



Diashow

Multimedia-Inhalt
in e-Yachtrevue

X-Faktor

Neustart. Die dänische Werft schüttelt routiniert eine neue Linie aus dem Handgelenk und belässt dabei keinen Stein auf dem anderen

Seit 33 Jahren spielt X-Yachts eine bedeutende Rolle im internationalen Regattageschehen. Im Jahr 2004 propagierte Niels Jeppesen, einer der drei Werftchefs, zwar den Ausstieg aus der Rennszene, es blieb aber bei der Ankündigung. In den Folgejahren brachte die dänische Werft mit X-35 und X-41 One Design zwei Cruiser-Racer auf den Markt und ergänzte die Performance-Cruiser-Reihe um die X-55. Der Regattasport blieb weiterhin im Fokus, es wurde



FOTOS: ROLAND DÜLLER

lediglich das Engagement reduziert und frei gewordene Ressourcen in die Entwicklung einer Blauwasseryacht-Reihe investiert. Ein gewagtes Unterfangen, zumal dieses Genre für X-Yachts Neuland war und man bei der Xc-Linie (c für Cruiser) auf Achtercockpit-Yachten setzte, obwohl bis dato nahezu alle Langfahrtyachten über ein Mittelcockpit verfügten. Der Erfolg gab Jeppesen recht: 80-Prozent der verkauften X-Yachten stammen mittlerweile aus der Xc-Reihe, zwei von vier Xc-Model-

len wurden zu Europas Yachten des Jahres gewählt und Blauwasseryachten mit Achtercockpit wurden mit einem Schlag salonfähig. Hut ab.

SPORTPROGRAMM

Das neue Kerngeschäft ist auf Schiene, nun gibt das Team um Jeppesen auf gewohntem Terrain Gas. Die Mitte April gewasserte Xp 44 (p für Performance) ist das erste Modell der Xp-Reihe, die mittlerweile drei Boote umfasst (38 folgte im September, 50 folgt im Jänner

auf der Boot in Düsseldorf).

Die Xp 44 löst die 2002 vorgestellte X-43 ab und schon der Gewichtsvergleich macht deutlich, dass die 44er sportlicher ist. Sanfte Rundungen und schlankes Heck sind Geschichte. Die Neue ist vorne spitz und hinten breit, hat einen flachen Aufbau mit eleganter Lukenzeile und Rumpffenster. Chines gibt es keine, dennoch zielt die Rumpfform auf eine Steigerung der Raumschotperformance ab. Laut Berechnungen soll sie 15 Prozent schneller sein als die

Vorgängerin, die eine um 5 Prozent kürzere Wasserlinie hat. Die Form ist aber nicht der einzige Grund für die Leistungssteigerung, einen ebenso großen Anteil hat die Gewichtsersparnis. In diesem Punkt hat X-Yachts viel vom Bau der exklusiven X-65 gelernt und den Fertigungsprozess entsprechend adaptiert. Statt in GFK wird die komplette Xp-Serie in Epoxy und im Infusionsverfahren hergestellt. Der berühmte Stahlrahmen hat ausgedient und wird durch Karbon ersetzt;

XP 44

Konstruktion: X-Yachts
 Werft: X-Yachts, Dänemark
www.x-yachts.ch

Bauweise

Rumpf und Deck aus Epoxy-Sandwich (Schaumkern), im Infusionsverfahren laminiert, Volllaminat im Kiel- Ruder- und Püttingbereich, Schotten aus Marinesperrholz (16–20 mm), Bodengruppe mit Karbonrahmen, NGA Gelcoat, Teak (9 mm) im Cockpit unter Vakuum verklebt; unterschiedlich hohe, im Deck integrierte Fußreling für komfortables Ausreiten; Kiel: Gusseisenfinne mit Bleibombe, mit Karbonrahmen verbolzt, Ruder: freistehendes, balanciertes GFK-Ruder mit Niroschaft und selbstjustierendem Nadellager für minimale Reibung

Serienausstattung

Am Kiel stehender 2-Salings-Alu-Mast, Rodrigg, Vorsegelrollreff im Deck versenkt, Spectra Fallen, Traveller im Cockpitboden versenkt, elektr. Ankerwisch (1000 W), Kette (25 m) plus Anker (Bruce, 17 kg), Teak im Cockpit, LED-Navigationslichter, zwei AGM Batterien mit 220 Ah/12 V, Starterbatterie 55Ah/12 V, Ladegerät (12 V/50 Ah). Rigg von John Mast, Winschen von Harken, Luken von Moonlight, Beschläge von Spinlock und Ronstan, Radsteuerung von Solimar, Rollreff von Profurl, Ankerwisch von Quick, WC von Jabsco

Preise

€ 284.000,-

Basispreis o. Segel, ab Werft, exkl. MwSt.

Extras (Auswahl):

Karbonrigg inkl. Spibaum:	42.800,-
Karbon Bugspriet (demontierbar):	3.885,-
Lazy Jacks:	410,-
elektr. Genuawinschen (Harken):	6.930,-
Sprayhood:	2.830,-
Bimini 1 für vorderes Cockpit:	2.925,-
Bimini 2 für achteres Cockpit:	1.170,-
Chromstahlhandläufe am Kajütdach:	985,-
seitliche Relingseinstiege:	1.195,-
Kühlschrank (65 l) mit Frontöffnung:	1.555,-
Mikrowelle:	770,-
Bugstrahlruder (Max Power):	11.680,-
Kombilader/Inverter 12 V/2.000 W/100 A	2.390,-
zusätzliche Steckdose (12 V/220 V):	11.680,-
zusätzliche Servicebatterie	640,-
LED-Hintergrundbeleuchtung:	1.550,-

Vertrieb

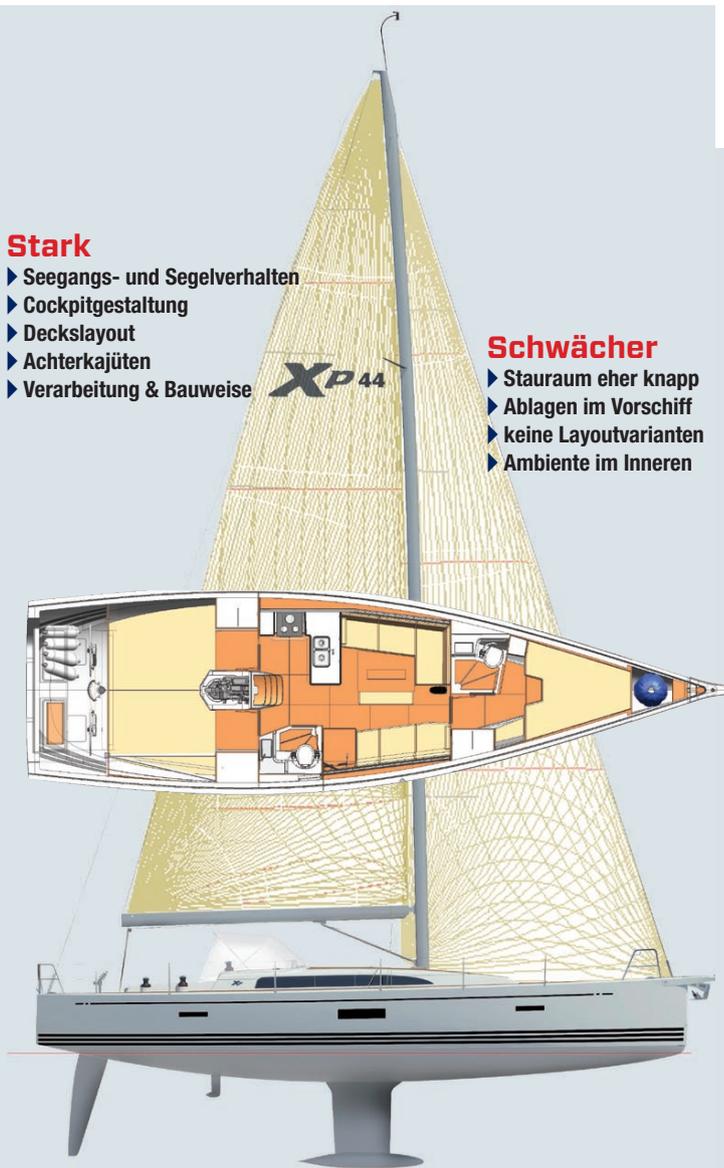
X-Yachts Marine GmbH, CH-8598
 Bottighofen, Wassersport-Center,
 Tel.: 0041/71 680 05 36,
 E-Mail office@x-yachts.ch,
www.x-yachts.ch

Stark

- ▶ Seegangs- und Segelverhalten
- ▶ Cockpitgestaltung
- ▶ Deckslayout
- ▶ Achterkajüten
- ▶ Verarbeitung & Bauweise

Schwächer

- ▶ Stauraum eher knapp
- ▶ Ablagen im Vorschiff
- ▶ keine Layoutvarianten
- ▶ Ambiente im Inneren



Daten und Maße

Rumpflänge:	13,29 m
Länge Wl.:	11,89 m
Breite:	4,09 m
Verdrängung:	8.450 kg
Ballast:	3.840 kg
Großsegel (Standard):	59,6 m²
Genua (105 %):	47,2 m²
Gennaker:	170 m²
Tiefgang:	2,30/2,65/2,00 m
Anzahl der Kojen:	6 + 2
Treibstofftank:	200 l
Wassertank:	340 l

Kojen in Metern; Länge/Breite Kopfbereich/ Breite nach 1,90

Vorschiff:	2,03/1,96/1,03
Achterkajüten:	2,03/1,66/1,49
Salon Backbord:	2,10/0,70/0,70
Salon Steuerbord	1,80/0,61/0,51

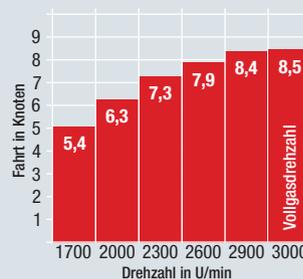
Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

Salon:	1,91
Achterkajüte:	1,92
Vorschiff:	1,93
Nasszelle (vorne/achtern):	1,97/1,91

Motor

Serie: Yanmar 3JH5E,
 3 Zyl., 1.640 cm³, 39 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 2-Flügel-Bronze-Faltprop
Testschiff: Yanmar 3JH5E,
 3 Zyl., 1.640 cm³, 39 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 2-Flügel-Bronze-Faltprop

Fahrleistungen



Lärmpegel

Salon	73 dB
Achterkajüte	76 dB

Gemessen bei ca. 70 % der Maximaldrehzahl, hier bei 2.300 U/min

Auf ein Wort

Bravo

für das Ersetzen des Stahlrahmens durch Karbon. Das ist zeitgemäß und spart Gewicht

Na ja

Das Kunststoffmobiliar ist optisch gewöhnungsbedürftig, aber sinnvoll, weil es Gewicht spart und den Rumpf steifer macht

Erstaunlich

um wieviel besser die Xp 44 auf der Raunen segelt als die alte X-43



Bücken ist

bei der Motorwartung unumgänglich, da der Niedergang nicht sehr weit aufklappt und der Motor weit hinten eingebaut ist. Die Zugänglichkeit ist dennoch passabel



Schlechtes Wetter, aber sehr feines Segeln: Faszinierend, wie agil sich die Xp 44 in der bewegten See anfühlte und in Böen beschleunigte. Auch Matthew Sheahan, Cheftester von Yachting World (am Rad) sowie Loic Madeline von Voile (li.) waren trotz grimmiger Miene höchst angetan

das dadurch eingesparte Gewicht – rund 250 Kilogramm – wanderte in die Kielbombe. Konsequenz dieser Maßnahmen: Verringerung des Gesamtgewichtes um 15 Prozent und Zunahme der Stabilität um 20 Prozent.

Ein schneller, leichter Rumpf bildet eine gute Basis, doch eine Yacht dieses Genres wird an Erfolgen auf den Regattabahnen gemessen. Aus diesem Grund hat Jeppesen mit James Day einen Spezialisten in Sachen

IRC- und ORC-Vermessung ins Team geholt. Dieser hat unter anderem die markante, demontable Karbon-Bugnase für Code 0 oder Gennaker entworfen, die gegenüber einem ausfahrbaren Bugspriet vermessungstechnische Vorteile bringt. Zum Fahrtensegeln kann der Teil mittels Ankerrolle sinnvoll aufgerüstet werden.

Neuland hat man auch bei der Gestaltung des Interieurs betreten. So wurden Teile der Pantry, größere Kästen und

Basiselemente der Sitzbänke und Kojen aus GFK gefertigt und mit dem Rumpf verklebt. Das Ergebnis ist ein leichter Innenausbau, der den Rumpf zusätzlich versteift und optisch einen hellen, sauberen Eindruck erweckt.

Laut Jeppesen kommt nur ein Bruchteil der Xp-Käufer aus der Regattaecke, daher bietet die Werft die Xp 44 in einer Cruising- und Racingversion an. Das heißt, man kann zwischen Alu- oder Karbonmast

(um 80 cm höher) sowie kurzem oder langem T-Kiel wählen. Rod ist Standard, ebenso die im Deck versenkte Rollrefftrommel und das manuell bedienbare Navtec-Achterstag.

Mehr als diese Eckdaten waren vor ziemlich genau einem Jahr nicht bekannt, trotzdem hat die Werft vor dem Stapellauf der Xp 44 im April 22 Yachten verkauft. Sehr ordentlich für ein Nischenprodukt, das es bis dato nur am Papier gegeben hat. Und typisch für



Vertieft. Der Travellerschlitten läuft zehenfreundlich in einer Rinne. Und: Fußabstützung aufklappbar



Vershoben. Warum ist das Niedergangsschott nicht auf allen Yachten so elegant gelöst?



Versenkt. Rollrefftrommel unter Deck, damit das Unterliek schön mit dem Deck abschließt



Platz! So eine Achterkajüte hat es unseres Wissens auf einem Performance-Cruiser mit 44 Fuß noch nie gegeben. Dank des breiten Hecks misst die Doppelkoje noch im Fußbereich üppige 1,49 Meter!



X-Yachts: Die Werft hat über Jahrzehnte gute, schnell segelnde Yachten gebaut und sich damit offenbar das Vertrauen seiner Kunden nachhaltig gesichert.

IMMER AM BALL

Die Vorfreude auf die vermutlich tolle Raumschotperformance rückte auf der ersten langen Kreuz vor Barcelona in den Hintergrund. Obwohl es sich beim Testschiff um die Cruisingversion mit „nur“ 2,30 m Tiefgang handelte, kehrte die Xp 44 bei 15 Knoten wahrem Wind die Sportlerin hervor. Die

Dänin zeigte sich ausgesprochen ambitioniert, segelte extrem hoch und beschleunigte in Böen beinahe ruckartig. Deutlich wahrnehmbarer Ruderdruck hielt den Steuermann auf dem Laufenden. Sehr angenehm, denn der Grad zwischen lebhaft und nervös war schmal und der Geschwindigkeitsverlust im Fall schludrigen Segelns unmittelbar spürbar.

Passten Trimm- und Bootsführung, faszinierte die Art, wie sich die Xp in der vergleichsweise hohen See bewegte, bergab beschleunigte, am Wellenkamm leicht wurde und da-

nach wieder andrückte. Ein auf einer Serienyacht seltenes Erlebnis, das wohl aus gewichtsparender Bauweise, Transfer der überschüssigen Kilos in die Bombe und extrem steifem Rumpf resultiert. Der Speed in Zahlen, bei 15 bis 17 Knoten an der Kreuz: 7,6 Knoten, Wendewinkel deutlich unter 80 Grad.

Zeit zum Fieren: Abfallen und mit der Welle in die Tiefe surfen. 11,5 Knoten war der Bestwert ohne Gennaker, fantastisch dabei die Leichtigkeit, mit der sich die Yacht zwischen den Wellen dirigieren ließ und ins Surfen kam. Auch das ein

Resultat des geringen Gewichtes. Kleiner Wermutstropfen: Der Roll-Gennaker blieb wegen fehlender Rolleinrichtung unter Deck.

Als Steuermann fühlte man sich in jeder Situation wohl. Ein aufklappbares Podest bot im Stehen oder Sitzen Halt, die Windfäden in der Genua lagen immer im Blick. Ein bisserl unbequem hatte es der Großschottrimmer. Der im Boden bündig und daher „zehenfreundlich“ versenkte Traveller sowie die Großschotwisch liegen gut zur Hand, doch es fehlt eine Abstützmöglichkeit. Sonst

Die aktuelle Konkurrenz



FIRST 45

Typisches Performance-Cruiser-Cockpit, Rumpf mit Chines, cooles Ambiente, vorgestellt 2008
Rumpflänge: 14,07 m, Breite: 4,20 m, Großsegel: 55 m², Genua: 60 m², Tiefgang: 2,40/2,75 m, Gewicht: 11,5 t, Ballast: 4,48 t

PREIS (exkl. MwSt.): € 218.400,-



DUFOUR 45 E P

Modifiziertes Regatta-Deckslayout, üppige Bugkajüte, wertiger Innenausbau, vorgestellt 2008
Rumpflänge: 13,60 m, Breite: 4,30 m, Großsegel: 54 m², Genua: 59 m², Tiefgang: 1,95/2,30 m, Gewicht: 10,87 t, Ballast: 3,38 t

PREIS (exkl. MwSt.): € 224.934,-



SALONA 44

Basiert auf der 2003 präsentierten Salona 45; aber neues Deck und zwei Räder; vorgestellt 2009
Rumpflänge: 13,40 m, Breite: 4,19 m, Großsegel: 58 m², Genua: 61 m², Tiefgang: 2,10/2,55 m, Gewicht: 9,3 t, Ballast: 3,4 t

PREIS (exkl. MwSt.): € 217.850,-



DEHLER 45

Basiert auf der 2006 vorgestellten Dehler 44, extrem schlank, preiswerter als früher
Rumpflänge: 13,70 m, Breite: 3,86 m, Großsegel: 61 m², Genua: 61 m², Tiefgang: 2,20/2,60/1,90 m, Gewicht: 9,7 t, Ballast: 3,6 t

PREIS (exkl. MwSt.): € 224.900,-

gab es an der Ergonomie nichts zu bemängeln. Im Gegenteil: Das lediglich durch Barberholer zur Verstellung der Genuaholpunkte modifizierte, serienmäßige Deckslayout unterstreicht die Kompetenz der dänischen Bootsbauer. Alles hat Hand und Fuß: Position der Beschläge, die unter den Seitendecks vom Großbaum nach achtern geführte Großschot (German Main Sheeting System), Dimension und Position der Winschen, Segelstauraum hinter dem Ankerkasten oder der im Cockpitboden versenkte Tisch.

EINFACH GUT

Die Performance Cruiser von X-Yachts sind seit Jahren für Minimalismus und klare For-

mensprache unter Deck bekannt. Diesmal ging man noch einen Schritt weiter, fertigte die meisten Möbel aus GFK und versah sie mit weißen, aus leichtem Schaum gefrästen Türen. Auf Teak verzichtete man aus verschiedenen Gründen ganz, stattdessen kam helles Tropenholz zum Einsatz, das den insgesamt nüchternen Charakter verstärkt. Die Arbeitsflächen in Pantry und Nasszellen bestehen wie gewohnt aus weißem Gelcoat. Die Luken der Seitenfenster öffnen sich nach außen, was sehr praktisch ist, weil bei Regen kein Wasser in die Kajüte rinnt. Nachteil: Geht man auf den Seitendecks, kann man sich an den nach außen ge-

klappten, scharfkantigen Luken am Schienbein verletzen.

Das neue Rumpfdesign mit breitem Heck wirkt sich auch höchst positiv auf die Doppelkojen in der Achterkajüte aus; die Maße sind beeindruckend und halten jeden Vergleich mit Kojen einer 50-Fuß-Fahrtenyacht stand. Etwas knapp sind hingegen Stauräume, speziell im Vorschiff hat man gespart und zudem die offenen Schapps eine Spur zu hoch angebracht.

Die Xp 44 gibt es – anders als bisher bei X-Yachts gewohnt – nur in einer Dreikajütenversion mit zwei Nasszellen. Ein gutes Beispiel für die Kreativität bei der Raumgestaltung liefert der Naviplatz gegenüber dem Salon. Auf hoher See navigiert

man wie üblich im Sitzen mit Blick nach vorne, im Hafen verschiebt man den Naviblock nach achtern und schafft so ein langes, bequemes Sofa gegenüber vom Salontisch. Eine kreative, platz sparende und funktionelle Lösung für die leidige Navigationsecke.

RESÜMEE

X-Yachts hat mit der Xp-Linie seine Kernkompetenz erneut unter Beweis gestellt. Schon die Cruising-Version segelt super, bietet unheimlich viel Platz in Cockpit und Achterkajüten. Sie kostet weniger als erwartet und die Rennversion rührt recht erfolgreich die Werbetrommel auf den Regattabahnen dieser Welt.

Roland Duller

Kompromisslose Qualität.
Elektro-Bootsmotoren für Segel- und Motorboote



Wir sind auf der Bootsmesse Düsseldorf
Halle 10 - Stand 10F73

Kräutler Elektromaschinen GmbH
A-6890 Lustenau • Tel. +43 5577 82534 0 • www.kraeutler.at

Yachtrevue 2/2012



Europas Yachten des Jahres
Anzeigenschluss: 13.01.2012
Druckunterlagenschluss: 20.01.2012
Erscheinungstermin: 3.2.2012

Gerne nehmen wir Ihre Buchung entgegen:
Tel. 01/863 31 DW 6141 oder Fax-DW 6607

Mehr erleben auf einem OneWay-Törn

✦ OneWay segeln, Auto transportieren lassen

✦ Skippertraining ab 10. März 2012
✦ Stressfrei segeln von Mittwoch bis Mittwoch

✦ Tägliche Yachtübernahme in Achilleion und Kusadasi
✦ Meilentörn 5. bis 15. Mai 2012 ab Punat



Österreich: info@eckeryachting.com
Telefon: +43 (0) 77 52 / 87 97 40

www.ecker-yachtcharter.com



ECKER YACHTING