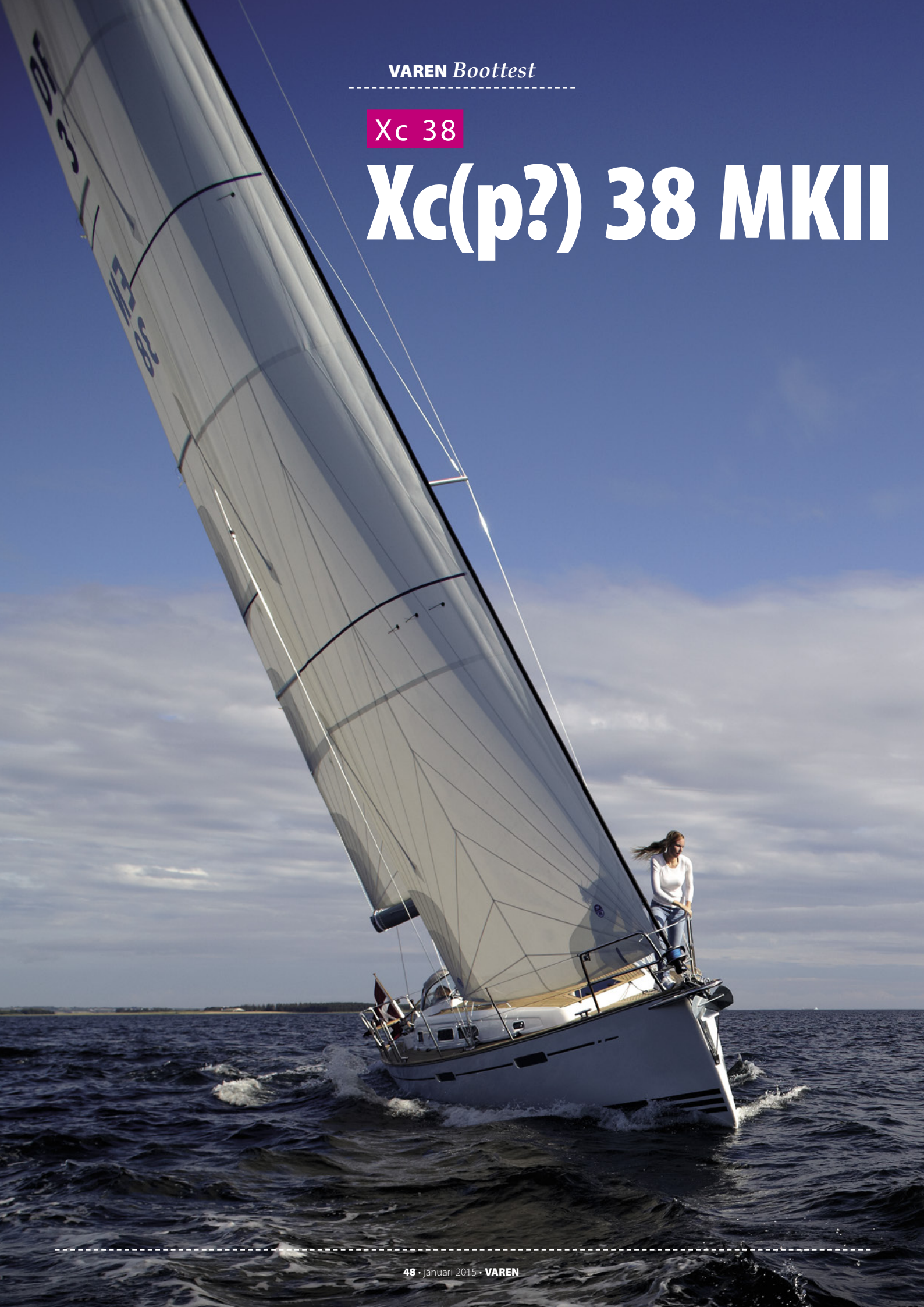




VAREN Boottest

Xc 38

Xc(p?) 38 MKII

Toen de Deense werf uit Haderslev in 2009 zijn eerste boot in de Cruising lijn presenteerde veroorzaakte dit een grote schokgolf binnen het trouwe publiek X-adepten. Het stichtende trio Jeppesen, Jeppesen en Hanssen had zich immers sinds 1979 geprofileerd met wedstrijdboten die in alle velden titels wisten te winnen. De eigenaars van deze jachten waren, zoals de meeste zeilers, erg trouw aan het merk maar intussen ook gemiddeld wat ouder en daar werd op het ideale moment op ingepikt. De vraag naar boten met krachtiger motoren, grotere tanks, comfortabeler cabines, meer zeilgemak en behoorlijke prestaties was concreet. Met de lancering van de Xc 45 werd daar op ingepikt. Het eerste model kreeg al snel opvolgers die even succesrijk bleken te zijn. De lijn kreeg er vier modellen bij: Xc 42, Xc 50, Xc 38 en vorig jaar de Xc 35. De boten wonnen prijzen op alle internationale fora en zijn ondertussen al aan een update toe. Varen trok naar Valencia voor een proefvaart rondom de Balearen met 'Wind', de boot van Luc Michielsen.

TEKST: J. LUNDEGAARD
FOTO'S: X YACHTS

Oersterk concept

De X-yachten worden traditioneel opgetrokken rondom een stalen frame dat de boten erg sterk maakt. De kiel wordt er aan bevestigd en om de krachten van de tuigage goed over de hele romp te spreiden wordt gewerkt met een doorgestoken mast die op het frame en dus de kiel steunt. Het is niet het meest lichte concept maar het heeft zijn deugdelijkheid reeds ruim bewezen en op de performance lijn wordt dit frame ondertussen in koolstofvezel gebouwd. Wanneer we de Xc 38 vergelijken met de Xp 38 merken we dat de romp heel wat voller is en voor de kiel een diepere V-vorm meekreeg. De Xc is een tiental centimeter breder en weegt bovendien wel 25% meer dan de Xp. Een bijna 2 meter diep stekende kiel van 3.650 kilo zorgt voor een goede ballastratio van 42% en dus kan dit schip een krachtige tuigage aan.

Klassieke, comfortabele en veilige deck lay-out

De ruime cockpit geeft een veilig gevoel. Dit heeft ongetwijfeld ook te maken met de gesloten spiegel en de diepe zitbanken. Voeg daarbij de hoge voetrail,

die een goed beschermde gangboord over het hele schip creëert, en de grote cockpittafel en je krijgt een heel veilig gevoel aan dek. Achteraan twee Jefa stuurwielen en een gesplitste achterstag met hydraulische bediening. Voor de bediening van het lopend want wordt gekozen voor de hoogwaardige Andersen lieren. De 40's voor de bediening van het grootzeil nabij de stuurman, de 46's voor de voorzeilen en daar moet de bemanning mee aan de slag want vanaf de stuurstand kan je er niet bij. De spiegel kan neergeklapt worden en vormt zo een mooi zwemplatform met laddertje. We vinden er tevens de ruimte die het reddingsvlot herbergt. Opvallend is de enorme bakskist aan stuurboord, hier kan je erg veel in kwijt. Dit is een grote meerwaarde op de Xc 38 want op grotere modellen wordt gekozen voor de derde hut. In de opbouw valt het grote vaste windscherm op dat getooid is met een weggeborgen buiskap. Dit soort constructies zie je wel vaker op Scandinavische boten en biedt de nodige bescherming bij barre omstandigheden. Centraal in de kuip, bevestigd aan de achterzijde van de tafel, vinden we een console met het kompas, de plotter, de vuldop voor de diesel en de instrumenten, op het testschip is dat de Raymarine ST70. Wat verder opvalt is de brede, met knappe teak belegde, gangboord met vrij centraal geplaatste puttingen voor de verstaging. De fractionele, aluminium John Mast is getooid met twee sets zalingen en standaard uitgerust met een onderbroken Rod-rigging. De genuarail is geplaatst tegen de dekopbouw terwijl we de overloop van het grootzeil net voor het windscherm vinden. De meeste lijnen zijn flush weggewerkt en komen op een centrale piano met twee sets stoppers. Aan bakboord, en in de filosofie van shorthanded zeilen voor bezadigde schippers, staat hier meestal een elektrische lier, zo ook op het geteste schip. Een luxe waar je snel aan went. In het dek zijn drie grote raampartijen verwerkt die naadloos overgaan in de teak bekleding. Klassiek en zeer mooi. Aan goede handgrepen is er geen gebrek. Op het voordek vinden we een flush dek met een goede ankersluit met elektrische lier en furler van het voorzeil. Opvallend is de stoere boegspriet (in optie) met een uitstekend weggewerkt ankerbeslag. Voegen we daarbij nog de twee stoeltjes die in de preekstoel op de spiegel van de boot gemonteerd staan en je krijgt een bijzonder gezellige en veilige ervaring aan dek.



Technische gegevens

Lengte:	11,58 m
Waterlijn:	10,38 m
Breedte:	3,81
Diepgang:	1,98 m (1,6 m korte versie beschikbaar)
Ballast:	3,650 kg (42%)
Motor:	40 pk
Watertank:	375 liter
Brandstoftank:	200 liter
Prijs:	vanaf 235.000 euro ex. btw
Info:	www.x-yachts.be - ev@x-yachts.be - 0475/28.71.62

Luc en Lieve.



“Na 250 exemplaren was het tijd voor een opfrissing en wat nieuwe ideeën.”

Origineel concept voor het interieur

De Xc 38 is alleen te verkrijgen met twee hutten en dat is bepalend voor het concept van het interieur van dit schip. Zo krijg je naast de enorme baksist aan stuurboord ook een ruimere natte cel met apart douchegedeelte. Aan bakboord achteraan vinden we in de ruime gastencabine een groot bed van 2,05 m x 1,57 m met een goede dual density foam matras. Licht krijg je hier door twee openende ramen, één naar de cockpit toe en één richting dek. De J-vormige keuken heeft alle comfort en is belegd met Corian werkbladen, deze zijn makkelijk in onderhoud en blijken oersterk. Aan bakboord een mooie kaartentafel volgens de regels van de kunst. Naast een goede zitbank vinden we een ladenblok met vier schuiven, een ruim tafelblad en plaats voor de instrumenten en het schakelpaneel. De rest kan je kwijt onder je stoel.

Het salon is erg ruim met beiderzijds een zitbank van meer dan 2 meter die onder zeil tot een goede slaapplaats omgebouwd kan worden. Aan bakboord een U-vormige bank rondom een opklapbare tafel. Op de eerste versie van het schip was de bekleding voornamelijk in het scheepse mahonie terwijl op de MKII voor de veel lichtere teakkleur gekozen is. Aan opbergmogelijkheden geen gebrek al is de ruimte onder beide zitbanken gereserveerd voor de watertanks en de verbruikersbatterijen, kwestie van het zwaartepunt zo laag mogelijk te houden. Vooraan vinden we tot slot een bijzonder ruime eigenaarscabine met, net als elders op het schip een stahoogte van minimum 1,85 m. Opvallend is het mooi uitgevoerde kingsize bed van 2,05 x 2,05 meter op lattenbodem en uitstekende matras met daaronder een ruime bergruimte en toegevoegde laden. Twee romp- en één dekraam geven ook hier heel wat licht. In het salon zorgen drie dekluiken en liefst acht ramen voor veel licht. Op de vernieuwde versie voert het lichte en eigentijdse design de boventoon al zullen er altijd adepten van de scheepse mahonie interieurs blijven.

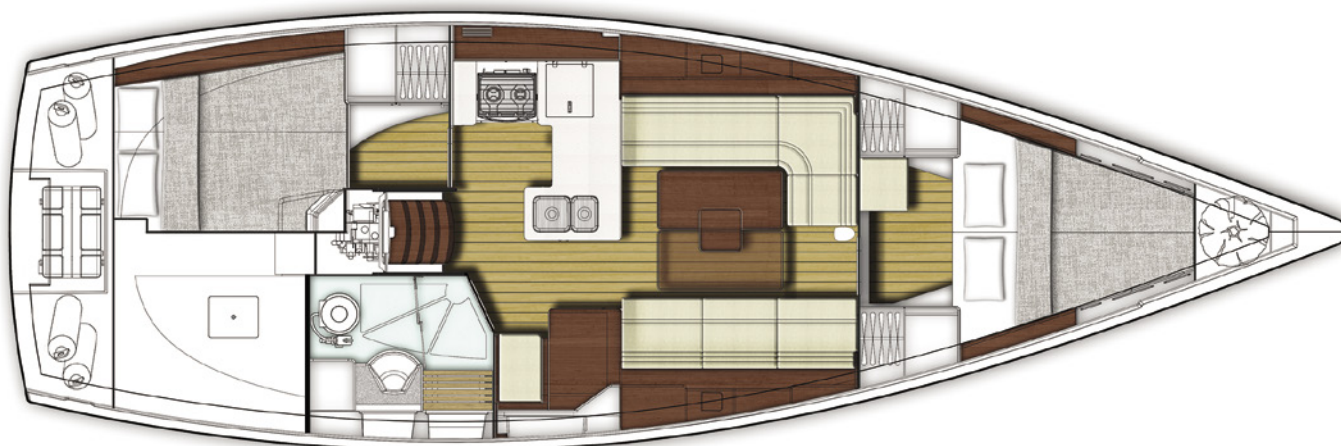
Testvaren in de Balearen

Toen we de gelegenheid kregen om de Xc 38 van Luc Michiels, de 'Wind', te gaan proefdraaien tijdens een weekje Balearen kon de pret niet op. Hoewel, als besmette wedstrijdzeilers met X-ervaring, vreesden we teleurgesteld te zullen worden door het vaargedrag van deze cruiser. Niets was echter minder waar. We troffen het schip aan in de haven die roem verwierf tijdens de laatste 'echte' America's Cup, Marina Real Juan Carlos I en maakten er kennis met Luc en Lieve. Het koppel is met dit schip niet aan zijn proefstuk toe. Eerder voeren ze al met een Jeanneau en een Contrast die later vervangen werd door een Bowman 40, een knappe klassieke Engelse langkieler, met thuishaven Goese Sas. Toen ze in 2012 op zoek gingen naar de opvolger hadden ze al wat mijlen gevaren aan boord van de Xc 42 van vrienden en daar kregen ze een uitstekend gevoel bij. Het moest een solide schip worden met een stijve romp die zich makkelijk met zijn tweetjes zou laten zeilen. Veiligheid stond ook hoog op het verlanglijstje. De doorgestoken mast, het massieve kielframe en de goede reputatie waren voor Luc ijzersterke argumenten. Voeg daarbij de uitstekende afwerking en men dacht al snel richting X-Yachts. Voor hun project was de 38-voeter een betere keuze omdat twee hutten volstonden en ze daar de enorme bergruimte in de cockpit bij kregen. Natuurlijk speelde ook het budget zijn rol.

Veertien dagen op pad.

Op het programma staat een rondje Balearen, aan boord zijn twee volwassenen en twee grote kinderen van 10 en 12 jaar. Onder een warm zonnetje starten we de Volvo Penta van 40 pk met saildrive en tuffen de haven uit. Het is opvallend hoe kort de boot draait, zowel vooruit als achteruit. Een boegschroef heeft dit schip echt niet nodig hoewel het kan bijdra-





Innovaties op de MK II

- Full LED verlichting boven- en onderdeks
- Nieuwe kiel voor verbeterde stabiliteit
- Grotere rompramen
- Nieuwe styling voor het interieur, meer open en nog meer licht
- Hertekende keuken met ruimte voor microgolf en espressomachines
- Aangepast navigatiestation met grotere tafel
- Extra laden en opbergmogelijkheden in eigenaarshut



gen aan het vertrouwen van een minder ervaren stuurman. Bij 1.800 rpm halen we 6 knopen, op kruissnelheid (2.200 rpm) 7,2 knopen en op maximum regime (2.800 rpm) gaan we naar 8,5 knopen. Haast hebben we evenwel niet en dus hijsen we de prachtige set North Sails, type 3Di, een demo-exemplaar van een Xp 38 dat Luc op de kop wist te tikken. Geen rolgrootzeil maar een doorgelat zeil dat er erg mooi bij staat. Vooraan een 106% genua die voldoende energie levert om dit schip een aardig stukje te laten zeilen. Luc stelt dat een zelfkerende fok overbodig is. De dubbele stuurwielen doen erg precies hun werk met voldoende respons om je een gevoel te geven van wat er onder water gebeurt. De boot komt op snelheid en we krijgen een verraste grijns om het gezicht, dit is genieten. Ook de eigenaar Luc, heeft heel wat zeilervaring en weet het vaargedrag te waarderen. De boot moet niet veel onderdoen voor de Xp 38 die we eerder al konden testen. Natuurlijk spelen het grotere natte oppervlak en het grotere gewicht hun rol maar dit voel je vooral als er minder dan 6 knopen staat. En eerlijk gezegd, in cruising

mode gaat de motor er dan al snel bij. Wanneer we naar ruimere koersen gaan lonkt de gennaker op furler op de knappe boegspriet. Een element dat de boot een stoere look meegeeft en een zeer handig ankerbeslag met zich draagt. Gedurende de vakantie zullen we erg vaak gaan ankeren. Dit schip heeft immers alle troeven in huis voor een langer verblijf aan boord. Grote brandstof- en watertanks, drie grote batterijen en wat extra zonnepanelen (80 W) die net voor de mast een plaatsje vinden zorgen voor een grote autonomie. De bijboot leggen we ondersteboven op dek en om een goed zicht te behouden laten we de opblaasboot leeglopen. De boot laat zich makkelijk met zijn beidjes of zelfs alleen bedienen. Als het wat harder gaat waaien krijgen we ook het reven zo voor elkaar. Het is genieten van de goed uitgekende dek lay-out en het knappe en functionele interieur. Met zijn viere is dit ideaal en ook tijdens de lange nachtetappe was het in het salon prettig rusten. Aangekomen in de haven visten we beide vouwfietsen uit de diepe ankerbak en trokken er op uit.

De MK II zet het succes verder

Het orderboek van X-yachts vertoonde vorig jaar een onverwachte piek al moet gezegd dat het merendeel van de productie naar Azië verscheept werd. Hoewel het vooral performance jachten waren doet ook de cruising line het wonderwel. Na de eerste vijf succesvolle modellen in de Xc Cruising line wordt in 2015 begonnen met een tweede editie gebaseerd op dezelfde romp. De MK II krijgt een paar optimalisaties maar vooral een vernieuwd interieur mee (kaderstukje). Het leidt geen twijfel dat het succes een vervolg zal krijgen. De knappe verschijning combineert veiligheid, hoogwaardige bouw kwaliteit en uitrusting, met uitstekende zeilprestaties. Veel ex-racers, ook in onze contreien, genieten nu van een cruiser van X-yachts, en zo krijg je een Xc(p?). Dat je voor dit schip een flinke duit moet neertellen is helaas geen geheim maar je krijgt een erg waardevast schip en een uitstekende service van de Belgische dealer. Een boot wordt gebouwd door mensen en daar horen kleine fouten en defecten bij. De eigenaar van de 'Wind' vroeg ons nadrukkelijk te stipuleren dat er ook bij hem dingen aangepakt dienden te worden maar dat dit erg precies en snel werd opgevolgd door Eddy Verbinnen, de verdeler voor België. Een tevreden klant is de beste reclame. ■

