

Pfeilschnell segeln



Auf die neue, „kleine X“ dürften viele Segler am Bodensee gewartet haben. Sie spricht, ebenso wie ihre älteren, prominenten Schwestern X79 und X99, Segler an, die einerseits sportlich und ambitioniert segeln wollen, das Boot aber trotzdem noch zu zweit oder mit der Familie zum Urlaubstörn nutzen möchten.

Von **Michael Häßler** und **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Die Xp 33 ist ein Cruiser-Racer im besten Wortsinn. X-Yachts vermeidet aber das Wort „Racer“ und spricht lieber vom „Performance Cruiser“, wofür auch das „p“ in der Typbezeichnung steht. Aber egal wie man die Dame nennt, sie segelt hervorragend und bietet sowohl dem Tourensegler

als auch der ambitionierten Freizeit-Regattacrew genau das, was diese von so einem Boot erwartet.

Das Cockpit ist geräumig und ergonomisch, die Beschläge sind dort, wo sie sein sollen und die Decksausrüstung ist gut durchdacht und sorgfältig ausgewählt. Am Deckslayout gibt es nichts zu meckern, außer vielleicht, dass der Winkel der Groß-

Segeln mit Komfort



Xp 33

Maße:

Lüa 9,99 m, Breite 3,21 m
Gewicht ca. 4300 kg
Segelfläche ca. 65 m²

Preis ohne Segel:

ab 124980,- Euro inkl. deutscher
Mehrwertsteuer

schotklemme nicht ganz stimmt und diese deswegen nur unter Zuhilfenahme der Füße zu bedienen ist. Ein geschickter Handwerker kann dem aber schnell abhelfen.

Die Fußstützen sind dort, wo sie sein sollen, und dabei wurde auch an den Großschottrimmer gedacht: Auf der Ducht ist eine Mulde eingeformt, in der dessen Fuß Halt findet.

Das Konzept der Xp 33 entspricht dem aktuellen Stand der Bootskonstruktion und ist qualitativ im oberen Bereich dessen angesiedelt, was im Serienbau erwartet werden kann. Ein gerader Steven und ein gerader Spiegel schaffen eine maximal lange Wasserlinie. Effektive Unterwasserlinien sorgen trotz des vergleichsweise hohen Gewichts dafür, dass das

Boot ab etwa fünf Beaufort unter Gennaker ins Surfen kommt und die Heckwelle weit achteraus bleibt. Wir schafften knapp über zwölf Knoten und das quasi „aus dem Stand heraus“, also ohne das Boot zu kennen und ohne Gewicht auf der Kante zu haben. Unter optimalen Bedingungen und mit etwas Training dürfte da noch mehr gehen.

Die schmale Kielflosse besteht aus verzinktem Stahl mit einem T-Bulb aus Blei. Beides ist in zwei exakt gefertigte Halbschalen aus GfK verpackt. Diese Konstruktion bringt den Gewichtsschwerpunkt weit nach unten und ist strömungstechnisch vorteilhaft.

Das frei stehende Ruder ist schmal, fast so lang wie der Kiel, und erlaubt eine exakte



Perfekt gestaltetes Cockpit. Lediglich der straffe Relingsdraht im Rücken des Rudergängers stört etwas bei stärkerer Krängung. Die Fock lässt sich mittels Barberholer sehr eng schoten. Die Segel stehen ohne Tadel, sind passend zum Rigg praktisch reckfrei und erlauben aufgrund ihrer Geometrie einfaches Segeln mit wenig A

Wohnen

Die Xp 33 ist eine vollwertige Tourenyacht, die auf zehn Metern Länge zwar keinen Luxus, aber viel Platz und praxisorientierten Komfort bietet. Unter der Plicht sind zwei offene Doppelkojen untergebracht.

An Backbord davor ist die Pantry mit Gasherd und Spüle und an der Steuerbordseite der Navigationsplatz mit optional eingebautem Kühlschrank. An beiden Seiten sind die Bodenbretter etwas versenkt unter den Wrangen montiert, was einer 1,83 Meter großen Person gerade eben Stehhöhe beschert.

Die beiden Bänke im Salon können ebenfalls als Kojen genutzt werden. Dahinter und darunter ist viel Stauraum. Die Schapps über den Rückenlehnen sind optional, bei der Standardausführung gibt es hier nur Schwalbennester.

Der Salontisch ist herausnehmbar und steht – X-typisch – auf einem Edelstahlbügel. Das Vorschiff ist durch das Hauptschott abgeteilt. Durch eine Tür gelangt man in die Nasszelle mit WC, Waschbecken und kleinem Kleiderschrank. Im von uns gesegelten Boot ist das sonst leere Vorschiff mit einer V-Koje versehen, die optional bestellt werden kann und ei-

ner erwachsenen Person ausreichend Platz bietet.

Die Raumaufteilung ist durch die Innenstruktur und deren statische Anforderungen vorgegeben und kann nicht verändert werden.

Die Unterseite des Decks ist mit einer weißen GfK-Verkleidung versehen, was die Kajüte hell macht und zusammen mit der offenen Bauweise ein großzügiges Raumgefühl erzeugt.

Die Holzteile sind teakfurniert und bis zu dieser Baunummer mit schmalen Umleimern versehen. Bei künftigen Booten werden die Plattenkanten wieder mit klassischen U-Profilen versehen.



„Nasser Stauraum“ unter dem Cockpitboden für Fender, Festmacher oder Heckanker.



Kontrolle über das Boot auch unter Bedingungen, bei denen man eigentlich damit rechnen sollte, dass die Strömung abreißt. Es war aber auch bei starker Krängung nicht möglich, eine solche Situation zu provozieren. Wenn sich das Boot auf die Seite legt, steigt der Ruderdruck zwar an und man merkt, dass die Ruderwirkung nachlässt. Ein plötzlicher und unvermittelter Strömungsabriss findet aber nicht statt. Man merkt, wenn's kritisch wird und hat noch genug Zeit für Gegenmaßnahmen, beispielsweise um das Großsegel oder den Gennaker zu öffnen.

Zur insgesamt sehr hohen Steifigkeit des Bootes trägt nicht nur der tiefe Gewichts-schwerpunkt bei, sondern auch die moderne Rumpfform. Die Breite von 3,21 Metern ist nicht extrem, bringt aber eine hohe Formstabilität mit sich. Die Kimmnicke im achteren Spantverlauf, sogenannte Chines, versetzen den Auftriebsschwerpunkt bei Krängung zusätzlich nach Lee und schaffen Auftriebsverhältnisse, wie das sonst nur mit weitaus breiteren Rumpfen zu schaffen wäre.

Steifer Rumpf

Durch die nicht vorhandenen Backstagen muss ein großer Teil der Vorstagkräfte in spitzem Winkel von den

Oberwanken aufgenommen und über Püttings und Rumpfstruktur unter den Mast geleitet werden. Dort greifen enorme Zugspannungen an, die allein mit Glasfaser-Strukturen kaum ohne Reck zu verarbeiten wären.

Die dänischen Bootsbauer haben deshalb bei früheren Modellen auf einlamierte Stahlrahmen gesetzt. Diese wurden bei der Xp 33 zeitgemäß durch eine Innenstruk-

tur aus Kohlefasern ersetzt, die hoch belastete Elemente wie Kielflosse, Püttings und Mastfuß verbindet.

Segeleigenschaften

Das Boot ließ sich bei böigem Wind um fünf Beaufort noch ohne Reff segeln, verlangte aber nach entsprechend aufmerksamem Großsegeltrimm, wofür die Feineinstellung der Großschot sehr gut geeignet ist. Obwohl das

Technik

Die Takelage fällt durch eine nur gering überlappende Fock auf. Das Großsegelachterliek ist moderat überrundet. Beide Laminat-Segel stammen von UK-Sails und geben keinen Anlass zu meckern.

Das Vorstag setzt etwas unterhalb des Masttopps an. Dessen Zugkräfte werden von den Oberwanken in die Rumpfstruktur umgelenkt. Das Achterstag wirkt gleichzeitig auf die Vorstagspannung und auf die Mastkurve. Es dient als universelles „Gaspedal“, um die Profile flach zu ziehen. Backstagen sind keine vorhanden, wodurch an alle Komponenten, insbesondere an die Segel, hohe Anforderungen bezüglich der Reckarmut gestellt werden.

Das Rigg ist aus Aluminium, wird auf Wunsch aber auch in Carbonausführung geliefert, was die Segelleistungen bei Schwerwetter noch einmal geringfügig verbessern dürfte, aber dem Einheitsgedanken zuwider läuft. Falls sich die Xp 33 tatsächlich als Regattaklasse etablieren würde, müsste man sich rechtzeitig auf ein einheitliches Rigg einigen.

Der Mast steht auf dem Kiel und besitzt zwei Salingpaare mit unterbrochenen Wanten. Das laufende Gut ist aus Rod gefertigt und in der Standardausführung wird die Fock mit Stagreitern am Vorstag befestigt, was mit einer kleinen Crew besser zu handhaben ist als eine Ausführung mit Profilstag. Eine Rollanlage ist optional liefer-

bar. Rollreffen ist nicht sinnvoll, weil die Fock dem Großsegel ausreichend „Luft lässt“ und diese daher immer stehen bleiben kann.

Bei einem Rumpf, der unter so hohe Spannung gesetzt wird wie der der Xp 33, ist die übliche Bauweise aus Glas und Polyesterharz nicht sinnvoll. Das Boot würde entweder deutlich schwerer oder weniger steif. Deshalb setzen die Dänen auf Epoxidharz und Kohlefasern in hoch belasteten Bereichen. Die potenzielle Problematik von Epoxi auf Polyestergelcoat umgehen sie mit einer Zwischenlage aus Vinylester. Damit wird die hochfeste, epoxibasierende Laminatstruktur mit einer unkomplizierten und nicht vergilbenden herkömmlichen Gelschicht kombiniert.

Die Maschine steht unter dem Niedergang und ist ein Saildrive mit einem 20 PS (14,5 kW) starken dreizylinderigen Yanmar. Sie wird komplett von einer abnehmbaren, gedämmten GfK-Haube verdeckt, die gleichzeitig als Niedergangstreppe fungiert. Nachdem diese entfernt wurde, steht der Motor frei im Raum und ist hervorragend zugänglich.

Die Elektroinstallation ist sauber verlegt und jedes Kabel nummeriert und im mitgelieferten Schaltplan vermerkt. Die Batterien und das Ladegerät sind unter dem Steuerbordsofa auf Kielhöhe eingebaut. Als Starterbatterie fungiert eine AGM-Batterie mit Spiralzellen und für die Verbraucher wurde eine Gelbatterie verbaut. Die Xp 33 wurde nach CE-Kategorie „A“ gebaut.

Aufwand.



Die Püttings sind ganz außen angeschlagen, was die Stauchkräfte auf den Mast minimiert.



Der Gennaker reicht bis ins Topp. Der Bugspriet kann eingezogen werden.

Großsegel nur mäßig ausgestellt ist, hat es sich eher als nachteilig erwiesen, die Böen mit dem Traveller parrieren zu wollen. Besser ist es, über den Twist „abzupötern“. Der Traveller kann bei solchen Windverhältnissen in der Mitte bleiben oder nach Luv geholt werden.

An der Kreuz schafften wir kurzfristig Spitzengeschwindigkeiten von etwas über sieben Knoten, was schon über den prognostizierten Angaben des Polardiagramms liegt. Mit einem Reff wären wir daher sicher nicht langsamer gewesen, aber komfortabler gesegelt. Die richtig heftigen Böen parierten wir, indem wir das Boot etwas über die Windkante hinaus anstellten, was durch das feinfühligere Ruderverhalten kein Problem war.

Speedmäßig richtig zur Sache ging es dann unter dem 93 Quadratmeter großen Gennaker. Das Gefühl am Ruder bewirkte ein sofortiges Umschalten des Gehirns auf „Jollenmodus“. Es fiel schwer, tatsächlich zu realisieren, dass man auf einem über vier Tonnen schweren fahrtentauglichen Kielboot sitzt. Das fühlt sich normalerweise deutlich anders an.

Es ist sicher nicht optimal, das Boot mit nur zwei Personen unter solchen Bedingungen zu segeln. Es ist aber durchaus möglich, wenn man akzeptiert, dass eine jederzeit aktive Trimmarbeit am Großsegel nicht stattfinden kann und das Boot daher unter seinem eigentlichen Potenzial bleibt. Trotzdem kann die Xp 33 mit zwei versierten Personen auch bei mehr Wind sportlich, sicher und ambitioniert gesegelt werden. Nie kommt das Gefühl auf, dass man etwas nicht unter Kontrolle hätte.

Einhandsegeln funktioniert ebenfalls, wenn man die Pinne zeitweise dem Autopiloten übergibt, während man die Fock dichtholt. Ohne den elektronischen „Steuerknecht“ wird's aber schwierig, weil man als Steuermann nicht an die Fockwinde kommt und das Trimmen des Großsegels mit nur einer Hand ebenfalls Probleme bereitet.



Der Salon mit Klapptisch und zwei Längssofas. Gewöhnungsbedürftig sind die teilweise überstehenden Wrangen.



Unter der Plicht befinden sich vier Schlafplätze.



Vollwertiger Navigationsplatz mit eingebautem Kühlschrank.



Einfache Pantry mit Spüle, Stauraum und Gaskocher.



Die Antwort auf die Frage, ob der Ausbau des Vorschiffs tatsächlich sinnvoll ist, wird dem künftigen Eigner überlassen.



Wartungsfreundlicher geht's nicht. Nach dem Entfernen der Niedergangstreppe steht der Motor frei im Raum.



Zahlen

9,99 m	Rumpflänge
8,86 m	Länge Wasserlinie
3,21 m	Breite
300 kg	Ballast
4300 kg	Gewicht
1,90 m	Tiefgang
33,8 m ²	Großsegel Cruising
36 m ²	Großsegel Racing
29,2 m ²	Fock (106%)
93 m ²	Gennaker
14,5 kW	Motor Yanmar
124 980 €	Bruttopreis ab Werft
165 000 €	„Urlaubsklar“ am Bodensee

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

Hersteller: **X-Yachts, Dänemark**

Stärken und Schwächen

- + **Konzept**
- + **Bauqualität**
- + **Segelleistungen**
- + **innovatives Rigg**
- **Winkel der Großschotklemme**
- **Tiefgang**



Die Toilette ist zwischen Mast und Vorschiff eingebaut. Dort befindet sich auch ein Waschbecken und viel Stauraum.

Fazit

Die Xp 33 ist ein Boot für ambitionierte Segler, die auf gute Segelleistungen Wert legen. Sie ist vergleichsweise einfach zu beherrschen: Bei mehr Wind knallt man an der Kreuz das Achterstag an und zieht die Segel flach. Das kaum überlappende Vorsegel lässt dem Großtuch genug „Spielraum“ und kann unter allen segelbaren Bedingungen stehen bleiben. Die Xp 33 ist ein äußerst solide gebautes und perfekt segelndes Boot mit noch akzeptablen Bodenseemaßen, wemgleich der Tiefgang in manchem Hafen zum Problem werden könnte.

Das Boot kann sowohl als gewichtsoptimierter Racer mit leerem Vorschiff und minimalistischem Ausbau geordert werden als auch als Tourenboot mit dicker Rollrefftrommel am Bug, elektrischer Ankerwinch, Warmwasserboiler und Teakdeck. Inclusive der „unvermeidbaren“ Zusatzkosten für Segel, Instrumente, Heckleiter, Unterwasseranstrich, Baum-persenning, Mooring-Paket, Transport, Heißgeschirr und diverser „Kleinigkeiten“ dürften dann rund 165 000,- Euro fällig sein. Der regattaorientierte Segler leistet sich vielleicht noch ein Profilstag und etwas ergonomischer ausgeführte Trimmmöglichkeiten. Er kann auch für rund 28 000,- Euro ein Carbonrigg ordern, muss dann aber One-Design-Gedanken begraben und in einer Ausgleichswertung antreten.

Der Tourensegler wünscht sich dagegen eher eine Rollanlage für die Fock, Sprayhood, Lazyjacks, Kühlschrank, Boiler, Fäkalientank, zusätzliche Schränke, ausgebautes Vorschiff, elektrische Ankerwinch und einen Landanschluss mit Ladegerät. Er gibt dafür rund 180 000,- Euro aus. Mit weiterer hochwertiger Komfortausstattung wie Heizung, Autopilot, Teak und einigen Extras wie Persenning, Sonnensegel oder Rollfockpersenning lässt sich auch eine „zwei“ vor der Endsumme erreichen.