



DE X-4.0

Voor echte



(zee)zeilers

De reis naar het Deense Haderslev voor een bezoek aan de werf van X-Yachts en de testvaart met de spiksplinternieuwe X-4.0, zeilnummer 01, op de Kleine Belt in Denemarken was zeker de moeite waard.

tekst en foto's: HARM SCHOLTEN

Het begon 40 jaar geleden toen met de X-79 een nieuwe trend werd gezet. Het was een, voor zijn lengte, zeer snelle zeiler met nog redelijk wat comfort aan boord. Zelfs anno 2019 zou de X-79 nog steeds, met kleine wijzigingen, mee kunnen in de nieuwe trend van dagzeilers. Op 9 mei 1979 werd het schip, een 7,90m lange kajuitjacht, op een lokale Deense bootshow getoond. Een onderdeel van de naam van de boot '79' was gehaald van het jaartal dat het ontwerp voor het eerst het daglicht zag, maar waar kwam de naam X vandaan? De boot werd, omdat ze geen andere naam konden verzinnen, maar de 'mister X', 'de onbekende' genoemd. En dat is nooit meer veranderd. De getallen daarachter verwijzen naar lengtes in voeten. Van meet af aan was de X-79 een succes. Er werden er 468 van gebouwd en zijn er heel veel internationale prijzen mee in de wacht gesleept. Daarna ging het erg snel bergopwaarts met de X-werf. In 40 jaar zijn er tot nu toe 6.000 'X' jachten geproduceerd, verdeeld over 60 modellen. En met de laatste telg van de imposante reeks, de 4.0, hebben we, 40 jaar nadat de X-79 werd geïntroduceerd, een testvaart gedaan. Helaas heet de boot niet de '40', maar de '4.0'.

Het ontwerpteam van X-Yachts heeft het voor elkaar gekregen om met de nieuwe X-4.0 een jacht te ontwerpen waar ik weinig op aan te merken heb. X staat voor snelheid. X staat voor kwaliteit en X staat voor comfort. De ontwerpers hebben het bij bijna elke serie voor elkaar gekregen om snelheid en comfort te kunnen combineren. Dat is zeker weer gelukt bij de splinternieuwe X-4.0. Bij windkracht 3 tot 4 (7-16 knopen) werden met gennaker, snelheden gemeten van 8 tot 9 knopen. Maar ook aan de wind met een keefok en grootzeil werd, met een schijnbare wind van 30 graden gemiddeld ruim 7 knopen gevaren en tikte de meter soms zelfs even de 8,2 aan. De zeil-trim ging gemakkelijk en het sturen was een sensatie om te voelen. Elke stuurbeweging werd onmiddellijk omgezet in een koersaanpassing, die onmiddellijk resulteerde in een versnelling. Voor een echte zeiler precies dat wat ie wil.

De omstandigheden waren ideaal, een vlakke zee, geen stroming, een constante wind uit dezelfde hoek en schitterend weer. Maar dan toch; het voelde prima.

Bijzonderheden

De X-4.0 heeft een kenmerkende scherpe bijlboeg, die het water snijdt. Het schip ligt, vanwege het relatief totale geringe gewicht,



7.800 kg leeg gewicht, in vergelijking met een lengte van iets meer dan 12 meter en een maximale breedte van 3,81 meter, niet echt diep in het water. Het achterschip is redelijk breed, echter niet extreem. Het onderwaterschip begint tamelijk vlak en loopt bijna recht tot de diepe kiel, die eindigt in loden puntvormige 'bulb'. Puntig aan de voor en achterkant. Achter de kiel loopt het onderwaterschip langzaam op tot precies de waterlijn. Hiermee wordt een lange waterlijn verkregen van 10,40 meter. Voor een lengte van 12,09 meter, inclusief kleine boegspriet, zeker noemenswaardig. Bijzonder is verder de reeds in het voordek verwerkte gleuf om de overloop van de keerkok te kunnen plaatsen. Het jacht heeft een ankerbak en aansluitende zeilbak, die normaal alleen in schepen vanaf 45 voet te zien zijn. Het anker is onder de boegspriet geplaatst; geen rommel aan dek dus met het anker of de ankerketting en gemakkelijk in gebruik. Alle lijnen op één na, lopen naar het kajuitdak aangrenzend aan de kuip en zijn vanuit de kuip te bedienen. Het rolreef-systeem van het voorzeil loopt ook onderdeks. De vallen kunnen in uitsparingen aan weerszijden van de kajuitgang worden

opgeborgen. Geen wirwar aan lijnen op de kajuitvloer of in de kajuit dus. Voor de sprayhood is op het kajuitdak een ruimte gereserveerd waar het gemakkelijk neer te klappen is. De deurtjes passen precies voor de uitsparingen voor de vallen en het is dus niet nodig die ergens op te bergen. Uit de vloer achter de stuurstand bakboord en stuurboord kan een deel worden opengeklapt. De stuurman staat dan onder helling toch op een horizontaal vlak van de kuipvloer. Er is voor de overloop van het grootzeil ook een gleuf gemaakt, waardoor deze is verzinkt in de kuipvloer. Het strak-trekken van de grootschoot gaat eenvoudig met een winch stuurboord of bakboord. En als laatste: de spiegel kan worden neergeklapt en dient dan als zwemplatform. Je kunt zien dat jarenlange ervaring, innovatie en creatie hebben geleid tot dit schip zoals het er nu uitziet. Alles met het doel: verbetering van de zeilprestaties, het zeilge-not en het comfort.

De werf

De werf heeft één grote hal waar de assemblage plaatsvindt, één hal waar de rompen en dekken worden gemaakt, één kleine



voor het schilderen van het onderwaterschip en één kleine voor de kielen. In de assemblagehal worden kant en klare interieur onderdelen in de rompen geplaatst. Het interieur wordt met CNC-techniek in het Poolse bedrijf van X-Yachts geproduceerd. Elk onderdeel heeft een eigen code. Hele interieur-onderdelen worden zo kant en klaar in de romp geplaatst. De kielen worden volgens een speciale beproefde techniek aan de boot bevestigd. Een roestvast stalen frame wordt als onderdeel van de kielbalk, tussen en op de spanten, ingelamineerd en vormt hiermee een vast onderdeel van de romp. In de stalen balk zitten voorgeboorde schroefgaten waarin de schroeven van de kiel worden gestoken en met grote moeren worden vastgezet. Het voordeel is dat hierdoor een stevige constructie wordt gevormd. De zware stalen constructie draagt ook bij aan voor een laag zwaartepunt. Ook de waterreservoirs liggen op de bodem van de romp, links en rechts van de kielbalk en zorgen dus voor extra ballast. Vermeldenswaardig zijn nog dat de boegschroef geheel ingeklapt wordt en dat het monteren van de schacht van de schroef, die uit de bodem van de boot komt, niet rechtstreeks aan de romp bevestigd is, maar dat er eerst een gat gemaakt wordt waardoor de schacht steekt en dat de schacht vervolgens in de romp zelf waterdicht bevestigd wordt. Geen uitsteeksels aan de romp dus en een extra stevige bevestiging. Alle onderdelen liggen netjes geordend in vakjes aan de kant van de grote hal klaar. Elk vakje een uniek nummer. Van fittingen tot kraantjes tot afsluiters etc. Alles tot in detail geordend. Dat voorkomt fouten en extra werk. Alle modellen worden naast elkaar gebouwd. Er is beslist geen sprake van seriebouw maar wel van uiterst zorgvuldig geplande bouw.

Romp en dek

De romp wordt in huis, volgens de zogenaamde infusietechniek in epoxy gebouwd. Hiermee wordt een uiterst stijve, lichte, sterke en gladde romp verkregen. De werf heeft eigen mallen van elk model. X-Yachts heeft inmiddels 10 jaar ervaring met deze techniek. Het dek is volgens de zogenaamde sandwich constructie gebouwd. Als de romp nagenoeg volledig is volgebouwd gaat het dek erop en wordt de boot verder afgebouwd.

Op het dek en in de kuip ligt imitatie-teak, wat er schitterend uitziet, heel sterk is, aldus de werf, stroef is en het schip extra cachet geeft. Een klassiek teak dek in echt hout is ook nog steeds mogelijk.



Rompvorm

Het lijnenplan van de nieuwe X-4.9 staat beschreven in hun schitterende jubileum-uitgave 'X-Yachts 40th anniversary 1979-2019' (zie ook aan het einde van dit artikel). Van de 4.0 heb ik geen plan kunnen vinden, maar het zou bijna volledig identiek zijn aan dat van de grotere broers.

De lange waterlijn van 10.40 meter, de bijl-boeg, het relatief kleine wateroppervlak, mede verkregen door het geringe gewicht van de boot, het gladde onderwaterschip, zonder uitsteeksels of bobbels van huid-doorvoeren, de stijfheid, verkregen door de infusietechniek en speciale composite kiel, resulteren ongetwijfeld tot het sublieme zeilgedrag.

Dekuitrusting

De X-4.0 is voorzien van de nodige trimmogelijkheden, zowel voor het grootzeil als de fok of de genua. Een gemakkelijk bedienbare hydraulisch werkende achterstagspanner met drukmetertje, maakt het geheel compleet. Alle lijnen lopen benedendeks en zijn goed geordend.

Ze komen stuurboord en bakboord samen op het kajuitdak, waar lijnstoppers bevestigd zijn om ze te fixeren. Alleen de schoten van de fok lopen over dek, netjes voorzien van 3 lei-oogjes om 'rommel' te voorkomen. De schoten voor de ruime windvoorzelen lopen langs twee keerblokken achteraan naar de genua lieren. Bijzonder is dat de lijnen die onder het kajuitdak lopen, kunnen worden opgeborgen in ruimtes links en rechts van de kajuitingang. Daardoor ligt er minder 'spaghetti' in de kuip. Een tweede voordeel is dat de grootzeil overloop verwerkt is in de kuipvloer. De vertraging van de schoot wordt door de twee achterste lieren, stuur en bakboord,

overgenomen. Deze zijn ergonomisch geplaatst en zowel voor de fokkenmaat als de stuurman goed bereikbaar. Aanhalen en vieren van het grootzeil kost hierdoor nauwelijks moeite en kan met uiterste precisie worden uitgevoerd. Het in-en uitrol systeem van de keefok of genua werkt prima. De dubbele roeren zijn standaard van carbon gemaakt. Een buitentafel kan als optie meegeleverd worden. De loop en werkruimte wordt hiermee wel beperkter. Een bijzonder detail is dat de spiegel uitklapbaar is en kan worden omgetoverd in een aangenaam zwemplatform. Een buiskap hebben we niet kunnen testen, die zat er nog niet op. Dus hoe die eruit ziet kan ik u niet vertellen.

Mast en zeilen

Mast: De standaard John mast, hoogte 18,50 meter boven de waterlijn en giek 5,35 m zijn van aluminium en voor een meerprijs kan deze in carbon worden geleverd, die 50 cm langer is. Hij heeft een behoorlijke lengte. De verstaging is van vol roestvast staal (solid rod rigging). Aan de boeg van het schip is een carbon boegspriet geïntegreerd, te gebruiken voor een Gennaker, een spinakker of een code-Zero.

Zeilen

Zowel voor het soort zeilen als de materiaalkeuze is veel mogelijk. Ook de prijzen verschillen nogal. Er is voor elk wat wils. Over de materiaalkeuze heb ik geen mening; wel over de het soort zeil. We voeren met de gewone fok, een standaard high aspect voorzeil, maar een keefok kan net zo goed. Je zal dan iets inboeten in snelheid bij zeer weinig wind, maar het bedieningsgemak staat hier dan weer tegenover. De aandewindse zeileigenschappen waren prima. Ook het gemak, maar vooral de snel-



heid, waarmee we overstag gingen was bijzonder. Daarnaast hebben we met een gennaker gevaren. We voeren er tot 500 aan de wind mee. Dat is zeer verdienstelijk. Het was een standaard G2 van Elvström. De gennaker met slurf was redelijk gemakkelijk te bedienen met een beperkte bemanning van twee personen. Toch gaat mijn voorkeur uit naar een Code Zero. Het verlies aan snelheid is minimaal en het bedieningsgemak groter. Maar dat is een persoonlijke smaak. Een combinatie van een high aspect met een Code Zero zorgt ervoor dat zeilwises eigenlijk niet of nauwelijks meer nodig zijn. Er dient dan alleen te worden gerold.

Wij voeren met zwarte Epex-Technora zeilen van Elvström. Daar moest ik even aan wennen, echter met veel zonlicht is het wel rustig kijken. Of ik ervoor zou kiezen weet ik niet. Over smaak valt niet te twisten.

De kajuit

De kajuit oogt erg licht en heeft een moderne ruimtelijke uitstraling. De Scandinavische invloeden zijn duidelijk zichtbaar. Het interieur is gebouwd van hoogwaardig laminaat, waarvan de buitenste, zichtbare laag, lichtbruin gekleurd eik is. Een meer donkere teak versie is optioneel. Het interieur is rechthoekig afgewerkt, wat het 'moderne, eigentijdse' aan deze boot accentueert. Overdag komt er veel licht binnen via de flink bemeten dakluiken, de ramen van de opbouw en de langwerpige vensters in de romp. Bij donker zorgt de aangename verlichting, die ruimschoots aanwezig is, voor goed, maar ook sfeervol licht. De banken zitten goed, wel wat recht. De stoffering is oersterk en de kleur accentueert de moderne lichte uitstraling. De



ventilatie is goed. Ondanks het warme weer, 250, en dat in Denemarken; het was de warmste dag van het jaar, was het in de kajuit redelijk koel en voelde het niet klam aan. Dat was mede door de nog redelijk lage temperatuur van het zeewater. Het werkblad van de keuken zit bijna midscheeps en zal bij schuinhangen en zeegang prettig werken, naar ik vermoed. Er is overal voldoende houvast om, bij hoge golven, niet door de kajuit geslingerd te worden. De kastjes zijn goed afgewerkt en alle ruimtes worden goed benut om iets in te kunnen opbergen. Het elektra bedieningspaneel zit boven de wel of niet opklapbare kaartentafel. Het is een duidelijk afleesbaar standaard paneel. De X-4.0 wordt geleverd in een 2 of 3 huttenversie, respectievelijk 4 of 6 vaste slaapplekken. Bij de twee huttenversie is er een tweepersoonshut aan bakboord en is de stuurboord boks kist heel diep en lang. De toiletruimte is ruimer bemeten en er is een vaste navigatietafel. De eigenaars hut is ruim en is in de punt te vinden.

De motor en schroef

De standaard motor is een zogenaamde common-rail Yanmar diesel met een vermogen van 29 PK. Voldoende voor een 40 voeter, die volgepakt rond de 9.000 kg zal wegen. Er is veel aandacht besteed aan geluidsisolatie. De standaardschroef is een tweeblads 'Flex-O-fold', inklapbare schroef. Deze is geselecteerd om ingeklapt, tijdens het zeilen, zoveel mogelijk turbulentie te voorkómen.

De zeileigenschappen

Samen met de Belgische importeur van X-Yachts, Eddy Verbinen, en een medewerker van de Deense X-Yachts werf, Kristjan Kristjansen, Deense kan het niet, heb ik een paar uur mogen varen in de spiksplinter nieuwe X 4.0, zeilnummer 01!

We vertrokken vanuit Aarosund Havn, gelegen aan de Kleine Belt in Denemarken. De wind was 3 tot 4 Bft (7 tot 16 knopen). Er waren geen golven en er stond geen stroming. We zijn gestart met ruime wind en door Kristjan werd de G2 gennaker gehesen. De X-4.0 accelereerde van rond de 5 knopen alleen op het grootzeil, naar af en toe ruim 9 knopen met de gennaker. Vervolgens zijn we langzaam gaan oploeven en zagen pas bij 600 aan de schijnbare wind de snelheid afnemen. Bij 500 was de koek op en had de gennaker geen functie meer. De boot helde bij 600 wel behoorlijk, wat mi logisch is bij 15 knopen ware wind, alle druk komt op de gennaker die in z'n geheel buiten de boot hangt. Het sturen bleef toch aangenaam.

De X 4.0 liep niet uit het roer.

Daarna hebben we de gennaker vervangen door de high aspect fok en zijn aan de wind gaan varen. Bij een 300 koers aan de schijnbare wind bleef de snelheidsmeter schommelen tussen 7,4 en af en toe even de 8 knopen. Het roergevoel was uitstekend. De X reageerde meteen op elke minimale koerswijziging. De boot was een heel klein beetje loefgierig en dat maakt het sturen nog aangenamer. De achterstagspanner, die met een eenvoudig ogende pomp gemakkelijk te bedienen was helpt bij het trimmen van de zeilen.

Overstag gaan was, met de fok, heel gemakkelijk en ging erg snel. We verloren nauwelijks snelheid en de boot lag in luttele seconden weer op snelheid over de andere boeg. De boot helde met 15 knopen ware wind aan de wind redelijk snel.

Helaas hebben we geen harde wind meegeemaakt en ook geen hoge golven. Ik kan dus ook geen oordeel geven over zeegedrag bij harde wind. Gezien de ervaringen van de vele wedstrijdzeilers zal dat ook prima zijn. Ik vermoed dat er dan wel wat meer stuurmanskunst nodig is om de boot goed op de golven te houden. De rompvorm in ogen-schouw genomen zal er ook af en toe best wel wat water overkomen bij harde wind en hoge golven. Maar wie een X koopt, koopt een boot om echt mee te kunnen zeilen. Het wordt niet voor niets verkocht als een 'performance cruiser', met de nadruk op performance.

Het grootzeil werd met een elektrische lier vanuit de kuip gehesen. De lier stond bakboord op het kajuitdak. Dat ging prima. Ook de fok rolde zonder problemen uit. Reven wordt met de boot die we voeren met één lijn vanuit de kuip gedaan. Ook hier kan een kind de was doen. Een deel van de reefflijnen zijn weggewerkt in de giek. Je ziet geen loshangende reefflijnen hangen. De X-4.0 was voorzien van Lazy Jacks om het grootzeil bij het omlaaghalen op de giek te houden. Gezien het lage gewicht van het grootzeil, zal dat voor een echte X-zeiler geen probleem zijn. Gewoon met de hand even verder opdoeken dus. Een 'furling boom' is een optie waar nu steeds meer zeilers voor kiezen volgens de Belgische dealer. Het grootzeil heeft exact dezelfde vorm als een normaal grootzeil, waardoor het dus veel efficiënter is dan een zeil dat in de mast wordt opgerold.

Het vaargebied

De X-4.0 zal zich uitstekend gedragen in de Deense en Zweedse wateren, maar ook de Zeeuwse stromen zijn uiterst geschikt voor de X-4.0. Met de zelfkerende fok zullen de



smalle Zweedse scheren en de Zeeuwse stromen een feestje zijn. Daarnaast is de X-4.0 ontworpen om op open zee met de X-4.0 comfortabel en vooral veilig te kunnen varen. De CE-A normering is dan ook logisch. Ruime kuip en kuipbanken die hoog genoeg zijn om veilig te zitten bij zeegang. De open spiegel zorgt voor heel snelle waterafvoer bij een overslaande golf en de deurtjes kunnen met een handomdraai gesloten en ook weer opengedaan worden. Overal handgrepen onderdeks en alle zeilfuncties vanuit de kuip te bedienen. Je hoeft dus, als het goed is, nooit het voordek op.

Onderdeks is tijdens het varen ook gedacht aan slecht weer. De afwasbakken van de keuken staan nagenoeg midscheeps en je kunt je tijdens het koken goed schrap zetten. De kastjes rondom zijn allemaal goed bereikbaar. Tijdens een ruige overtocht zal het in de eigenaarshut, in de voorpiek niet altijd prettig slapen zijn. De banken midscheeps zullen zich daar beter voor lenen. Het zwemplatform nodigt uit om met de boot ook in de Middellandse zee te gaan varen. Het dek en voordek geven volop ruimte om te zonnen. Voor een bijboot is niet veel ruimte. Die ga je niet op het voordek leggen. Dat ontsiert de boot. Een Davits is mogelijk.

Gezien de diepgang van de X-4.0 is de Waddenzee en zijn de Franse vloedhavens beter te mijden. Of je moet heel goed gaan navigeren, en met de uitstekend afleesbare B&G apparatuur, die, naast in de kajuit, op de console vóór het stuurboordwiel zat, is dat wel mogelijk. Het nadeel van deze positie is dat de stuurman ook de navigatie moet doen of iemand naar de navigatietafel moet.

Design

Over smaak valt niet te twisten. Wél, of iets klopt of niet klopt. Het lijnenspel, de kleuren en de vormgeving van de X-4.0 kloppen en passen harmonieus bij elkaar. De ontwerpers hebben het voor elkaar gekregen om hiermee ruimte, rust en onderdeks, veel licht te creëren.

Het interieur is niet rond maar hoekig, wat juist het moderne van dit schip accentueert. Een zwarte carbonmast met zwarte zeilen, valt op en is wel erg stoer. Je houdt ervan of niet, maar het klopt wel. De werf geeft een aantal keuzes om zelf je schip samen te stellen. Ook witte en grijze zeilen zijn mogelijk. De romp kan zelfs ook in zwart geleverd worden en het interieur ook in donker teak. Maar de look and feel blijft modern Scandinavisch design.

X 4.0

Specificaties

LOA:	12.09 m
Romplengte:	11.5 m
Waterlijn:	10.4 m
Breedte:	3.81 m
Diepgang:	2.1 m
Ballast:	3.050 kg
Waterverplaatsing:	8.100 kg
Motorvermogen:	40 pk
Dieseltank:	180 liter
Watertank:	245 liter
Prijs:	vanaf 257.500 euro ex. btw



Escape Yachting - Contactpersoon: Eddy Verbinnen
E-mail: ev@x-yachts.be
Tel.: +32(0)475/28.71.62

Conclusie

Voor een echte zeiler is de X-4.0 een perfect schip. Niets op aan te merken. De lengte en het gewicht van boot en zeilen zorgen ervoor dat alles zonder extra hulpmiddelen, zoals hydraulische rolsystemen voor genua's en fokken of elektrische lieren, nog prima te hanteren is en daar houd ik van. Ook het aanmeren is mede vanwege het geringe gewicht gemakkelijk te doen. Met de hand afhouden gaat nog gemakkelijk. De boegschroef is een goede hulp bij aan- en afmeren, maar is niet echt nodig.

De lengte van 40 voet betekent ook dat op de Noordzee bij hoge golven er net genoeg lengte is om niet tussen de golven te vallen, wat met een 33 voet wel gebeurt, zo is mijn ervaring.

De X-4.0 voelt aan als een snel, maar ook veilig schip, waarmee veel zeilplezier te behalen is. Helaas zijn de rasechte wedstrijdsschepen zo geëvalueerd, dat deze nieuwe generatie X-jachten hier minder geschikt voor is. Er is teveel mooi interieur ingebouwd. Die splitsing begon reeds meer dan twintig jaren geleden. De raceboten werden vanaf toen puur voor snelheid en

niet meer voor comfort gebouwd. Ook X-Yachts bouwde verschillend kale racers, zoals de X-41. Met deze nieuwe generatie heeft X-Yachts duidelijk gekozen om snelle schepen te blijven bouwen, waar ook comfortabel op geleefd kan blijven worden. Voor een clubkampioenschap of een race in Zeeland zoals bijvoorbeeld de Delta Race of de Antwerp Race is een X-Yacht en zeker ook de nieuwe X-4.0, een geduchte tegenstander. Dat men daarna met het gezin verder op stap kan gaan, zal voor vele zeilfanaten een perfecte combinatie zijn. Performance cruiser is dan ook de juiste benaming voor de X-Yachts en zeer zeker ook voor de X-4.0. De prijs is aan de stevige kant, maar de prijs kwaliteitsverhouding vind ik passen bij dit jacht. De instapprijs is 257.500 ex. btw. Met wat opties erbij zit je al gauw aan de 310.000 euro. Inclusief btw is dat dan wel 375.000 euro.

Van de nieuwe reeks is de 4.0 de kleinste telg. De grootste is de 6.5, 65 voet en daartussen zitten de 4.9, de 4.6, en 4.3. Een nieuwe 5.5 zou in aantocht zijn.

De nieuwe 4.0 is te zien op de HISWA te water van 4 tot 8 september.



Het 40-jarig jubileum boek

Het boek 'X-Yachts 40th anniversary 1979-2019' is tegen betaling te downloaden en als hardcopy te koop. Voor de liefhebber zeker een aanrader. Het is een schitterende uitgave waarin de geschiedenis tot heden, duidelijk wordt verteld. Er staan prachtige foto's bij die de sfeer van X-Yachts perfect weergeeft.