, bündige Seeventile, alle Schotten anlaminiert, Kiel: zwei T-, ein L-Kiel, Ruder: freistehendes, balanciertes GfK-Sandwich-Ruder mit Niro-Schaft

SERIENAUSSTATTUNG

Am Kiel stehender 2-Salings-9/10-Alumast, Roddrigg, starrer Niederholer, hydraulischer Achterstagspanner (manuell), Fallen aus Dyneema SK78, im Deck versenkte Rollrefanlage (TD 300), Großschottraveller im Cockpitboden, Teak in der Plicht und auf den Bänken, sechs Winschen, vom Cockpit aus verstellbare Genuaholepunkte, Flushluken, Sprayhood-Garage, elektrische Ankerwinde, verzinkte Kette (25 m), Delta-Anker (16 kg), zweiflammiger Herd mit Backrohr, Kühlbox (90 l), Corian Arbeitsfläche, Ocean-Air-Rollos, Fäkalientank mit Absaugvorrichtung, 230-V-Landanschluss, Druckwasser (warm/kalt), Dusche am Heck, Rigg von Axxon (Karbon), Segel von North Sails, Winschen von Harken (Performance), Luken von Lewmar, Beschläge von Selden und Spinlock, Radsteuerung von Solimar, Rollref von Selden (Furlex TD300), Ankerwinde von Quick, WC von Jabsco

PREIS:**€ 284.500,-**

Basispreis, ab Werft

(exkl. MwSt.)

EXTRAS:

| | |
|--|----------|
| Großsegel, Norlam Tour, 5 Latten: | 11.665,- |
| Rollgenau (106%), UV-Schutz: | 7.735,- |
| Gennaker mit Bergeschlauch: | 5.235,- |
| klappbare Badeplattform: | 4.635,- |
| Teak auf Seitendecks: | 15.515,- |
| Gennaker-Ausrüstung: | 3.155,- |
| Sprayhood mit Nirorahmen: | 2.945,- |
| Bimini: | 3.140,- |
| Lazy Jacks: | 430,- |
| 2 Kompass auf Steuerkonsolen: | 1.140,- |
| Eberspächer Heizung D5: | 5.075,- |
| Bugstrahlruder: | 8.470,- |
| 3-Blatt Flex-O-Fold: | 845,- |
| Ladegerät & Inverter: | 2.480,- |
| B&G Electronic Paket: 2 x H5000 Grafik Display, GPS Antenne, H5000 Hydra Main Processor, Speed-, Wind- und Tiefenanzeige, WiFi Module, Service-Eingang, Netzwerk-Erweiterung | 11.630,- |

VERTRIEB**X-Yachts Marine GmbH,**

CH-8598 Bottighofen, Wassersport-Center,
Tel.: 0041/71680 0536,
E-Mail office@x-yachts.ch, www.x-yachts.ch

DATEN UND MASSE

| | |
|-----------------|--------------------|
| Rumpflänge: | 12,50 m |
| Länge WL: | 11,31 m |
| Breite: | 3,95 m |
| Gewicht: | 8.850 kg |
| Ballast: | 3.800 kg |
| Großsegel: | 54 m ² |
| Genua (106%): | 43 m ² |
| Gennaker: | 150 m ² |
| Tiefgang: | 2,50/1,85 m |
| Wassertank: | 340 l |
| Treibstofftank: | 200 l |

Kojen in Metern; Länge/Breite

| | |
|--------------------------------|------------------|
| Kopfbereich/Breite nach 1,90 m | |
| Vorschiff: | 2,0/1,40/1,34 m |
| Achterkajüten: | 1,95/1,20/1,20 m |
| Salon (Bb.): | 2,15/0,73/0,73 m |
| Salon (Stb.): | 1,85/0,70/0,65 m |

Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

| | |
|----------------|--------|
| Salon: | 1,91 m |
| Achterkajüten: | 1,86 m |
| Vorschiff: | 1,91 m |
| WC: | 1,90 m |

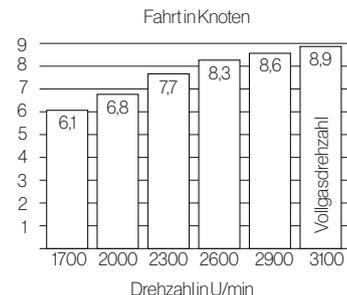
MOTOR

Serie: Yanmar 4JH45, Common Rail, 4 Zylinder, 2.200 cm³, 45 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 2-Blatt-Faltpropeller

Testschiff: Yanmar 4JH45, Common Rail, 4 Zylinder, 2.200 cm³, 45 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Faltpropeller (Flex-O-Fold)

FAHRLEISTUNGEN

(Propeller nicht optimal abgestimmt)



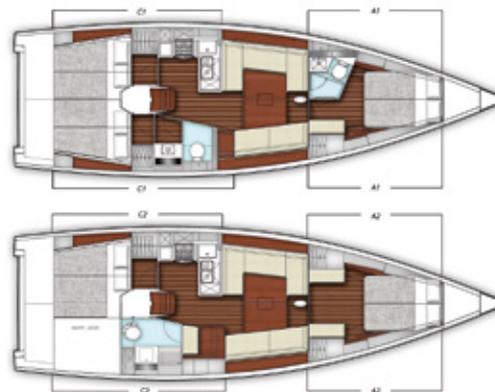
Lärmpegel (gemessen bei 2.000 U/min)
Salon 71 dB, Achterkajüte 72 dB

**AUF DEM PRÜFSTAND**

- ⊕ mit Stahlrahmen verstärkte Bodengruppe
- ⊕ durchgesteckter Mast, Rodd serienmäßig
- ⊕ Deckslayout

AUF DEM WASSER

- ⊕ Höhe am Wind
- ⊕ Präzision der Steuerung und Gefühl am Rad
- ⊕ Sitzergonomie im Cockpit
- ⊕ Stauraum im Cockpit
- ⊖ Führung der Rollref- und Halseine

**LEBENANBORD**

- ⊕ Salonkonzept mit Klappptisch
- ⊕ Nasszelle mit Ein-Tür-System
- ⊕ Eigenerkajüte mit viel Stauraum
- ⊕ helles Interieur
- ⊖ Achterkajüten eher klein

Yachttests zum Download: www.yachtrevue.at

TESTBEDINGUNGEN: Windstärke 5–15 Knoten, Seegang: 0, Dauer: 1 Tag, Ort: Cannes



Suboptimal. Die Umlenkung von Hals- und Rollrefleine



Optimal. Weit innen am Kajüt-dach liegende Genuaschiene



Funktionell. Bugspriet für Beisegel, inklusive Ankerhalterung



Sportlich. Das Deckslayout kommt Regattaseglern entgegen, funktioniert aber auch zu zweit

während die Italia einen via Roddrigg ver-stagten Alumast und Membransegel von Millenium Tech trug. Raumschots war der Abstand deutlich größer, allerdings hatte die X dank größerem Gennaker auch hier einen Vorteil.

Die Fahrleistung in Zahlen: Die Bestwer-te an der Kreuz lagen bei knapp über sie-ben Knoten, die Wendewinkel um 88 Grad, das entspricht einer Höhe von etwa 44 Grad am wahren Wind.

Im Wohnzimmer

Im Inneren offenbaren sich deutliche Unterschiede zur sportlichen Xp-Linie. Das Interieur wird von klaren, geraden Linien dominiert. Das schafft eine nüchterne Atmosphäre; der jeweilige Eigner kann ihr aber durch die Art der Einrichtung eine besondere Note verleihen. Die Summe aus Rumpf- und Decksluken, Fenster im Kajüt-aufbau sowie hellem Eichenholz wirkt eher kühl, Alternative wäre ein Mobiliar in klassischem Teak.

Raumaufteilung und -layout sind für eine Yacht dieser Größe geschickt gewählt.

Bei Bedarf mutiert die gesamte Schiffs-breite dank klappbarem Tisch mit einem Handgriff zur großen Dinette. Im zuge-klappten Zustand fungiert der Salontisch als pfiffig gestyltes Möbelstück mit prakti-schen Laden und Ablageflächen, die auch bei Lage benützbar bleiben. Die Pantry ist in allen Layout-Versionen (drei oder zwei Kajüten mit ein oder zwei Nasszellen) als L mit dreiflammigem Herd, Doppelspüle und reichlich Stauraum ausgeführt. Der Naviplatz hingegen erfüllt lediglich in der Zweikajütenversion höchste Ansprüche: Navigieren in Fahrtrichtung, Platz für Ins-trumente, beidseitige Zugänglichkeit. In der Dreikajütenversion gibt's ihn nur in ab-gespeckter Form, was den meist hochtech-nisierten Navigatoren in der Regel genügt.

Die Eigner kajüte im Vorschiff ist wahl-weise mit oder ohne Nasszelle erhältlich. Durch den ohnehin beachtlichen Stauraum unter dem dank Gasdruckfedern leicht auf-klappbaren Bett, im Kasten an Steuerbord und in verschließbaren Schapps scheint eine zweite Nasszelle durchaus ratsam. Ob-ligatorisch ist eine Nasszelle achtern. In der

Dreikajütenversion betritt man die Achter-kammer an Steuerbord durch die Nasszelle, wobei die einzige Türe wahlweise Toilet-te und Dusche oder den kompletten Nass-bereich vom Salon trennt. Das System hat übrigens Dehler erfunden und wird mitt-lerweile von vielen Werften in ähnlicher Form umgesetzt. Die Achterkajüten sind nicht übertrieben groß, erfüllen aber ihren Zweck: Stauraum, Breite der Kojen, Belüf-tung und Qualität der Matratzen, alles im grünen Bereich.

Praktische Features, die das Leben an Bord erleichtern, sind der Niedergang mit gewölbten Stufen, Niro-Haltegriffe im gesamten Schiff und ein des Nachts mit Rotlicht beleuchteter Boden.

Resümee

Niels Jeppesen hatte Recht: Zwischen den Supersportlern der Xp-Reihe und den soli-den Cruisern der Xc-Linie hat eine Palette aus echten Performance-Cruisern Platz. Unterm Strich präsentiert sich die X4 als schnelles Wohlfühlschiff in feiner Qualität und zu einem adäquaten Preis. ■