

Die schnelle X-362 ist ein Boot für erfahrene und sportlich ambitionierte Segler.



Sensibles Vollblut **X-362**

X-Yachten sind schnell und spritzig: Sie versprechen beim Regatta- wie beim Tourensegeln eine Menge Spaß.

Auch der 36 Fuß lange Cruiser-Racer X-362 soll Sportlern und Familiencrews gefallen.

von Ralf G. Weise

Grafik: Jochen Peschke

Die dänische Werft *X-Yachts* baut seit zwanzig Jahren schnelle Schiffe. Der erste „Hit“ war die X-79. Schon nach vier Jahren hatte sie sich mit 350 Booten zur größten Eintypklasse Nordeuropas entwickelt. Es folgten die X-102 und der 3/4-Tonner, mit dem 1981 und '82 die Weltmeisterschaften gewonnen wurden.

Heute bietet die Werft elf Modelle zwischen 30 und 60 Fuß an. Leider baut sie die X-79 nicht mehr; ein Nachfolgemodell in dieser Größenklasse ist nicht entwickelt worden.

Die X-362 wurde schon 1994 dem Yachtvolk vorgestellt. Sie ist weniger spektakulär als zum Beispiel die große X-482, der IMS Racer *IMX-38* oder die weit verbreitete X-99. Vielleicht wegen ihrer Unauffälligkeit wird die X-363 seit einiger Zeit auch in der Sportversion *X-363 S* angeboten. Das Schiff kommt zwar aus derselben Form, ist aber leichter gebaut, hat einen tieferen Kiel und trägt an einem 7/8 Rigg mehr Segelfläche. Dieses Schiff konnte sich im letzten Jahr auf Regatten auch gegen größere Schiffe erfolgreich durchsetzen.

Die X-362 *AUF EX* von Christoph Bart ist eine Classic-Version ohne „S“. Ihre traditionelle Inneneinrichtung beherbergt im Salon zwei Längskojen und besitzt eine Achterkajüte sowie eine Vorschiffskabine mit jeweils einer Doppelkoje. Angeboten wird auch eine „Modern“-Version mit zwei und drei Kabinen, in der die praktischen Längssofas gegen modische U-Sofas ausgetauscht sind.

AUF EX wird häufig auf Regatten gesegelt und ist entsprechend ausgestattet: Sie trägt hochwertige Laminatsegel, die erst kurz vor unserem Test



Die Fallwinch ist gut dimensioniert und lässt sich einfach bedienen.



Das große Steuerrad ist sehr direkt übersetzt. Man kann bequem von Luv, von Lee und von mittschiffs aus steuern.

an Bord gebracht werden, und die Decksbeschläge sind von ausgesuchter Qualität. Das Schiff ist kaum beladen. Während der Manöver unterstützt mich ein zweiköpfiges Regattateam, das die X-362 auf diversen Rennen beherrschen gelernt hat.

Unter Motor: In der Standardausführung wird das Boot mit einem 13-Kilowatt-Yanmar-Diesel geliefert. AUF EX ist dagegen mit einem 20 Kilowatt leistenden Motor ausgestattet. Über einen Saildrive wird ein Faltpropeller getrieben, der dem Schiff bei 3.600 Umdrehungen pro Minute 6,8 Knoten Geschwindigkeit verleiht. Rumpfgeschwindigkeit erreichen wir nicht: Ursache hierfür mag der nicht optimal ausgelegte Faltpropeller sein. Die

Marschfahrt beträgt bei 2.300 bis 3.000 Umdrehungen zwischen 5,5 und 6 Knoten. Die Maschine ist gut isoliert: Im Marschfahrtbereich ist sie angenehm leise.

Unter Maschine liegt das Boot sehr sensibel auf dem Ruder. Man muß das voluminöse Steuerrad fest in der Hand halten: Das Ruder ist so weit vorbalanciert, daß der Schraubenstrom das Blatt innerhalb von Sekunden zur Seite drückt und das Boot sofort aus dem Kurs läuft. Diese Tendenz nimmt mit wachsender Geschwindigkeit zu. Wie erwartet, dreht das Boot auf dem Teller. Auch rückwärts läßt es sich sehr genau dirigieren; ein „Radeffekt“ ist kaum spürbar.

Die Maschine ist für Wartungsarbeiten nicht gut zugänglich. Zwar lassen

sich Abdeckplatten in der Achterkabine schnell entfernen, und das Niedergangsschott kann nach vorne geklappt werden. Letzteres ist dennoch im Wege, denn verschraubte Scharniere fixieren es am Boden. Unmittelbar vor dem Motor sind außerdem zwei Batterien gehalten und behindern den Zugang.

Unter Segeln: Draußen auf der Flensburger Förde weht an diesem klaren Tag eine kühle Segelbrise. Bei drei bis vier Windstärken kann das Boot zeigen, was in ihm steckt.

Die Segel von X-Yachten gehören nicht zur Standardausrüstung: Zu unterschiedlich sind die Wünsche der Kunden. Normalerweise fährt man ein Dacronsegel mit Rutschern; auf der AUF EX kommt dagegen ein Mylar/Kevlarsegel von North zum Einsatz, dessen Vorliek in die Mastgöhle eingeführt werden muß. Deshalb ist das Vorheißens dieses Regattagrosssegels schwierig und sicher nichts für Einhand- oder Familiensegler.

Als das Tuch dann gesetzt ist, belohnt es die Crew aber durch einen ausgezeichneten Stand, der den Windverhältnissen optimal angepaßt werden kann, für alle Mühen. Als Regattasegel für einen Windbereich bis maximal 20 Knoten ist es ohne Reffmöglichkeiten gerüstet. Weht es stärker, wird ein kleineres Segel gesetzt.

Nur unter dem Groß segelt das Boot gut und ruhig. Es geht bis 40 Grad an den wahren Wind und läuft etwas aufgeschrickt 4,5 Knoten. Es ist dabei wendig, geht gut durch den Wind und liegt leicht auf dem Ruder. Das sind Qualitäten, die andere Schiffe gleicher Größe nicht ohne weiteres erreichen.

Dann setzen wir die große Genua. Sie wird ohne Rollanlage vorgeheißt: für einen Fahrtensegler heutzutage eher ungewöhnlich. Durch die nach achtern umgelenkten Fallen und die großen selbstholenden Winschen geht das Manöver leicht von der Hand, obgleich das Segel in seiner Nut schlechter steigt als ein Segel an Stagreitern. Am besten setzt man die Genua im Team: Einer führt vorne das Segel zum Einfädler, ein anderer dreht achtern an der Winsch, und ein Dritter steuert. Als wir an den Wind gehen und das Segel gut getrimmt ist, „zischt“ die X-362 mit fast sieben Knoten davon. Sie krängt um unge-



Die Klassik-Version bietet zwei Längssofas, die auch als Seekojen nutzbar sind.



Die Pantry ist gut ausgestattet und funktional, die Arbeitsflächen könnten allerdings höher liegen.



Der Kartentisch ist groß genug für eine einmal gefaltete BSH-Karte.



Batterien behindern den freien Zugang zur Maschine.

fähr 20 Grad, und man hat den Eindruck, daß unter dieser Besegelung die Reffgrenze - am Wind - erreicht ist.

Am Ruder spürt man sofort die Lebendigkeit des Schiffes. Dank des großen Ruderrades und der direkten, reibungsarmen Kraftübertragung zu dem vorbalancierten Spatenruder reagiert es sehr spontan und sicher auf kleine Radausschläge. Die Kursstabilität läßt allerdings zu wünschen übrig: Man kann das Ruder nicht einen Augenblick sich selbst überlassen, denn sonst läuft das Schiff sofort aus dem Kurs.

Als wir weiter luven, geht die Geschwindigkeit bis auf sechs Knoten zurück, wobei wir eine Höhe von weniger als 40 Grad zum wahren Wind steuern können. Abgesehen von der gelungenen Bootsform tragen sicherlich die flach geschnittenen und gut trimmbaren *North*segel zu diesem ausgezeichneten Ergebnis bei.

Will man diese Höhe und diese Geschwindigkeit halten, ist eine hohe Konzentration gefragt: Nicht eine Sekunde darf man die Ruderführung vernachlässigen oder Segel und Instrumente aus den Augen lassen. Sofort verläßt das Boot den optimalen Kurs, behält allerdings eine recht gute Geschwindigkeit bei. Das zeugt von geringem Widerstand in und über Wasser sowie von der moderaten Verdrängung, die mit fast sechseinhalb Tonnen unter dem Durchschnitt liegt. Das Unterwasserschiff ist gut geformt und seine benetzte Fläche mit 27 Quadratmetern klein. Über Wasser tragen der niedrige Aufbau, das Rodrigg, das schlanke Mastprofil und die Segel selbst zu geringem Widerstand bei.

Erleichtert wird das genaue Steuern durch die Zusatzinstrumente, die am Mast angebracht sind und so im Blickfeld zwischen Vorsegel, Bug und Großsegelbauch liegen. Die Sicht ist weder durch hohe Aufbauten noch durch eine Sprayhood gestört. Allerdings behindert die Genua I den Blick nach Lee.

Die Wenden sind ebenfalls sehr exakt und schnell zu segeln; auch hierbei verliert das Schiff wenig Fahrt. Ein Mann positioniert sich dabei auf dem Vorschiff und hilft, die Genua auf die andere Seite zu bringen, damit sie

wieder optimal zwischen Seereling und Wanten auf Deck zu liegen kommt. Das ist gut für die Geschwindigkeit, aber schlecht für die Sicht. Hilfreich beim Trimm des Großsegels ist der sehr leicht laufende Frederiksen-Traveller, der auch unter voller Last noch verhältnismäßig einfach nach Luv gefahren werden kann. Die gute Anordnung der übrigen Beschlüge, die leicht laufenden Blöcke, der hydraulische Achterstagspanner und die sichere Position am großen Steuerrad tragen ein übriges zur Entfaltung des Geschwindigkeitspotentials bei.

Das Cockpit ist geräumig geraten und bietet viel Platz zum bequemen Reisen und auch für schnelles Arbeiten. Durch den Teakbelag ist es überall griffig. Ganz achtern befinden sich zwei große Stauräume. In dem einen ist auch eine Gaskiste eingebaut. Eine gefährliche Lösung, denn sollte einmal das Lenzloch verstopft sein, kann sich Gas in dieser Kiste ansammeln und von hier aus in die Backskiste und eventuell in das übrige Schiff fließen. Ein Funke kann dann eine Katastrophe auslösen.

Die Backskiste unter der Backbordducht ist wirklich großzügig ausgefallen und kann auch größere Mengen Tourenausrüstung oder Reservesegel fassen. Fall- und Schotwinschen sind gut erreichbar und die durch Hebelklemmen laufenden Fallen können nach dem Holen in kleine Segelsäcke neben dem Niedergang gestaut werden. Die Seitendecks sind angenehm breit, und wegen der innenliegenden Wanten und Schotschienen kommt man gut auf das Vorschiff. Dabei findet man Halt an richtig positionierten Teakhandläufern und an einem griffigen Teakbelag. Das Teakdeck wird als Extra angeboten und macht das Schiff nicht nur „holziger“, sondern auch schwerer. Wir raten bekanntlich grundsätzlich vom Tropenholzeinsatz ab. Ein Korkbelag wäre hier eine gute, ästhetisch ansprechende und leichte Alternative.

Unter Deck: Steigt man über den sicher zu benutzenden Niedergang nach unten, wird man von einem dunklen Teakausbau empfangen. Handwerklich ist der Holzbaus sicherlich gut gelöst, doch wirkt er in seinem klassischen Erscheinungsbild

dunkel. Die Regattaversion ist noch ein wenig finsterner in Mahagoni ausgebaut. Immerhin sind die Kajütseiten und die Decke weiß gehalten und geben, zusammen mit den drei Luken und den Fenstern, Helligkeit unter Deck.

Gut gelöst ist die Anordnung der beiden Längssofas im Salon, die auch als Seekojen genutzt werden können. Die Wassertanks sind gewichtszentriert unter dem achteren Teil dieser Kojen eingebaut, wobei an Backbord der Tank sogar noch unter den Kartentisch ragt. Der Tisch zwischen den Sofas kann durch seine klappbaren Flügel auf ein stattliches Hafenmaß ausgebreitet werden. In Seeposition bleibt genügend Platz, um auch bei Krängung nach vorne zu gelangen. Die Navigationsecke ist offen und großzügig gestaltet; sie bietet eine Menge Stauraum. Ein hohes Süll gibt Halt bei Krängung und verhindert das Abrutschen der Navigationsutensilien. Der Kartentisch ist mit 92 mal 60 Zentimetern so groß, daß eine zur Hälfte gefaltete BSH-Karte darauf paßt. Dank fehlender Schotte vor dem Navigationsbereich und vor der Pantry wirkt die gesamte Kajüte offen und geräumig.

Hinter dem Kartentisch befindet sich der WC-Raum. In dem konsequent mit gut gerundeten und unempfindlichen GfK-Formteilen ausgestatteten Raum ist es erfreulich hell. Sehr gut: Hinter dem WC befindet sich ein Ölzeugschrank. So ist dies der ideale Raum, nasses Ölzeug aus- und wieder anzuziehen; außerdem kann man hier auch duschen.

Die Pantry an Steuerbord ist ausreichend groß und gut ausgestattet. Praktisch sind die runde Doppelspüle und das hohe Süll. Daran kann man sich zwar festhalten wenn das Schiff nicht allzusehr bockt, doch für rauhes Wetter fehlen ein paar solide Handgriffe unter Deck.

Die Achterkabine entspricht mit einer großen Doppelkoje und Schrankraum üblichem Standard. Dies gilt leider auch für die Ausrüstung mit einer Fluchtluke: Die fehlt nämlich wie auf vielen Schiffen.

Im Vorschiff befinden sich die Doppelkoje, zwei Schränke und unter der Koje ein großer Stauraum. Dieser Stauraum liegt, wie auch die Stau-

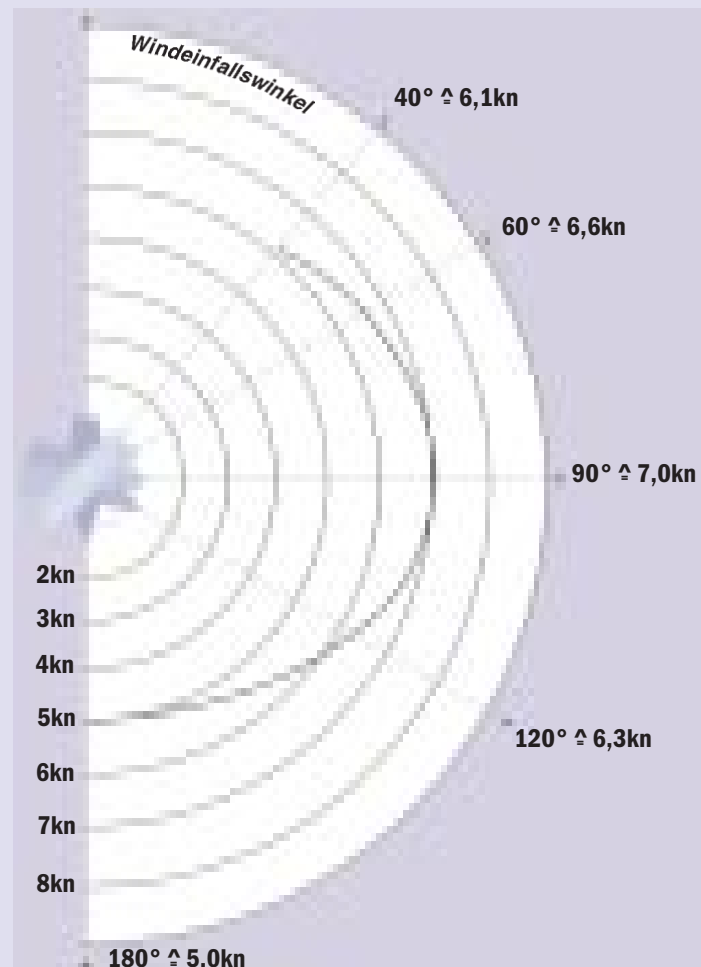
räume unter den anderen Kojen, in einer Innenschale. Deren größter Vorteil ist sicher der, daß dort eingestaute Dinge vor Bilgenwasser sicher sind. Nachteil: Bei einer Reparatur, auch einer Notreparatur auf See, ist die Außenhaut nicht mehr zugänglich. Licht und Luft kommen durch viele Luken und aufstellbare Fenster in das Schiff. Dies funktioniert allerdings nur bei gutem Wetter. Ist die See rauh oder liegt das Schiff unbeaufsichtigt im Hafen, fehlen ein paar Lüfter.

Die Bauweise: Das Schiff besteht zum größten Teil aus einer Sandwichkonstruktion, in der 15 Millimeter starker PVC-Hartschaum benutzt wird. Die Werft verzichtet also ganz auf einen Balsakern im Decksbereich, der zwar druckfester, doch auch etwas schwerer und nicht ganz so dauerhaft ist. An besonders beanspruchten Stellen wird die Struktur durch triaxiale Gelege unterstützt.

Unter Wasser wird ein Massivlaminat verwandt. Besonders interessant ist die massive Stahlrahmenkonstruktion im mittleren Bodenbereich, die auch auf anderen *X-Yachten* eingesetzt wird. In diesen Rahmen werden Mast- und Kielkräfte eingeleitet. Außerdem kann hier ein Heißstropp eingeschäkelt werden. Auf allen, auch älteren Schiffen, die ich bisher begutachtet hatte und die eine ähnliche Konstruktion vorwiesen, hat sich dieses Prinzip gut bewährt. Wert wird bei der *X-362* auch auf eine gute Verstagung besonders in Längsrichtung gelegt: Vor- und Achterstagpüttinge werden in Längsschotte geleitet. Zusammen mit der massiven Bodenkonstruktion bewirkt das ein sehr steif zu trimmendes Rigg; das Vorstag zeigt also kaum Durchhang. Auch deshalb kann das Schiff gute Höhe laufen.

Fazit: Trotz gelungener Inneneinrichtung spricht die *X-362* eher Sportsleute an als reine Fahrtensegler. Man braucht ein gewisses Maß an Erfahrung, um mit dem lebendigen, aber auch sehr sensiblen Schiff Spaß zu haben; für Anfänger ist die *X-362* sicher ungeeignet. Wegen der qualitativ guten und - trotz fehlender Segel - reichhaltigen Standardausrüstung erscheint der Preis als angemessen.

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 12 Knoten = vier Beaufort
Wellenhöhe: 0,1 Meter
Besegelung: Großsegel, Genua I, insgesamt 77,3 Quadratmeter

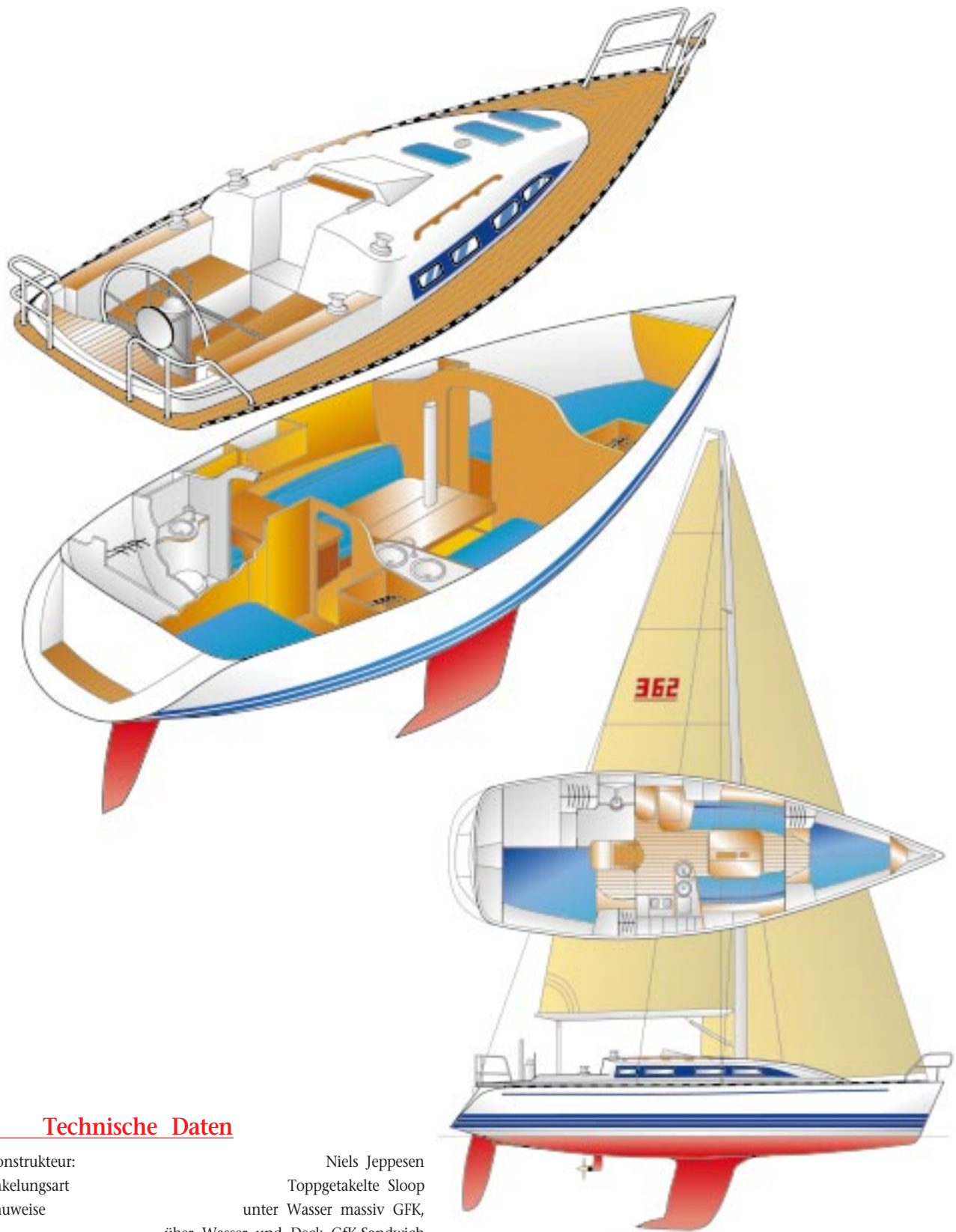
Preis und Ausstattung

Klassik-Version ab Werft DM 250.000,-
inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer

Darin unter anderem enthalten: 13-Kilowatt-Yanmar-Diesel, Suunto-Kompaß, Handlenzpumpe, elektrische Lenzpumpe, Positionslampen, Vorsegelrollanlage, Rodrigg, hydraulisch verstellbarer Baumniederholer, zehn Fußblöcke um den Mastfuß herum verteilt, kugelgelagerter Großschottraveller, *Harken*-Winschen, *Spectra*-Schoten, Festmacherleinen, Zehn-Kilogramm-*Bruce*-Anker mit Leine, Druckwassersystem, Dusche, drei Batterien 210 Ampérestunden, Eisbox, Gasherd mit Backofen, zwei Feuerlöscher.

Nicht enthalten sind Segel, zum Beispiel Lattengroß und Genua II von *North* für DM 8.990,-. Ebenso notwendig ist eine Grundinstrumentierung und ein Unterwasseranstrich, so daß ein segelklares Schiff etwa DM 269.000,- kostet.

Werft: X-Yachts Dänemark
Importeur: X-Yachts Deutschland
Schöne Aussicht 22
24925 Flensburg
Telefon 0461-22200
Fax 0461-35665



Technische Daten

Konstrukteur:	Niels Jeppesen		
Takelungsart	Toppgetakelte Sloop		
Bauweise	unter Wasser massiv GFK, über Wasser und Deck GfK-Sandwich		
Länge über Alles	10,73m		
Länge Wasserlinie	9,53m	Maschine	13- oder 20-Kilowatt-Yanmar mit Saildrive und Faltpropeller
Breite ü.A.	3,46m	Tankkapazität Diesel	80l
Tiefgang	1,93m	Tankkapazität Wasser	180l
Verdrängung	5,800t	Stehhöhe Salon	1,88m
Ballast	2,250t		
Ballastanteil	38,8%	Anzahl der Kojen inklusive Salon	6
Segelfläche am Wind		Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,6kn
Groß und Vorsegeldreieck	59,6m ²	Längen-/Breitenverhältnis	3,15/1
Großsegel	33,1m ²	Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,89/1
Genua I	44,2m ²	spez. Segelfläche	13,3m ² /t
Spinnaker	94,6m ²		
Durchfahrhöhe mit Mast	14,5m		