

Fast perfekt

Die X-34 nennt sich „Performance Cruiser“. Sowohl Segelleistungen als auch Komfort stehen gleichberechtigt nebeneinander.



Von **Michael Häßler**

Die derzeit kleinste X-Yacht aus dem dänischen Haderslev ist keine Rennmaschine, aber trotzdem schnell. Sie ist wohnlich und an Deck mit allem ausgestattet, was der erfahrene Segler sich wünscht. Dabei sitzt jeder Beschlag und jede Leine genau dort, wo man rein intuitiv hingreift.

Die X-34 ist ein fast perfektes Segelboot. „Fast“ deswegen, weil „perfekt“ immer

von individuellen Ansprüchen abhängt und das Boot auch zum Revier passen muss.

Die X-34 erscheint weder sonderlich aufregend noch spektakulär, dafür solide und durchdacht. Sie entspricht in etwa dem, was sich ein erfahrener Segler mit sportlichem Anspruch vorstellt, wenn er über ein Fahrtenboot nachdenkt. Ein Boot, das wirklich fertig ist, wenn es aus der Werft kommt. Eines, mit dem man sofort los-

segeln kann, ohne tagelang zu basteln und viel zu dicke Leinen durch zu kleine Blöcke zerren muss.

Wer seine Produkte am oberen Rand der Preisskala ansiedelt, muss allerdings auch etwas bieten. Die Dänen verzichten dabei auf fragwürdige Knalleffekte und bauen ein Boot so, dass alles stimmig zueinander passt und alles so funktioniert, wie man das erwartet. Die Boote sollen nicht nur in der Messehalle um die Käu-

fergunst buhlen, sondern sich im alltäglichen Gebrauch bewähren.

Konstruktion

Mit einer Breite von 3,40 Metern und einem Tiefgang von 1,90 Metern ist die X-34 natürlich kein Boot mit typischen Bodensee-Maßen. Allerdings ist auch eine Version mit um 30 Zentimeter reduziertem Tiefgang lieferbar. Der kurze Kiel wurde nach Aussage des Händlers eigens dafür konstruiert und



Fahrbericht X-34

X-34

Maße:

Lüa 10,36 m, Breite 3,40 m
Gewicht ca. 5300 kg
Segelfläche 68 m²

Preis ohne Segel

ab 158270 Euro

soll auf einem Binnenrevier keine merklichen Einschränkungen der Segeleigenschaften bewirken.

Wie andere X-Yachten auch, zeichnet sich die X-34 durch einen einlamierten, verzinkten stählernen Rahmen aus, der die Rigg- und die Kielkräfte aufnimmt. Die GfK-Schale ist damit von den gewaltigen Kräften befreit, die eine Riggkonstruktion mit verkürztem Vorsegel-dreieck ohne Backstagen zwangsläufig generiert. Die

Alternative wäre eine sehr aufwändige Kompositkonstruktion, die nur unter massivem Einsatz von Hightech-Fasern und entsprechenden Verarbeitungsmethoden steif genug wäre, um die Segelprofile auch bei stürmischem Wetter stabil zu halten. Der Vorteil wäre natürlich eine deutliche Gewichtsersparnis. Ob das bei einem Tourenboot die ebenso deutlichen Mehrkosten rechtfertigen würde, wäre aber zumindest fragwürdig. Längerfristig gese-

hen, ist der Stahlrahmen daher sicher die solidere Lösung.

Rigg

Die Werft verzichtet zugunsten einfacher Handhabung auf eine überlappende Genua. Die Fock reicht nur geringfügig bis hinter den Mast. Das Vorstag ist an einem im Ankerkasten versenkten Fockroller angehängt, der auch in der Lage ist, die Fock zu reffen.

Ob es notwendig ist, ein

106-Prozent-Vorsegel zu reffen, erscheint fraglich. Würde man auf die Reffbarkeit der Fock verzichten, müsste der Segelmacher keine Kompromisse eingehen und könnte ein leistungsfähigeres Segel schneiden, das nicht über die Fläche, sondern über den Twist „abgepowert“ werden könnte.

Die Auswahl der Segel und des Segelmachers ist grundsätzlich Sache des Eigners. Ein Satz Segel nach Wahl in



Das Cockpit ist großzügig für eine Besatzung von zwei bis vier Personen ausgelegt. Die Einhandtauglichkeit ist dadurch aber etwas eingeschränkt. Ein Autopilot ka

Wohnen

Der Wohnbereich der X-34 ist klassisch, gediegen und ohne große Überraschungen gestaltet. Im vorderen Bereich des Salons sind zwei Längssofas mit Tisch. Vier bis sechs Personen finden hier Platz. Dahinter sind großzügige Schapps. Stauraum befindet sich unter den Kojen und hinter den Rückenlehnen. Polsterbezüge aus Leder oder Alcantara sind gegen Aufpreis möglich.

Das Vorschiff beinhaltet zwei Kleiderschränke, Schwalbennester und eine Koje, die aber für zwei Erwachsene etwas knapp bemessen ist.

Dafür ist die Doppelkoje in der Achterkabine unter der Plicht riesig. Dort befindet sich ebenfalls ein Kleiderschrank.

Auf der Steuerbordseite ist die Navigationsecke mit Schapps und einem Schubladenblock untergebracht und dahinter eine geräumige Nasszelle mit Pump-WC, Waschbecken und Stauraum für Toilettenutensilien. Die L-Pantry mit Gasherd, Backofen, Spüle und Kühlschrank ist auf der Backbordseite neben dem Niedergang untergebracht. Für Küchenutensilien und Lebensmittel ist ausreichend Stauraum vorhanden.

Die Holzarbeiten sind aus

mahagonifurniertem Sperrholz gefertigt. Alle sichtbaren Kanten sind mit Umleimern versehen. Die Verkleidung der Schale besteht aus weißem, mit eingefrästen Nuten versehenem Plattenmaterial. Die Unterseite des Decks ist mit einer Gfk-Schale verkleidet. Die Beschläge sind nicht durchgeholt, sondern werden im Sackgewinde einer einlamierten Aluminiumplatte befestigt. Deswegen sind keine Inspektionsöffnungen in der Deckenverkleidung vorgesehen.

Der Fußboden besteht aus Sperrholz, das mit einer Schichtstoffplatte in Teakdeck-Optik belegt ist.



Der Niedergang ist etwas in den Aufbau hinein verschoben. Die Vorteile bei der Bedienung der Fallen un



lot kann das teilweise kompensieren. Der Teakbelag ist Standard.



hineingezogen. Das bringt auch ergonomien und anderen Leinen.

Standardausführung (Dacron Crosscut) ist im optionalen „Performance Paket“ enthalten.

Vielleicht sollte man hier einen Aufpreis für hochwertigeres Segelmaterial akzeptieren, zumindest bei der Fock. Backstaglose Riggs mit gepfeilten Salings haben eine eingeschränkte Trimmbandbreite und verlangen nach sehr dehnungsarmen Segeln. Das beste Segel mit dem stabilsten Profil ist dafür gerade gut genug. Deshalb wird es sich kaum lohnen, hier zu sparen.

Die unterbrochenen Rod-Wanten laufen über zwei gepfeilte Salingspaare. Damit tragen sie, zusammen mit dem brachial unteretzten

Technik

Zentrum der technischen Ausrüstung ist der Dreizylinder-Diesel von Yanmar mit Saildrive und Faltpropeller, einer Dauerleistung von 17,4 Kilowatt (20 PS) und einer Lichtmaschinenleistung von 60 Ampere. Optional ist auch eine um zehn PS stärkere Version erhältlich.

Die Maschine bewegt nicht nur das Boot bei Flaute, sondern liefert auch den Strom für die Verbraucherbatterie und das heiße Wasser für den Boiler. Der Dieseltank fasst 80 Liter. Damit reicht der Vorrat für wenigstens zwanzig Stunden Fahrt bei Marschgeschwindigkeit.

Neben der 50-Ah-Rundzellen-Batterie für den Anlasser ist serienmäßig eine Gelbatterie (115 Ah) für die Verbraucher und ein 35-Ampere-Ladegerät an Bord. Am Landstromanschluss hängt auch die elektrische Heizpatrone für den Boiler.

Der Stromvorrat sollte für eine elektrische Unabhängigkeit von etwa 24 Stunden ausreichen, so dass man auch mal eine Nacht ohne Landstromanschluss überbrücken kann. Wer das komplette Wochenende am Anker verbringen will, sollte die Kapazität zumindest verdoppeln.

Die Innenbeleuchtung ist mit Halogenstrahlern ausgestattet und die Positionslampen mit Leuchtdioden.

Frischwasser wird per Druckwassersystem und Mischeinheit aus dem 200 Liter fassenden Tank und dem Boiler gefördert. Optional ist eine Cockpitdusche

und eine Dusche in der Nasszelle erhältlich.

Die Toilette lenzt in einen optional erhältlichen Fäkalientank und unter der Spüle ist ein tragbarer Kanister untergebracht. Auf Wunsch sind hierfür auch andere Lösungen machbar.

Die elektrische Installation ist konventionell erstellt und für 12-Volt-Bordspannung ausgelegt. Der Bordstromverteiler ist mit Sicherungsautomaten bestückt.

Standardmäßig wird ein 10 Kilogramm schwerer, verzinkter Bruce-Anker mit 30-Meter-Leine mitgeliefert, der in der Bugrolle gefahren werden kann. Eine unter Deck eingebaute Ankerwinde sowie ein größerer Anker sind optional erhältlich.

Die Decks-ausrüstung kommt überwiegend von Ronstan / Frederiksen. Die Standardwünsche sind von Andersen. Beschläge und Tauwerk sind von durchgängig hoher Qualität.

Das Großsegel wird in zwei Stufen über ein Einleinsensystem gerefft. Für die Fock ist eine Rollreiffanlage installiert.

Mit dem optionalen „Performance-Paket“ wird weitere Technik geliefert. Außer dem Fäkalientank ist auch ein modernes Audiosystem mit wasserdichten Außenlautsprechern enthalten.

Logge, Echolot, Windmesser, Autopilot und Kartenplotter kommen von Raymarine.

Groß und Fock in Standardausführung sind dabei ebenfalls enthalten. Der Segelmacher ist vom Kunde wählbar. Vorwindsegel müssen extra bestellt werden.

Achterstag, die „Verantwortung“ für einen kontrollierten Vorstagedurchhang. Auf Backstagen wurde, üblich aber nicht in jedem Fall sinnvoll, verzichtet. Damit das ohne Einschränkungen funktioniert, muss jegliche Elastizität im System Rumpf, Rigg und Segeltuch eliminiert werden. Das geht nur über brutale Riggspannung.

Das Rigg selbst kommt von John Mast und hinterlässt einen handwerklich sauber

gefertigten Eindruck. Für „Bergabkurse“ ist die X-34 mit einem Gennaker ausgerüstet, der ohne zusätzlichen Bugspriet und in einem Bergeschlauch gefahren wird. Für leistungsorientierte Segler ist auch ein Spinnaker möglich.

Cockpit

Die Plicht wird von dem gewaltigen Ruderrad dominiert, das über die gesamte Bootsbreite geht und auch

von der hohen Kante oder auf dem Leedeck sitzend, bequem erreicht werden kann. Dadurch ergeben sich keine Nachteile gegenüber einer Pinnensteuerung. Lediglich die Feinfühligkeit, zumindest bei leichtem Wind, leidet etwas. Ein Steuermann, der es gewohnt ist, die Pinne als „Schnittstelle“ zum „Seelenzustand“ des Bootes zu betrachten, wird diese Informationen vermissen. Ansonsten reagiert das Boot präzise und schnell auch auf kleinste Bewegungen der leichtgängigen und spielfreien Ruderanlage. Serienmäßig ist das Heck offen. Eine Brücke zwischen beiden Seitendecks wird als Zusatzausstattung angeboten. Diese scheint dann sinnvoll, wenn der Rudergänger mittschiffs sitzen möchte. Von dort aus sieht er aber das Vorliek der Fock nicht.

Die beiden Winschen der nach „Deutschem System“ geschorenen Großschot liegen im Griffbereich des Steuermanns. Diese Technik ist bei der Bootsgröße durchaus sinnvoll. Durch den Verzicht auf die Großschottalje kommt dem Traveller eine wichtige Bedeutung zu, weshalb er ausreichend unteretzt wurde.

Vor dem Traveller sind zwei Längsduchten mit Backskisten untergebracht. Die Winschen für die Fockschot liegen auf dem Süllrand knapp hinter dem Aufbau. Fallen, Trimmleinen und Spinnakerwinschen sind praxisingerecht auf dem Aufbau neben dem Niedergang montiert. Auch die Klemme für die Holeypunktverstellung ist im Griffbereich des Vorsegeltrimmers. Insgesamt ist das Cockpit auf eine Mannschaftsgröße von zwei bis vier Personen ausgelegt. Damit lässt sich hervorragend segeln. Wer auch einhand unterwegs sein möchte, sollte sich einen Autopiloten gönnen, weil er durch das Ruderad im hinteren Cockpitteil „eingesperrt“ ist und zumindest die Fockschot von dort aus nicht erreicht. Optional ist auch eine Selbstwendefock zu haben, die erfahrungsgemäß aber deutliche Leistungseinbußen bewirkt.



1



2



3



4



5

1. Unter Deck ist das Boot konventionell eingerichtet. Am Tisch können vier Personen bequem zum Essen sitzen. Auf den beiden Sofas finden auch sechs Personen bequem Platz.
2. Neben dem Niedergang befinden sich Achterkabine und Nasszelle. Die formverleimten Stufen sind rutschfest.
3. Die Koje unter dem Cockpit ist großzügig bemessen.
4. In der tiefen Backskiste auf der Steuerbordseite lassen sich Persenning, Segel und andere sperrige Dinge unterbringen. Die



6



7



8

- Backskiste auf der gegenüberliegenden Seite ist flacher und damit besser für Teile wie Festmacher oder Fender geeignet.
5. Hinter dem Ruderquadranten befindet sich ein „nasser“ Stauraum.
6. Die Nasszelle ist großzügig bemessen.
7. Die Pantry ist mit allem ausgestattet, was das Leben an Bord komfortabel macht.
8. Die Vorschiffskoje hat am Fußende nur eine Breite von 40 Zentimetern. Das ist für zwei Erwachsene etwas knapp.



Zahlen

10,36 m	Länge über alles
9,09 m	CWL
3,40 m	Breite
2200 kg	Ballast Standard
5300 kg	Gewicht Standard
1,90 m	Tiefgang Standard
1,65 m	Tiefgang Option
40,30 m ²	Großsegel
27,60 m ²	Fock
92,5 m ²	Spinnaker
Motor	Yanmar 3YM20C
158 270 €	Preis inkl. MwSt. ohne Segel ab Werft
185 688 €	Preis inkl. MwSt. segelfertig eingewassert mit Performance Paket ab Bottighofen

Vertrieb: **X-Yachts Marine GmbH, Wassersport-Center, CH-8598 Bottighofen, Telefon +41 (0) 71 / 6 80 05 36, www.x-yachts.ch, office@x-yachts.ch**

Hersteller: **X-Yachts Dänemark**

Stärken und Schwächen
+ Verarbeitung
+ Konstruktion
+ optionaler Kurzkiel
- Preis
- Breite

Fazit

Die Interpretation des Begriffs „Performance Cruiser“ ist den Dänen zweifellos gelungen. Die Segelleistung stimmt und auch der Komfort kommt nicht zu kurz.

Die X-34 ist ein hochwertiges Boot, für das gut 200 000 Euro einkalkuliert werden müssen, will man es vernünftig und sinnvoll ausrüsten. Einiges davon ist schon im „Performance-Paket“ enthalten. So wird das Unterwasserschiff mit einer Sperrschicht und mit Antifouling versehen. Neben anderen Dingen sind auch eine Sprayhood und die Audioanlage dabei, eine Reihe Navigationsinstrumente, Baumperren sowie Großsegel und Fock als Dacron-Horizontalschnitt. Bei einem solchen Rigg dürfte sich eine hochwertigere Garderobe aber auf alle Fälle auszahlen, so dass man bei den Segeln am falschen Ende spart.

Was noch dazu kommt, ist ein Spinnaker oder ein Genaker. Letzterer eignet sich besser für die Familiencrew, bringt aber Leistungseinschränkungen auf Regatten mit Vorwind-Kursen.

Was man sich noch gönnen sollte, ist eine Scheuerleiste, die für 1761 Euro zu haben ist. Die Reparatur einer verkratzten Bordwand wird in jedem Fall teurer.

Ein Teakdeck kostet 12 108 Euro. Es bringt aber keine funktionellen Vorteile, weil die Deckstruktur und die Fußbelag sehr rutschfest und praxisgerecht ausgeführt sind.

Für den „Badeanker“ braucht man keine elektrische Ankerwinde. Bei einem Ankergeschirr, auf das man sich auch bei schlechtem Wetter verlassen kann, stößt die Bedienung mit Muskelkraft aber an Grenzen. Eine Ankerwinde hat daher durchaus ihre Berechtigung. Auch eine Persenning sollte man einkalkulieren. Diese dient vor allem dem Werterhalt des Bootes. Ebenfalls sinnvoll ist die Vorsegel-Persenning, damit man die Fock übers Wochenende angeschlagen lassen kann.