



## Bewährt **X-412**

Als regattataugliche Kreuzeryachten sind die Boote von *X-Yachts* sehr beliebt; die *X-412* zählt in ihrer Klasse sogar zu den meistgebauten Schiffen. Das Erfolgsgeheimnis der Werft liegt in den glänzenden Segel-eigenschaften der Boote

Von Ralf G. Weise    Grafik: Jochen Peschke

**S**eit 1990 wird die *X-412* gebaut. 220 Einheiten haben die Werft in Haderslev bisher verlassen, alleine 42 im letzten Jahr. Ungefähr 40 Stück wurden insgesamt

nach Deutschland verkauft. Die *412* ist damit ein zuverlässiger Eckpfeiler der Produktpalette von *X-Yachts* geworden. 1979 begann die dänische Werft mit

dem Bau schneller Kreuzeryachten; heute bietet sie vierzehn Modelle zwischen 30 und 73 Fuß Länge an. Mittlerweile konzentriert sich *X-Yachts* mit 23 Händlern in aller Welt



**Der Rudergänger kann die Großschot an beiden Seiten des Cockpits mit je einer Winsch holen**



**Dank der Elektrowinschen ist das Holen der Genuaschoten auch bei Starkwind ein Kinderspiel**

**Macht auch auf der Regattabahn eine gute Figur: die schnelle Kreuzeryacht X-412**

verstärkt auf die betuchteren Segler. So konnten die Dänen im letzten Jahr Verträge über zwei der neuen 73-Fuß-Schiffe abschließen, und von der nicht gerade billigen 56er verließen 18 Einheiten die Werft.

Christoph Barth ist einer der beiden Männer, die *X-Yachts* in Flensburg vertreten. Seine Boote haben zweierlei gemeinsam: Sie heißen stets AUF Ex und es sind natürlich stets *X-Yachten*. 1995 stellten wir seine X-332 vor, 1999 war es die größere X-362, und in diesem Jahr haben wir Barths neue X-412 gesegelt. Die ist mit Bugstrahlruder, Maststrutscher, Fockrollanlage, elektrischen Schotwinschen und einer *Modern Version* genannten Einrichtungsvariante familienfreundlicher als ihre Vorgängerinnen.

**Äußerlichkeiten:** Der relativ geringe Freibord, der lang gestreckte niedrige Aufbau und die gemäßigten Überhänge geben der 412 zwar schnittige, aber keineswegs spektakuläre Linien. Die AUF Ex ist aber mit ein paar Extras ausgestattet, die sie besonders elegant erscheinen lassen: Der tiefblaue Rumpf, das Teakdeck und die besondere Inneneinrichtung begeistern auch Segler, die sonst nicht gerade zu den Fans moderner Cruiser-Racer zählen.

An Deck zeugen die breiten Seitendecks, die gute Beschlagsausrüstung und das schlanke Dreisalingrigg davon, dass es bei der X in erster Linie um das Segeln und erst in zweiter Linie um das Wohnen geht. Auch das Cockpit ist eher Arbeitsplatz als Erholungsort: So sind die Duchten zu

kurz, um sich darauf für ein Sonnenbad ausstrecken zu können, und es fehlt Platz für einen „permanent geriggten“ Cockpittisch. Das große Steuerrad und der Großschottraveller unterteilen das Cockpit gleich dreifach: Vorne ist der Platz für den Vorschoter und den Mann an den Fallen und Streckern, zwischen Traveller und Steuerrad kann der Spi oder die Großschot geholt werden, und der Bereich achtern ist ausschließlich für den Rudergänger reserviert.

Der sitzt auf einer Ducht, unter der sich der einzige nennenswerte Cockpitstauraum befindet. Die seitlichen Backskisten müssen sich den Raum mit den darunter liegenden Achterkabinen teilen und sind somit recht flach ausgefallen. ■



Die Innenarchitektur der *Modern Version* ist ansprechend; es fehlen allerdings Seekojen



Die Pantry der *Modern Version* ist vorbildlich mit Handläufen bestückt; die Spüle ist dagegen ungünstig weit vorn installiert



Der Kartentisch bietet nur für Sportbootkarten genügend Arbeitsfläche



Die Maschine ist sehr gut zugänglich

**Unter Deck:** Für die 412 sind alternativ zwei Varianten vorgesehen: eine *Classic* und eine *Modern Version*. Die *Classic Version* ist auch für längere Seestrecken brauchbar, weil hier zwei Längssofas im Salon vorgesehen sind, die gut als Seekojen zu nutzen sind. Vorne und achtern an Steuerbord befinden sich je eine Doppelkabine. Wahlweise kann Backbord achtern ein WC-Raum mit Ölzeugschrank und anschließender großer Backskiste - praktisch für Blauwassersegler - oder eine zweite Achterkabine eingebaut werden.

Die *Modern Version* bietet einen geräumigen „Hafensalon“ mit Rundsofa, achtern zwei Doppelkabinen und vorne wahlweise eine oder zwei weitere Kabinen; gut für eine große Chartercrew.

Wir haben eine Variante der *Modern Version* gesegelt, die mit zwei Achterkabinen und einer großen Eignerkabine im Vorschiff ausgestattet ist. Die Innenarchitektur ist ansprechend und die Holzverarbeitung gut; es fehlen allerdings Seekojen. Am besten sind bei Lage und Seegang noch die Achterkojen zu nutzen, doch die müssten durch Kojensegel mit entsprechend längs geteilter Matratze erst hergerichtet werden.

Auch die übrigen Einrichtungsdetails werden einen Seesegler wohl wenig ansprechen, auch wenn das Schiff auf rauen Tagestouren durchaus unter Deck nutzbar ist. So gibt es zwar überall unter Deck stabile Handläufe und, der Niedergang ist sicher zu begehen.

Dagegen befindet sich der Kocher der AUF Ex zu weit vorne; die Doppelspüle liegt noch davor und sehr dicht an der Bordwand, so dass bei Steuerbordlage das Wasser nicht aus dem Becken laufen kann. Der achtere WC-Raum liegt zwar magenfreundlich in der Nähe des Stampfpunktes, ist aber so klein, dass man sich hier bei Lage und geschlossener Tür nicht mehr halten kann. Platz für das Ölzeug fehlt achtern ganz.

Auch der Kartentisch ist zu klein für BSH-Karten; er ist gerade ausreichend groß für die Arbeit an Sportbootkarten. Dafür wird man im Hafen durch die saubere Holzverarbeitung, die elegant-gemütliche Gestaltung und die Geräumigkeit entschädigt. Gut: Der Salontisch mit Flaschenhalter lässt sich absenken, die Pantry ist mehr als zwei Meter lang und

bietet vielfältige Staumöglichkeiten; in die zu den Achterkabinen hin modisch geschwungenen Schotten sind Lüftungslöcher gebohrt, und viele Fenster lassen sich öffnen. Dagegen müssen wir die konsequenten Deckeninnenschalen, ein typisches Produkt moderner Serienwerften, kritisieren. Sie machen es fast unmöglich, Beschläge an Deck auszutauschen oder eventuellen Leckagen auf die Spur zu kommen. Die alte Methode, schmale, einzeln austauschbare Paneele unter die Außenschale zu schrauben, ist praktischer. Weiterhin ist uns negativ aufgefallen, dass es an Deck keine Lüfter und in den Achterkabinen keine Fluchtluken gibt.

Klappt man die Bodenbretter auf, die leider zu einem großen Teil verschraubt sind, wird darunter die solide Bodensektion aus Stahl sichtbar. Auf dem Längsträger steht der Mast, und dort ist ein Heißbaue vorgesehen, mit dessen Hilfe das Boot leicht gekrant werden kann.

**Unter Motor:** Eingebaut ist ein 28 Kilowatt leistender Yanmar-Diesel mit Saildrive und Faltpropeller. Durch Klappen an der Seite und den abnehmbaren Niedergang ist er sehr gut zugänglich.

Der 120 Liter große Standardtank reicht für ein begrenztes Einsatzgebiet, in dem öfter mal nachgetankt werden kann. Größere Tanks sind aber möglich. Bei langsamer Marschfahrt von 2.200 Umdrehungen pro Minute und 6,5 Knoten Fahrt reichen 120 Liter Diesel für knapp 200 Seemeilen Maschinenfahrt. Mit dieser wirtschaftlichen Geschwindigkeit ist es unter Deck recht ruhig.

Dreht die Maschine 400 Touren schneller, wird es in den Achterkabinen spürbar lauter, im Salon ist die Geräuschentwicklung durchschnittlich, und vorne ist es ruhig. Mit dieser Drehzahl erreicht das Schiff sieben Knoten Fahrt. Unter Volllast laufen wir mit 3.400 Umdrehungen pro Minute 8,1 Knoten schnell. Diese Geschwindigkeit liegt einen Viertelknoten über der Rumpfgeschwindigkeit: Maschine, Propeller und Rumpf sind also gut aufeinander abgestimmt.

Lässt man das Ruder einen Moment los, läuft das Schiff sofort aus dem Kurs; dieses Verhalten ist typisch für vorbalancierte Ruder. Innerhalb von

einer Schiffslänge kann man aus Marschfahrt heraus aufstoppen; dabei ist kaum ein Radeffekt spürbar.

In Rückwärtsfahrt reagiert das Schiff sehr genau und lässt sich schon mit geringer Fahrt exakt in die richtige Richtung dirigieren. Auch die Wendigkeit unter Motor ist beeindruckend. Man muss sich schon gut festhalten, wenn man das Ruder aus Marschfahrt heraus hart legt, sonst droht man durch die entstehende Krängung und die Zentrifugalkraft aus dem Gleichgewicht zu geraten. In weniger als 18 Sekunden dreht die Yacht innerhalb ihrer Länge.

**Unter Segeln:** Ideale Segelbedingungen herrschen auf der Flensburger Förde: 14 bis 19, in Böen bis 23 Knoten Wind - das entspricht fünf Beaufort - setzen kleine Schaumköpfe auf die Wellen. Zunächst heißen wir das fast 40 Quadratmeter große, durchgelattete Großsegel auf. Damit bringen wir das Schiff bei vier Knoten Fahrt bis 40 Grad an den wahren Wind. Das Schiff steuert sich mit geringer Luvgierigkeit und lässt sich gut wenden.

Dann rollen wir die 135 Prozent Genua zu drei Vierteln aus, und sofort entfaltet das Schiff sein Temperament: Halbwind erreichen wir schnell Rumpfgeschwindigkeit. Dann gehen wir Grad für Grad immer höher an den Wind. Mit Segeln, deren Profil „halbrund“ getrimmt ist, krängt das Boot 50 Grad am wahren Wind zwar um etwa 20 Grad, wird aber kaum langsamer. Dabei liegt es sehr lebendig auf dem Ruder: Man spürt das Schiff genau unter sich, und jede kleine Raddrehung wird in Kursänderung umgesetzt. Trotzdem bleibt es weitgehend kursstabil, erst bei ca. 30 Grad Krängung - dem Bereich, in dem Wasser an Deck kommt - wird es stark luvgierig. Der Rudergänger kann von achtern aus die Großschot dichtnehmen; besser ist allerdings, wenn ein Mann hinter dem Traveller das Groß trimmt.


Das Großschotsystem ist ausgefeilt und typisch für die *X-Yachten*: Über einen sehr gut laufenden *Frederiksen*-Traveller wird die Schot unter dem Baum zunächst zum Mast und dann auf der Back- und der Steuerbordseite nach achtern geführt, dort kann man dann von beiden Seiten die Schot über eine der beiden dafür vorgesehenen Winschen holen. Die Genua wird über die vorderen Winschen geholt, in diesem Falle per Knopfdruck. Das Verstellen des Holeypunktes geschieht von achtern aus ohne großen Kraftaufwand.

Doch wir wollen noch höher an den Wind. So strecken wir das Unterliek weiter, pumpen das Achterstag mit dem hydraulischen Spanner dicht und „knallen“ die Schot ■

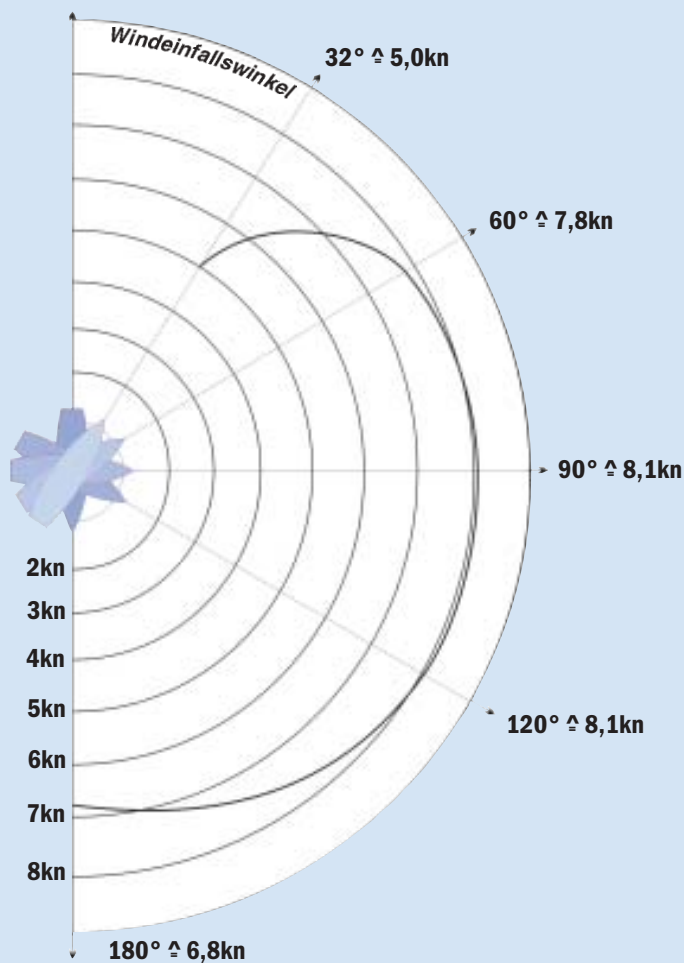
an. Jetzt steht das 3D-Laminatsegel von *North* wie gewollt außerordentlich flach und ist für Höhen deutlich unter 40 Grad gut. Erst bei erstaunlichen 32 Grad am wahren Wind reißt die Strömung an den Segeln, vor allem an der teilgerollten Genua, ab, und die Geschwindigkeit sinkt unter fünf Knoten, während die Abdrift zunimmt.

Die beste Höhe dürfte 40 Grad am wahren Wind betragen, ein Kurs, auf dem das Schiff immer noch fast sieben Knoten läuft. Mit diesem Schwung lässt es sich ohne großen Fahrtverlust durch die Wende führen, die dank des sehr wirksamen Ruders exakt gesteuert werden kann. Als wir wieder abfallen, rollen wir die Genua ganz aus. In einer Bö von über 20 Knoten überschreiten wir dann die Rumpfgeschwindigkeit um einen halben Knoten. Immer noch lässt sich das Schiff sehr genau steuern. Selbst in dieser Geschwindigkeit wird keine übermäßige Hecksee aufgebaut, das Rigg steht noch gut, und die Beschläge scheinen noch nicht sonderlich belastet.

Die Sitzposition des Rudergängers ist auf allen Kursen gut. Sowohl auf der Querducht sitzend, auf dem Winschensüll weiter oben oder am Rad stehend findet er guten Halt. Da nur eine schmale und niedrige Sprayhood aufgebaut ist, ist die Sicht nach vorne akzeptabel, selbst in niedriger Sitzposition komme ich mit meinen 1,76 Metern Körpergröße noch zu recht, weil ich seitlich ganz gut daran vorbeischaun kann.

**Fazit:** Die *X-412* ist ein Schiff für reinen Segelspaß. Die ansprechend konzipierte und gut verarbeitete Einrichtung bietet Komfort und Wohnlichkeit. Für längere Seetörns sollte die *Classic Version* gewählt werden. Die aufwändige Bodenkonstruktion, das hochwertige Rigg und die gute Beschlagsauswahl fordern allerdings auch ihren Preis. Der Händler in Flensburg verchartert auch Schiffe und bietet damit eine gute Gelegenheit, die schnelle und ordentlich gebaute Yacht näher kennenzulernen. Der Charterpreis von DM 4.000,- bis 5.000,- pro Woche liegt kaum über dem gleich großer, aber nicht gleich spritziger Mitbewerber. 

### Technische Daten



#### Bedingungen während des Probeschlags:

- Windstärke: 15 bis 20 Knoten = 5 Beaufort
- Wellenhöhe: 0,2 Meter
- Besegelung: Großsegel, etwa 75 Prozent der Genua II, zusammen etwa 81 Quadratmeter

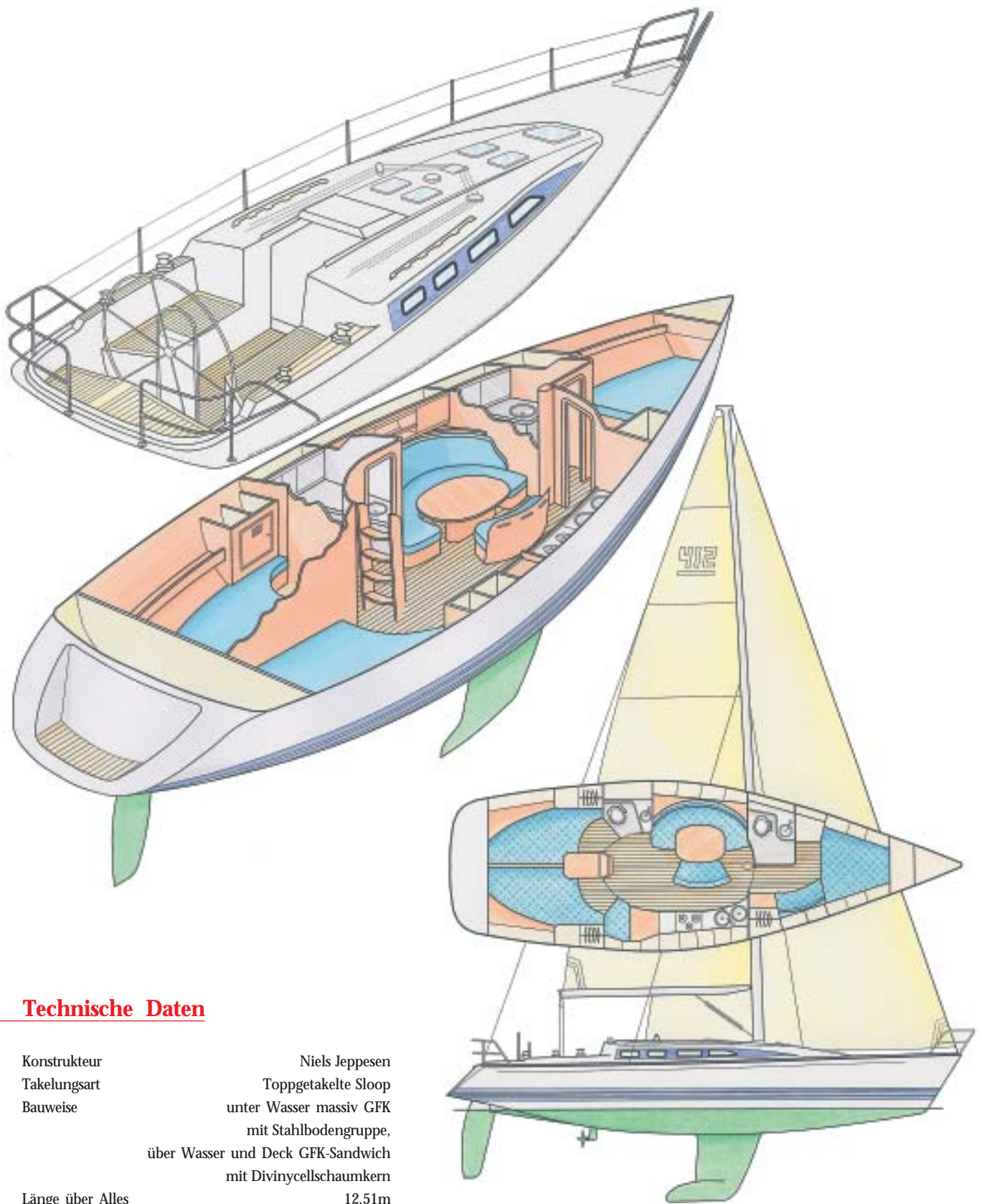
#### Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (Standardversion) DM 427.000,-  
inklusive Mehrwertsteuer

Im Preis sind unter anderem enthalten:

*Suunto*-Kompass, Handlenzpumpe, elektrische Lenzpumpe, Positionslampen, hydraulischer Achterstagspanner, kugelgelagerter Großschottraveller, Festmacherleinen, Fender, Zehn-Kilogramm-*Bruce*-Anker mit Leine, Druckwassersystem, Dusche, drei Batterien 210 Ah, Eisbox mit Kompressor, Gasherd mit Backofen, drei Feuerlöscher. Segelklar, also mit Groß und Genua, Grundinstrumentierung, Ankergeschirr mit Winsch und Antifouling kostet das Schiff etwa 463.000 Mark. Das von uns gesegelte Schiff mit Teakdeck, Sprayhood, umfangreicher Navigationsausrüstung, Bugstrahlruder, elektrischen Winschen, erstklassiger Segelgarderobe und diversen Kleinigkeiten schlägt mit etwa 550.000 Mark zu Buche.

Deutscher Händler: *X-Yachts Deutschland*  
Tel: 0461 - 22 200  
Fax: 0461 - 35 665



## Technische Daten

Konstrukteur	Niels Jeppesen
Takelungsart	Toppgetakelte Sloop
Bauweise	unter Wasser massiv GFK mit Stahlbodengruppe, über Wasser und Deck GFK-Sandwich mit Divinycellschaumkern
Länge über Alles	12,51m
Länge Wasserlinie	10,43m
Breite	3,90m
Tiefgang	2,10m
Verdrängung	7,400t
Ballast	3,500t
Ballastanteil	47,3%
Segelfläche am Wind	100,5m <sup>2</sup>
Großsegel, durchgelattet	39,2m <sup>2</sup>
Genua I	61,3m <sup>2</sup>
Genua II	55,9m <sup>2</sup>
Spinnaker	135,0m <sup>2</sup>
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	18m

Maschine	Yanmar-Saildrive 28,0 Kilowatt
Tankkapazität Diesel	120l
Tankkapazität Wasser	220l
Stehhöhe Salon	1,87m
Stehhöhe Achterkabine	1,87m
Stehhöhe Vorderkabine	1,78m
Anzahl der Kojen inklusive Salon	6-8
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,8kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,20/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	5,14/1
spez. Segelfläche	13,6m <sup>2</sup> /t