

VAREN *Boottest*

Xp 33: Performance voorop

Maak een nieuw ontwerp voor een toenemende klantengroep met interesse in makkelijk handelbare en goedkope sportboten, waarbij zeilplezier voorop staat.' Dat was zowat de opdracht die Niels Jeppesen, de huisontwerper en mede-eigenaar van X-Yachts, meekreeg voor de nieuwe X performance 33. Zeilplezier betekent hier dat niet alleen proportioneel met maximum snelheid moet kunnen gevaren worden, maar dat men zich ook aan boord voelt van een boot met een perfecte balans. Bovendien moet die niet uitsluitend wedstrijdgericht zijn, maar ook bruikbaar als snelle cruiser. Varen probeert even na te gaan of al die punten ook worden ingevuld.

Tekst: Paul Van den Keybus

Foto's: Paul Van den Keybus, Lucien Marnix en X-Yachts



“X-Yachts is erin geslaagd de performance-factor van de Xp 33 op een hoog peil te brengen.”

Concept en bouw

Het uiterlijk is alvast opvallend, zeker voor een X-Yacht. De maximale breedte begint pas halverwege de romp en wordt bijna helemaal tot achteraan doorgetrokken. Op ruime koersen moet de Xp 33 dus alvast qua planeren wel iets te bieden hebben. Twee kenmerkende knikken in de open spiegel zijn nieuw. Het vrijboord is relatief laag, met een ronde kajuit-opbouw. De grote open kuip is in tweeën opgedeeld met achteraan ruimte voor de stuurman, dan volgt de grootschootoverloop op de vloer. De overige plaats tot aan de kajuitopbouw heeft aan weerskanten een comfortabele zitbank waarmee de overige bemanningsleden ook geen werkruimte te kort komen. Alle vallen liggen bovendeks - waar die bij de meeste andere X-en verborgen liggen - en gaan naar een reeks klemmen voor de bediening vanuit de kuip. De gangboorden zijn breed, maar handgrepen zijn niet standaard. De reling is van normale hoogte en vrij stevig, maar de scepters staan ver naar buiten, wat enige problemen geeft bij het langsij instappen. De voetlijst daaronder is immers afgeschuind voor een comfortabele buitenboordzit van de bemanning. De staafverstaging kan echter bij dat instappen enige hulp bieden. De zeer lichte en vanuit de kuip bedienbare boegspriet van koolstofvezel kan tot twee meter ver worden uitgeschoven waardoor ook bijna plat voor het laken zeilen met een genaker mogelijk wordt. In tegenstelling tot een symmetrische spinaker is die genaker iets vergevingsgezinder voor fouten en maakt zo samen met de rolgenua en de voorziene ruimte voor een anker de boot ook voor snelle toervaarders aantrekkelijk. Het reeds vermelde koolstofvezelmateriaal vinden we eveneens terug in het kielframe in de bodem van de romp. Die werd gebouwd met vinylester - uiterst

goed bestand tegen osmose - volgens de vacuüm-infusiemethode. Deze constructie resulteert in een uiterst sterke en relatief lichte schaal, waarop de T-vormige loden kiel met bulb een vrij krachtige hefboomwerking uitoefent. Het ballastaandeel bedraagt bovendien zo'n 40% van het totaal gewicht en levert daarmee een bijzondere stabiliteit op. Ook de knikken in het achterschip dragen daar onder helling toe bij.

Opvallend maar even onzichtbaar is de roerconstructie: de helmstok heeft zijn aangrijpingspunt helemaal achteraan, terwijl de roerkoning zo'n 130 cm verder naar voren staat. Zo blijft de kuip mooi vrij voor de stuurman, en bovendien steekt het roerblad daarmee ook dieper. Onder grotere helling wordt het minder uit het water gelicht, houdt dus meer grip en beperkt daarmee de neiging om uit het roer te lopen.

Interieur

Het interieur is licht met een contrast tussen de witte kunststof en het hout, waarvan de nerf horizontaal is verwerkt. Het geheel geeft een relatief ruime indruk. Gewichtsbesparing in functie van het zeilgedrag dwingt tot afslanking van het interieur. Toch blijft de Xp 33 op dat vlak leefbaar. Zo kan er gekookt, geslapen en gegeten worden. Dat laatste kan aan een behoorlijk grote en stevige tafel, die echter erg gemakkelijk te demonteren is voor wedstrijden. Het koken gebeurt aan bakboordzijde naast de trap, waar een klein keukenblok toch enige bereidingsmogelijkheid biedt. De stahoogte is daarbij min of meer beperkt en de kleine opstapjes op de vloer vragen wel gewenning. Aan de andere kant van de trap - met daaronder de uitstekend bereikbare motor - treffen we een redelijk grote kaartentafel aan, met mogelijkheid voor het verder installeren van





Prachtig lijnenspel van de romp.

Foto: Lucien Marrix

instrumenten. Aan die kant zit ook het eenvoudige elektriciteitspaneel dat wel wat schroefwerk vraagt om het te openen. Tussen voorpiek en salon vinden we het toiletblok met aan stuurboord het toilet en aan bakboord een wasbak. Het geheel is netjes afgewerkt en voldoet aan de belangrijkste behoeften. Op te merken valt dat in het vooronder de koker waarin de boegspriet zich bevindt, ook netjes bekleed is. Slapen kan in de dubbele achterkajuiten, die wel behoorlijk lang zijn (ong. 1,95 m) maar open en derhalve niet direct privé. Ook op de salonbanken en in het als optie verkrijgbaar bed in het vooronder is er slaapgelegenheid. Daarmee kan occasioneel een hele wedstrijd bemanning onder zeil gaan.

Zeilen

We hadden geen ideale weersomstandigheden op de Oosterschelde toen we de gelegenheid kregen de nieuwigeling te testen. Een schommelende windkracht drie en vlak water lieten hem niet te tonen wat hij echt in huis heeft bij hardere wind, maar vaak zegt een eerste impressie al heel wat. Via het relatief eenvoudige instrumentenpaneel starten we de 20 pk Yanmar-dieselmotor, die praktisch trillingvrij zijn werk doet. Het geluid in de kuip wordt zelfs overstemd door de continu draaiende afzuigventilator in het motorbedieningspaneel. Voor ons zou die best uitgeschakeld worden vanaf het moment dat de motor echt start. De kruissnelheid is een dikke zes knoop, met een maximum van 7,7 knoop. Ruimschoots voldoende cijfers dus. De manoeuvreerbaarheid is uitstekend met een draaicirkel die zich bijna beperkt tot de lengte van de boot. Het mooie Elvström-grootzeil - andere merknamen zijn uiteraard mogelijk - wordt gehesen. De rolgenua heeft een lintbediening, waardoor de trommel bijzonder compact is en de genua laag aan dek kan gevoerd worden. Even afvallen in de met zowat acht knoop



Rolsysteem op lint.



Eenvoudig interieur kan mooi aangekleed worden.



De voorpiek kan wel afgesloten worden.



Open spiegel en knikje in de romp.



Kaartentafel met doorgang naar de open achtercabine.

waaiende wind en de Xp 33 accelereert direct. Bij het minste zuchtje wind springt hij aan en nooit komt de snelheid onder de zes knoop, aandewinds minimaal 6,2 knoop. Bij een schijnbare windhoek van 70° en 14 knoop ware windsnelheid loopt de snelheid op tot 7,8 knoop, en een schijnbare windhoek van 45° en 10 knoop ware wind leverden 8,2 knoop. Dit laatste is een snelheid die ook gehaald wordt bij het gebruik van de asymmetrische genaker op een ruimere koers. Opvallend is de lichtheid waarmee het geheel daarbij

te bedienen valt. De XP 33 voelt aan als een vergrote 470, een gevoel dat nog versterkt wordt door de lage en open achterspiegel. Ook voor occasionele opstappers zoals wijzelf is de boot vergevingsgezind qua trim, maar de iets hardere windvlagen vroegen toch om enige alertheid. De bediening van het grootschoot-voetblok was daarbij een probleem. De importeur heeft echter achteraf gemeld dat dit te wijten was aan foutieve montage. Na correctie bleek alles perfect te werken. Wat ook perfect werkte was de bediening van de achterstagspanner, met een lijn die naast het voetblok geplaatst is. Opvallend was dat de toch hoge cijfers van het pooldiagram vrij goed overeenstemden met onze waarnemingen, waarmee de Xp 33 gerust plaats mag nemen in het eerder dunbevolkte peleton van echte zeil-boten.

Conclusie

Zoals uit het voorgaande hoofdstuk blijkt is X-Yachts erin geslaagd de performance-factor van de Xp 33 op een hoog peil te brengen. De snelle cruiser-factor heeft het iets moeilijker, maar langere en snelle overtochten met een beperkte bemanning liggen hem absoluut. Een wedstrijd als de transquadra lijkt hem op het lijf geschreven. Het derde (kostprijs-)element uit het 'lastenboek' scoort relatief het minst, vooral door een aantal prijsverhogende elementen als daar zijn o.a. de bouwwijze, de loodkiel, de roerconstructie, de rolgenua, de rod rigging en de boegspriet. Bij de basisversie met een prijs van 105.000 euro ex. btw werd daarom gespaard op het vlak van uitrusting. Die prijs klimt snel naarmate er meer elementen worden bijbesteld. Het zeilplezier echter en het feit een X met waardebehoud te bezitten zal waarschijnlijk menig enthousiasteling ertoe aanzetten toch een begerige blik in de richting van de Xp 33 te werpen.

XP 33

LOA:	9,99 m	Motor:	Yanmar 20 pk-diesel
LWL:	8,86 m	Grootzeil:	33,8 m ²
BOA:	3,21 m	Racing voorzeil:	36,0 m ²
Diepgang:	1,90 m	Genua 106 %:	29,2 m ²
Ballast:	1.700 kg	Asymm. Spi:	93,0 m ²
Werverplaatsing:	4.300 kg	Prijs:	105.000 euro ex btw

X-YACHTS Belgium, Escape N.V.,
Hooiweg 24a, B-2222 Itegem
Tel +32 (0)475 28 71 62
Fax +32 (0)15 24 32 60
ev@x-yachts.be
www.x-yachts.be

