

# TEST 932

SEGELBOOTE

von Roland Duller

X 4<sup>0</sup>

# REICH AN ERFAHRUNG

**X-Faktor.** Die Werft legte bei der X 4<sup>0</sup> den Fokus nicht auf Zeitgeist, sondern setzte voll auf Funktionalität. Ein Zugang, der von Selbstbewusstsein zeugt

**Powerriegel.** Die Testyacht war mit optionaler Genua und höherem Karbonmast bestückt und bewegte sich entsprechend kraftvoll



**Landhausstil.** Der Innenausbau besteht wahlweise aus heller Eiche oder Teak, die Raumaufteilung im Salon folgt der Funktion, wie der tausendfach bewährte Klapptisch zeigt



**Denkfabrik.** Die Großschotführung (unten links) ist aufwendig, aber funktionell, die Selbstwendeschwinge für die Fock Standard und der Leinenstauraum beidseits des Niedergangs äußerst praktisch



Im Sommer letzten Jahres lief die X 4<sup>0</sup> vom Stapel und es war bestimmt kein Zufall, dass zum 40-jährigen Firmenjubiläum ausgerechnet eine 40-Fuß-Yacht präsentiert wurde. Wenig überraschend wurde das kleinste Modell der Pure-X-Linie für das Finale zur Wahl von Europas Yachten des Jahres nominiert, wo sie sich gegen First Yacht 53 und Italia Yachts 11.98 durchsetzte. Das ist umso bemerkenswerter, als es sich um harte Konkurrentinnen handelte: Mit der First beschritt das Beneteau-Team in Sachen Styling vollkommen neue Wege und die Italia agiert bei Segelleistung und Deckslayout auf allerhöchstem Niveau.

Den Sieg holte die X 4<sup>0</sup> aber nicht aufgrund eines Wow-Effekts, sie punktet vielmehr mit der Absenz jeglicher Schwäche. Zuzuschreiben ist das dem Team um Nils Jeppesen, das einerseits über enorm viel Erfahrung verfügt und andererseits vom bedingungslosen Ehrgeiz angetrieben ist, jede Yacht noch besser zu machen. So ist sich die dänische Werft, die seit vier Jahrzehnten Yachten auf hohem Niveau baut, nicht zu gut, ausgewählte Eigner einzuladen, damit diese gemeinsam mit dem Entwicklungsteam über Interieur, Deckslayout, Design sowie Regatta- und Cruisingeigenschaften diskutieren können. Motto der Veranstaltung: Wir lernen noch immer dazu!

#### Alte Stärke, neues Konzept

Das Bestreben, die Bedürfnisse potenzieller Kunden punktgenau zu treffen, war

auch der Grund dafür, dass man 2016 den Startschuss zur dritten, Pure X genannten Linie gab, die zwischen den sportlichen Xp- und langfahrtsorientierten Xc-Yachten siedelt. Mit der Xc-Reihe war X-Yachts extrem erfolgreich, weil man als erste Werft überhaupt Blauwasseryachten mit Achterstatt dem üblichen Mittelcockpit anbot, die IRC- beziehungsweise ORC-optimierte Xp-Linie segelt auf der Regattabahn höchst kompetitiv. Deren gewichtsoptimierte Bauweise sowie das nüchterne Interieur wirken auf den typischen Breitensportler allerdings einigermaßen spartanisch und so war es nur konsequent, die Pure-X-Palette zwischen Xc und Xp zu positionieren. Genau genommen ist das sogar jener Sektor, mit dem X-Yachts einst begonnen hat. Es verwundert daher nicht, dass diese Reihe nach nur vier Jahren zur umfangreichsten im Portfolio angewachsen ist – mit demnächst sieben Modellen zwischen 40 und 65 Fuß umfasst sie so viele unterschiedliche Yachten, wie die beiden anderen Linien zusammen.

#### Basisarbeit

Die X 4<sup>0</sup> verkörpert einen Performance-Cruiser im besten Sinn, mit Rumpflinien, die speziell für Halbwind- und Vorwindkurse optimiert wurden, weil diese Kurse von Fahrtenseglern zu 80 Prozent gesegelt werden. Die Yacht wird wie die sportlichen Xp-Modelle im Vakuuminfusionsverfahren in Epoxy-Sandwich gebaut, wobei die Schale anschließend 24 Stunden lang bei 70 Grad getempert wird. Vorteil: Der Rumpf wird steifer und die Osmosegefahr eliminiert. Die Bodengruppe hat keinen Karbonrahmen, wie das bei den Xp-Yachten üblich ist, sondern einen verzinkten Stahlrahmen, wie er bereits 1981 erstmals eingesetzt wurde. Das Comeback von Stahl im Sportsegment mag überraschen, aber bei X-Yachts ist man überzeugt davon, dass dieses Rückgrat eine optimale Einleitung der Kräfte vom am Kiel stehenden Mast sowie vom Kiel in den Rumpf gewährleistet. Außerdem soll diese Kielbefestigung im Fall einer Grundberührung anderen Konstruktionen überlegen sein, eine These, die die

Werft mit Beispielen aus diversen Zwischenfällen untermauern kann.

Die Kielbinne ist aus Eisenguss gefertigt, mit einer Kielbombe aus gehärtetem Blei. Der gesamte Kiel wird in zwei vorgefertigte, symmetrische Halbschalen eingebettet und zusätzlich mit Epoxy ausgegossen. Daran angehängt ist eine rund drei Tonnen schwere, Antimon gehärtete Bleibombe, die für einen Ballastanteil von 38 Prozent sorgt. Der Tiefgang variiert je nach Kielversion zwischen 1,85 und 2,30 Metern, das Leistungspotenzial der X 4<sup>0</sup> soll laut Werft knapp unter dem Niveau der sportlichen XP 38 liegen. Abhängig ist das natürlich vom Rigg, das man wahlweise aus Alu oder Karbon, mit Standard- oder höherem Performance-Mast sowie Selbstwendefock oder 106-Prozent-Genua ordern kann.

#### Erfahrung zählt

Die Akribie, mit der X-Yachts zu Werke geht, zeigt sich auch an Cockpitergonomie und Layout. In der Standardversion mit Selbstwendefock, die sich bestens zum Solosegeln

eignet, sind vier Winschen vorgesehen. Zwei hat man beidseits des Niedergangs am Kajütdach positioniert; von hier werden Selbstwendefock und Fallen sowie Strecker bedient. Die Großschot wird über einen im Boden versenkten Traveller und zwei beidseits der Räder montierte Winschen gefahren – eine Konfiguration, die mit immensen Aufwand realisiert wurde. Die Winschen stehen nämlich nicht wie üblich auf den Sülls, sondern wurden zwecks optimaler Höhe und idealem Schotverlauf tief in die Sülls versenkt. Die Schot wird vom Traveller kommend über große Umlenkblöcke durch die Sülls zur Winsch geführt, was die Gefahr eines Überläufers ausschaltet. Klingt kompliziert, ist kompliziert, zeitigt aber ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis.

Entscheidet man sich für die optionale 106-Prozent-Genua, benötigt man ein weiteres Winschenpaar, das dann ganz klassisch mittig auf den seitlichen Sülls montiert wird. Eine mittlerweile – leider – sehr selten gewordene Anordnung, die hinsichtlich Effizienz und Handling unübertroffen

ist, aber üblicherweise dem Anspruch, das Cockpit von allen segelrelevanten Einrichtungen frei zu halten, zum Opfer fällt. X-Yachts schert sich zum Glück keinen Deut um diesen Modetrend, schafft mit dem Layout allerbeste Voraussetzungen für eine sportliche und ergonomisch funktionelle Bedienbarkeit der Segel und sichert sich damit sogar ein Alleinstellungsmerkmal, das mit ein Grund für den EYOTY-Sieg war. Hut ab.

Der skandinavischen Herkunft geschuldet sind der recht hohe Kajütaufbau und das tiefe, geschützte Cockpit, das wahlweise ganz offen ist oder via große Badeplattform komplett geschlossen werden kann. Serienmäßig wird die Yacht ohne Badeplateau ausgeliefert, gegen Aufpreis kann man die erwähnte große Plattform oder eine kleine Variante haben (dann bleibt die Plicht offen). Das Sprayhood ruht in einer Garage, unmittelbar davor verläuft eine Instrumentenkonsole.

Herrlich funktional sind auch die klappbaren Podeste am Boden hinter den Rädern, der Leinenstauraum beidseits des Niedergangs und der tiefe Segelstauraum hinter dem Ankerkasten. Der Bugspriet ist optional, aber beinahe ein Muss; speziell in der Version mit Selbstwendefock sollte ein Code 0 zur Standardausrüstung gehören.

#### In Fahrt

Der Test vor Port Ginesta bot in Sachen Wind viele Facetten. Will man die Segel-eigenschaften beurteilen, lassen schon die



**KONSTRUKTION**  
Niels Jeppesen**WERFT**  
X-Yachts  
www.x-yachts.com**BAUWEISE**

Rumpf aus Sandwich im Vakuuminfusionsverfahren (Schaumkern) mit Epoxy und Glasfasern, Deck aus GfK-Sandwich im Handauflegeverfahren, Bodengruppe mit galvanisiertem Stahlrahmen verstärkt für optimale Verteilung der Kräfte von Kiel und Rigg im Rumpf, bündige Seeventile, alle Schotten anlamiert, Kiel: zwei T-Kiele mit Blei-Antimon-Bombe, Ruder: freistehendes, balanciertes GfK-Sandwich-Ruder mit Alu-Schaft

**SERIENAUSSTATTUNG**

Am Kiel stehender 2-Salings-9/10-Alumast, diskontinuierliches Roddrigg, starrer Niederholer, hydraulischer Achterstagspanner (manuell), Fallen und Schoten aus Dyneema, im Deck versenkte Rollrefanlage (TD 304), GfK-Bugsprit, Großschottraveller im Cockpitboden, bündig eingebaute Seeventile aus Messing, Teak (9 mm) in der Pflicht und auf den Bänken, vier Winschen, Flushluken, Sprayhood-Garage, Bruce-Anker 13 kg, Leine (30 m), zweiflammiger Herd mit Backrohr, Kühlbox (90 l), Corian-Arbeitsfläche, Ocean-Air-Rollos, 230-V-Landanschluss, LED Beleuchtung, Dusche am Heck, Rigg von Axxon (Karbon), Segel von Elvstrøm/North Sails, Winschen von Harken (Performance), Luken von Lewmar, Beschläge von Selden und Spinlock, Radsteuerung von Jefa, Rollreff von Selden (Furler TD 304), Ankerwisch von Lewmar, WC von Jabsco

**PREIS:** € 268.400,-  
Basispreis, ohne Segel, ab Werft (exkl. MwSt.)**EXTRAS:**

Badeplattform (medium):	4.490,-
Unterwasseranstrich:	4.060,-
Teak auf Seitendecks:	17.240,-
Genuawinschen (Harken Perf.):	5.155,-
Genuaschienen mit Schlitten:	4.975,-
Gennaker-Ausrüstung:	3.155,-
Sprayhood mit Nirorahmen:	3.550,-
Ankerwisch 1.000 W, 25 m Kette:	3.250,-
Karbonmast u. -baum:	55.380,-
Lazy Jacks:	460,-
Composit Steuerräder:	1.130,-
Schapps im Salon:	3.835,-
3-Blatt Flex-O-Fold:	985,-
Batterieladegeräte mit Inverter:	2.650,-
Yanmar 40 PS (Aufzahlung):	2.215,-
Multimediaanlage Fusion:	1.910,-
Cockpitlautsprecher:	815,-
WiFi-Verstärker:	2.875,-
Heizung Eberspächer:	4.685,-

Yachttests zum Download: [www.yachtrevue.at](http://www.yachtrevue.at)**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

**DATEN UND MASSE**

Rumpflänge:	11,50 m
Länge Wl.:	10,40 m
Breite:	3,81 m
Gewicht:	8.100 kg
Ballast:	3.075 kg
Großsegel:	47 m <sup>2</sup>
Genua (106 %):	37 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock:	31 m <sup>2</sup>
Tiefgang:	1,85/2,30 m
Wassertank:	270 l
Treibstofftank:	180 l

**Kojen** in Metern; Länge/Breite Kopf-  
bereich/Breite nach 1,90 m

Vorschiff:	2,0/1,36/1,16 m
Achterkajüten:	1,99/1,46/1,0 m
Salon (Bb.):	1,98/0,65/0,73 m
Salon (Stb.):	1,98/0,65/0,65 m

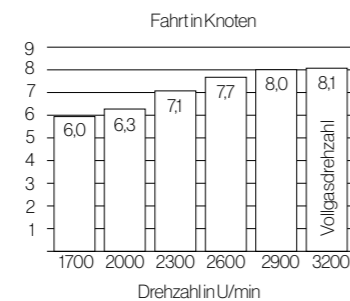
**Stehhöhen** Salon bei Niedergang,  
ansonsten Mittelwerte

Salon:	1,96 m
Achterkajüten:	1,89 m
Vorschiff:	1,88 m
WC:	1,89 m

**MOTOR**

**Serie:** Yanmar 3YM30AE, 3 Zylinder,  
1.266 cm<sup>3</sup>, 29 PS bei 3.200 U/min, Saildrive,  
2-Blatt-Faltpropeller

**Testschiff:** Yanmar 3YM30AE, 3 Zylinder,  
1.266 cm<sup>3</sup>, 29 PS bei 3.200 U/min, Saildrive,  
3-Blatt-Flex-o-fold

**FAHRLEISTUNGEN**

**Lärmpegel** (gemessen bei 2.300 U/min)  
Salon 72 dB, Achterkajüte 73 dB

**TESTBEDINGUNGEN:** Windstärke 6–17 Knoten, Seegang: 1, Dauer: 1 Tag, Ort: Port Ginesta**AUF DEM PRÜFSTAND**

- ⊕ mit Stahlrahmen verstärkte Bodengruppe
- ⊕ durchgesteckter Mast, Rodd serienmäßig
- ⊕ Deckslayout

**AUF DEM WASSER**

- ⊕ Höhe am Wind
- ⊕ Präzision der Steuerung und Gefühl am Rad
- ⊕ Sitzergonomie im Cockpit
- ⊕ Stauraum im Cockpit
- ⊖ Führung der Rollrefleine

**LEBEN AN BORD**

- ⊕ Salonkonzept mit Klapptisch
- ⊕ Licht und Luft im Inneren
- ⊕ Holzverarbeitung
- ⊕ geschütztes Cockpit
- ⊖ Stauraum in den Achterkajüten



**Alte Schule.** Das klassische Regatta-Layout mit sechs im Cockpit verteilten Winschen ist hinsichtlich Funktionalität unübertroffen, der Bugsprit mit versenkter Refftrommel smart. Nur die Führung der Reffleine (oben) hatscht ein wenig

ersten Drehungen am Rad entscheidende Rückschlüsse auf Qualität und Feinfühligkeit zu. Bei der X 4<sup>0</sup> herrschte von Anfang an blindes Verstehen. Das Rad liegt gut in der Hand, gibt sensibel Rückmeldung und erlaubt sehr präzises Steuern. Sportliche Yachten reagieren auf Steuerfehler oft spürbar beleidigt und verlieren sofort dramatisch an Geschwindigkeit, die X 4<sup>0</sup> zeigt sich hingegen erstaunlich verständnisvoll. Aufgrund ihrer erfrischenden Mittelsamkeit steuert man ohnehin sehr aufmerksam, presst man doch einmal zu viel, ist der Geschwindigkeitsverlust moderat. Interessant auch das subjektive Empfinden am Steuerstand, wo man die Solidität der Yacht förmlich zu spüren meint. Mit Nachdruck zerteilt sie die Wellenberge und zeigt auch bei 15 Knoten Wind und starken Böen keinerlei Vibrationen. Dennoch bewegt sie sich bei Schwachwind leichtfüßig und setzt den Winddruck in Böen kompromisslos in Vortrieb um – zumindest war das bei der getesteten regattaoptimierten Version mit höherem Karbonmast so. Bei rund sechs Knoten erwies sich der Code 0 als echtes Lebenselixier, damit segelte die Yacht an der Schneiderkreuz etwa 15 Grad tiefer als mit der Genua und konstant über sechs Knoten.

Bei auffrischendem Wind bis 17 Knoten erzielten wir unter Vollzeug an der Kreuz im Schnitt 6,9 Knoten. Faszinierend war, wie leicht sich die X 4<sup>0</sup> die Wellen hinauf und hinunter steuern ließ und wie lässig sie auch auf starke Böen reagierte. Geschwindigkeitszunahme statt Krängung, lautete die Devise, wobei der Großschot-

trimmer schon seinen Beitrag leisten musste. Das hydraulisch trimmbare Achterstag war in dieser Phase eine ebenso wichtige Hilfe wie die perfekt trimmbare und gut geschnittene Genua. Dermaßen gut eingestellt, lagen die Wendewinkel um 85 Grad, das bedeutet 42,5 Grad am wahren Wind – ein beachtlicher Wert.

**Skandinavische Lebensart**

Das Styling siedelt zwischen geradliniger Modernität und traditionellem dänischen Flair. Das Mobiliar aus heller, nordischer Eiche wird mit unterschiedlichen, aber immer robusten Laminatböden kombiniert, als Alternative ein Teakausbau angeboten. Die Holzqualität ist gediegen, wobei sämtliche Kästen aus furniertem Bootsbausperrholz mit Umleimern aus Vollholz gefertigt werden. Das Innenlayout sieht zwei oder drei Kajüten mit einer Nasszelle vor. Das schafft viel Platz für ein riesiges Eigner-Compartment mit ordentlicher Doppelkoje, in der man mit dem Kopf nach vorne schlafen kann und somit nicht Gefahr läuft, den Polster nächstens zu verlieren. Ein Skylight über dem Kopfende ist ideal zum Sternderl-Schauen, zwei Rumpfluken ermöglichen den beruhigenden Kontrollblick nach draußen. Serienmäßig sind zwei riesige Hängekästen vorgesehen, verschließbare Schapps kosten Aufpreis, das gilt auch für Salon und Achterkajüten. Auf keinerlei Experimente hat man sich bei der Gestaltung des Salons eingelassen: Eine moderne Lounge-Zone fehlt, dafür gibt's einen klappbaren Tisch für sechs Personen,

der die gesamte Salonbreite nutzt und im Sockel reichlich Stauraum für Teller und Flaschen bietet. Die Pantry ist mit einer Corian-Arbeitsplatte versehen, ein 90-Liter-Kühlschrank Standard, ebenso der zweiflammige Herd mit Backrohr. Kleines Manko: Die Luke direkt über dem Herd lässt sich nicht öffnen, nur die daneben. In der Zwei-Kajüten-Version gibt's im Anschluss zur Nasszelle einen vollwertigen Naviplatz, in der Variante mit drei Kajüten wird dieser zum Klapptischerl abgespeckt. Ein Minimalismus, der mittlerweile weit verbreiteter Trend ist.

In der einzigen, aber geräumigen Nasszelle hat man viel Holz verbaut, was gut aussieht und dank getrennter Dusche auch vertretbar ist. Komfortabel geht es auch in den Achterkajüten zu: Die Liegeflächen sind breit, die lichte Höhe ist ausreichend, Rumpfenster, Skylight und Luke ins Cockpit sorgen für viel Licht und Frischluft. Die oben erwähnten optionalen verschließbaren Schapps machen hier auf jeden Fall Sinn, denn die Größe der Standard-Schränke ist überschaubar.

**Resümee**

Die dänische Werft hat mit der X 4<sup>0</sup> das Paradebeispiel eines Performance-Cruisers gebaut. Auch wenn man ihn kompromisslos auf Regattayacht trimmt, bietet er ein gerüttelt Maß an Lebensqualität. Großes Lob verdienen Deckslayout und Steuerung, jeder Beschlag sitzt am richtigen Platz und das Lenken ist purer Genuss. Besser geht's nicht.