

Ægte X-faktor



Cockpittet er stort, enkelt og fungerer godt under sejlsads.



Kistebænkene er lange og klappbordet i teak er stort med køleboks i midten.



PANTAENIUS
X4⁹

Fuld forsikring
inklusive skat, årligt
86.959,12 kr.
heraf skat
61.157,27 kr.

SELVRISIKO PÅ KASKO: 31.500 KR.
BÅDENS PRIS: 4.563.975 KR.

Kontakt Pantaenius
på tlf.: 97 51 33 88

En del af det redaktionelle
samarbejde mellem
**Pantaenius
& BÅD**

X4⁹ er den nyeste båd i X-Yachts serie af luksuriøse performancecruisere. Vi har været en herlig tur på vandet med nyheden.

Vinden var let og springende og vores forventningerne var spændte, da vi sejlede ud af Årøsund Havn og satte sejl på den helt nye 49 fod store X4⁹, der er stift, stærkt og forholdsvis let bygget i epoxy med vakuum og infusion. Båden er indrettet til selvslående fok, men vi sejlede med den større 106 % fok.

Den nye X4-serie lægger sig mellem den mere kapsejlsorienterede Xp-serie og de dedikerede Xc-cruisere, og i kølvandet på værftets tidligere succesfulde 40 fod plus serie med f.eks. X-40 og X-43, bare i en moderne og mere luksuriøs udgave.

"De nye X4-både er forholdsvis tungere, fordi de har mere volumen for og agter og højere fribord," fortæller værftets chef-designer og medejer Niels Jeppesen.

"Apteringen er tungere og X4-bådene har desuden bedre motor, og alene den bedre isolering af motorrummet vejer 70 kg mere. Til gengæld bærer skroglinjerne vægten bedre, og vi har tilstræbt en god vægtcentrering med alle tanke under dørken, og noget af den vægt vi sparer ved at bygge i epoxy, er blevet flyttet ned i kølen," forklarer Niels Jeppesen.

Vores testsejls blev sejlet i værftets tredje X4⁹, der er bygget til en amerikansk

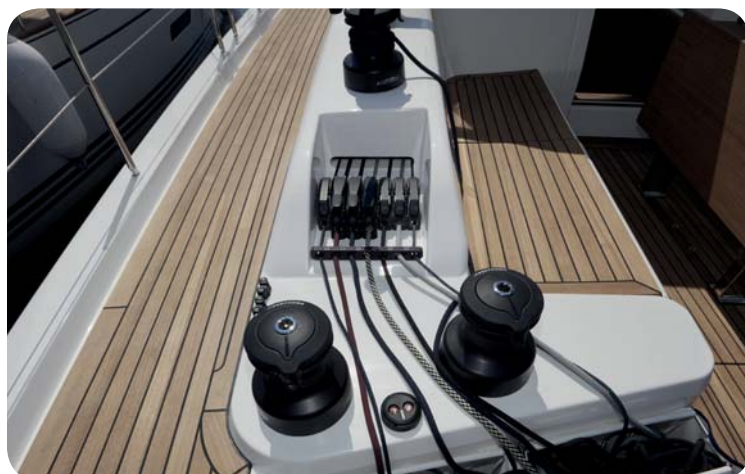
sejler, og båden skulle kort efter vores test afskibes til USA fra Holland. Da vi gik om bord, havde båden kun sejlet fra Haderslev til en bådmesse i Neustadt ved Lübeck, og tilbage til Årøsund. Det var mest for motor, så det var næsten en jomfrusejls.

Livlige accelerationer

Vi accelererede hurtigt og dejlig mærkbart i den lette vind, da vi halede sejlene hjem til bidevind, trods bådens ca. 13.000 kg sejlede vægt og en mærkbar modstrøm i Årøsund i dagens sydøstlige vind. Farten kunne vi reelt ikke bedømme, fordi vi ikke kendte styrken på modstrømmen, men vi følte nærmest ikke strømmen på bådens gode fart.

Da vi kom ud af selve Årøsund stod der en solid gammel dønning fra nattens blæsevejr. Her viste X4⁹ for alvor sin styrke. Hvor mange andre cruisingbåde ville stå og nikke i dønningen, sejlede den nye X4⁹ stadig overraskende god fart. Det gjorde den stadig, da vinden fløvede næsten helt ned, og vi sad i en RIB og fotograferede. Her måtte vi holde fart i båden, hvis vi ville følge med X4⁹eren.

Den yngste søster i den store X-familie stak stævnen ud af vandet i de største dønninger, men båden er så godt



Storskødet, alle fald og trimliner er ført tilbage til ratkonsollen gennem cockpitarme til de to store spil.



Ratkonsollerne er enkle og solide med god plads til instrumenter. Her med kulfiberrat som ekstraudstyr.



Der er stuverum i kistebænkene i hver side.



Hækken kan åbnes som badeplatform eller port til dinghy-garagen.

vægtcentreret, at den hurtigt faldt til ro igen og bare sejlede. Vi fandt at båden sejler mere letbenet og næsten jolleagtigt livligt end størrelsen og især vægten indikerer.

Samtidig fornemmede vi, at X4⁹ har en høj stabilitet, der i den lette vind viste sig ved, at når vi fik et pust, så krængende båden kun ganske let, men accelererede til gengæld hurtigt og mærkbart.

Da vinden flovede næsten helt væk i den til tider voldsomme dønning, daskede vi nordpå gennem Årøsund, hvor vinden sprang til en nordlig retning, som betød, at vi kunne krydse i farvandet mellem Årø og Haderslev Fjord i en styrkemæssig rimelig stabil, men også let springende vind, som vindinstrumentet angav til fem knob eller 2,5 m/sek. Visuelt bedømte vi vinden til 3+ m/sek, og her var strømmen kun ganske svag.

Vi udfordrede bådens VPP

På denne del af turen lå farten på mellem 5,2 og 5,6 knob, og det var næsten præcis samme fart som vinden, så vi genererede faktisk mere fartvind,

end vi havde forventet at kunne med en relativt tung cruisingbåd. Vi slog over 82-85 grader i den lette, springende vind, og det var en smule bedre end bådens VPP for vindstyrken.

Ifølge samme VPP sejler X4⁹ op til ca. 7,6 knob i 10 m/sek. med 40 grader til den sande vind, og bådens topfart er beregnet til knap 11 knob på en agten-for-tværs i 10 m/sek.

Vi lægger ikke skjul på, at vi var begejstrede for at sejle båden, der følte meget lettere end dens faktiske vægt, og når vi skriver at den har ægte X-faktor, så er det ikke kun fordi vi synes båden sejler godt. Den er også godt indrettet af et værft og et designteam, der ved hvordan en båd fungerer godt.

En X-båd bliver ifølge Niels Jeppesen aldrig et sommerhus for sejl, og vi har altid oplevet med værftets både, at man ikke skal bedømme dem på en bådudstilling, men skal ud at sejle med dem og mærke dem som sejler, fordi man ikke lige kan se alt det, der giver ægte sejlglæde og får det til at kildre i et sejlherte.

Velfungerende cockpit

Det store cockpit er så enkelt, som det næsten kan gøres, så det er nemt at bevæge sig ubesværet rundt. Fald og trimliner er ført tilbage under ruffet og cockpitkarmen til et batteri af Spinlock aflastere i karmen og to Harken spil på en repos bag karmen.

Testbåden havde et genuaspil fremme på cockpitkarmen og spillene var elektriske. Begge dele er ekstraudstyr. Det er ideen, at rorsmanden på f.eks. duo-besætninger skal kunne sejle båden alene med bådens selvslående fok og de to spil. Skøder og de vigtigste trimhal er dubleret, så de kan trimmes i begge sider af cockpitet. Der hænger to store poser bag spillene til alt det løse tovværk.

Bådens lave hæk kan foldes ned som badeplatform, og der er garage til en gummibåd under cockpitet. Sprayhooden kan virke lidt høj, så der er yderligere en ny, lavere og mere sporty sprayhood på vej.

Vi fandt en praktisk detalje ved sprayhooden,



Rulleforstaget er placeret under dækket. X4⁹ fås med forskellige bovspryd med ankerrulle. Her i kulfiber.



Forlugerne er flush-monteret. Forrest ses et stuverum, hvorfra man f.eks. kan hale en gennaker direkte op.



Alle fald og hal fra masten er ført direkte under ruffet ved masteroden.



Vangskruerne er placeret helt i borde, og er ført ned til de skjulte røstjern gennem båden brede lønning.

hvor dens sider er trukket så langt ind på ruffet, at der plads til at stå ved siden af, når sejlet lige skal hjælpes ned i bomposen.

Styringen bliver trimmet

X4⁹ har desuden dobbelt ratsystem fra Jefa på fine konsoller med plads til kortplotter og instrumenter, og båden havde to rat i kulfiber.

Bedre kan det næsten ikke blive, og alligevel var det lige her, vi blev skuffede på testturen, for vi plejer at kunne styre med to fingre med den normalt altid gode kombination af Jefa og en velafbalanceret X-båd.

Båden var egentlig nem at styre, og vi kunne godt mærke den, der i øvrigt er perfekt balanceret og næsten helt neutral på roret, men styringen var simpelthen for stram til at styre med få fingre, og det tog lidt af ideen med testbådens to lette rat i kulfiber.

Det skyldes ifølge produktionschef Peter Thorup Hovgaard og Niels Jeppesen, at wireføringen var blevet mere kompliceret end sædvan-

lig på grund af bådens garage under cockpittet. Dette vil blive rettet, så også X4⁹ kan styres med to fingre. Det lovede de begge efter testen. "Det er ganske enkelt en vigtig del af X-bådenes DNA, at styringen er let, så man virkelig kan mærke båden," forklarede Niels Jeppesen efter testen.

Det er i øvrigt et rigtig fint plus for rorsmanden, at han kan sidde og styre med et ben på hver side af rattet, og nå de to spil foran ratkonsollen.

Aptering der fungerer til søs

Testens største positive overraskelse kom dog, da vi gik ned om læ, for det var ikke en stor overraskelse, at X4⁹ er meget velsejlende.

Vi var ikke begejstrede for den lidt kantede aptering af Alpi-finer i en af de første udgaver af lillesøsteren X4³, men her gik der et "wow" gennem hovedet på os over bådens elegante aptering i eg, der kan tilvælges.

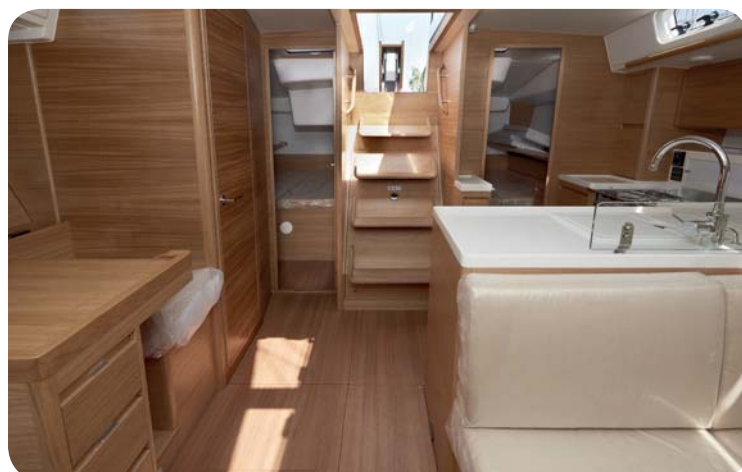
Apteringen er på ingen måde nyskabende, men den er i sin indretning enkel og funktionel, så den kan fungere både i havn og ude til søs i



Den brede 9/10s rig er med tre salinger og rodrig. Den kan spændes hårdt, fordi båden er bygget stift med epoxy.



Aptering i eg er elegant. Desværre kan ingen billeder gengive den gode oplevelse vi havde af træværket og håndværket. Ellers er indretningen traditionel og enkel på den gode måde.



Her et kig agterud mod trappen over motorrummet og de to agterkahytter. Døren om styrbord er ind til bådens fælles toiletrum.

Ægte X-faktor – X4⁹

Ejerkahytten er forkælet med plads og en næsten helt fritstående dobbeltkøje. Gode garderobeskabe, skuffer under køjen og ikke mindst direkte adgang til eget toilettrum med brusekabine.

MOTORVALG

Yanmar motoren på 57 hk med sejldrev og 2-bladet 20" Flex-O-Fold foldepropel er standard for X4⁹. Propellen kan op-graderes til en 20" 3-bladet Flex-O-Fold. Motoren kan desuden opgraderes til Yanmar 4JH80CR 80 hk med sejldrev og 3-bladet Flex-O-Fold foldepropel.



Pantryet er stort og bliver næsten lukket, når man lukker døren til agterkahytten bag. Der er god skabsplads, stort Eno komfur, to vaske, traditionel køleboks, ekstra køleskab og koldt og varmt vand.

sø. Den gode plads på 49 fod, et meget bredt agterskib og en fyldig stævn giver, er fornuftigt disponeret og ingen steder i salonen er der så åbne arealer, at man ikke kan bevæge sig forsvareligt rundt i store bølger.

Forkahytten er rummelig med delvis fritstående dobbeltkøje, eget toilettrum med separat brusekabine og gode garderobeskabe. Agter er der to kahytter med meget brede dobbeltkøjer. Disse to kahytter deles om et enkelt badeværelse med toiletbord, håndvask og brusere.

Næsten lukket pantry

Der er god plads på pantryets hvide Corian bordplade med slingrekant, og pantryet bliver trygt og næsten lukket, når man lukker døren til den bagbord agterkahyt. Her kan man næsten altid finde støtte ved madlavning ude til søs, og det ekstra køleskab under bordet vender også fornuftigt agterud.

Komfuret fra Eno er med tre blus og ovn, og der

er et udtræksskab til diverse forråd i et lille skab med bord midtskibs. Der er gode skuffer, skabe i borde og grydeskab under komfuret.

Konklusion

Det var meget tæt på en perfekt dag på vandet, trods den svage vind, da vi testsejlede X4⁹. Det var virkelig en oplevelse, at en tung cruisingbåd kan være så livlig og accelererende i så let vind, og især at båden roligt tyggede sig igennem gammel døning uden at gå helt i stå og bare nikke i søerne.

Kun den lidt stramme styring på denne specifikke båd gav et meget lille hak i sejlglæden på testdagen.

Om læ lever den nye X4-serie nu helt op til at være en erklæret luksus cruiser. Ingen både er fejlfri, men det lykkedes os ikke at finde decidere fejl om bord i X4⁹. Igen var det en fornøjelse at være om bord i en ny X-båd, hvor man kan mærke, at den er skabt af sejlere, der ved hvordan en båd bør fungere.

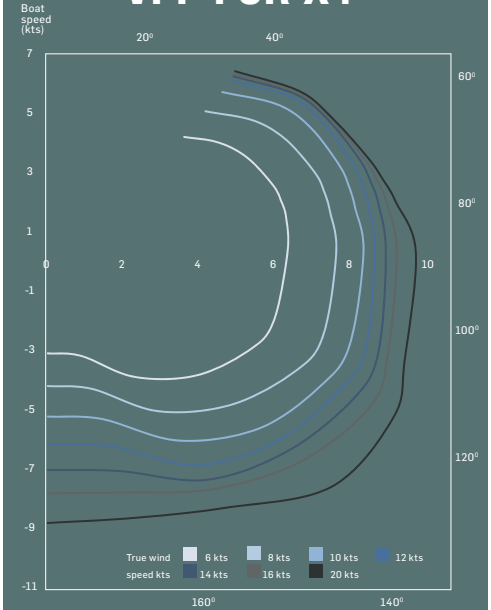
X4⁹

Længde, overalt	15,08 m
Længde, skrog	14,50 m
Længde, vandlinje	13,58 m
Bredde	4,49 m
Dybgang	2,4 & 2,71 m
Mastehøjde over vandet ^{*)}	23,35 m
Deplacement	12.900 kg
Ballast	5450 kg
Storsejl	72,2 m ²
Fok 106 %	57,2 m ²
Fok 88 % selvslående	48,1 m ²
Gennaker	230,0 m ²
Brændstoftank	300 l
Vandtank	310 l
Holdingtank	2x55 l
CE-kategori	A
Pris sejlklar, ekskl. sejl	4.563.975 kr.
Pris testbåd	5.914.580 kr.

Design X-Yachts Design Team

Værft & salg X-Yachts, x-yachts.dk

^{*)} Excl. antenne og vindinstrumenter.

VPP FOR X4⁹**FART & FORBRUG**

X4⁹ med Yanmar 57 hk og 20" 2-bladet Flex-O-Fold foldepropel

Rpm	Knob
700	0
1000	3,4
1500	5,0
2000	6,4
2200	7,1
2500	7,8
3500	8,4

En fornuftig cruisingfart er ca. 7 knob med lige knap 2200 omdrejninger.