

# X-37



## Maße

Lüa 11,36 m, Breite 3,48 m,  
Tiefgang 1,98 m,  
Gewicht ca. 6270 kg;  
Segelfläche ca. 85 m<sup>2</sup>

**Preis:** ab 166 000 Euro o. MwSt.

*Die X-Yachten aus dem dänischen Haderslev genießen einen hervorragenden Ruf in der sportlich ambitionierten Seglerszene. Sie glänzen durch ausgezeichnete Segel-eigenschaften, ein hohes Geschwindigkeitspotenzial und sind hochwertig gebaut und ausgerüstet.*

Dieser Ruf kommt nicht von ungefähr. Als Ende der Siebzigerjahre die damals revolutionäre X-79 mit ihrem breiten Heck die Fachwelt

polarisierte, sah man bald ein, dass sich dahinter eine geniale Konstruktion verbarg. Das Geschwindigkeitspotenzial war enorm und



# Spaßfaktor Segeln

das Boot praktisch unverwüstlich. Außerdem bot die erste X einen für damalige Verhältnisse riesigen Raum unter Deck. Deshalb galt sie lange Zeit als Inbegriff des familienfreundlichen Renners.

In dieser Zeit wurde praktisch eine neue Bootsgattung kreiert, die man später als Cruiser-Racer, bezeichnete. Keine leeren „Tropfsteinhöhlen“ wie die damals populären IOR-Racer, sondern schnelle Boote mit einer Menge Komfort und Wohnlichkeit bei besten Segel Eigenschaften.

Auch der Erfolg der beliebten X-99 begründete sich damit, dass ein familienfreundliches Regattaboote geschaffen wurde, das auch noch bezahlbar war.

Aus dem Segment der reinen Regattaboote hat sich X-Yachts weitgehend verabschiedet, bleibt aber dem Konzept der schnellen und bewohnbaren Boote treu.

Die Werft bezeichnet diese Linie als „Performance Cruiser“ – als Fahrtenboote mit hoher Segelleistung.

Die X-37 ist nicht, wie übrigens damals die X-79 auch,

für die aktuellen Vermessungsformeln optimiert. Dadurch werden negative Eigenschaften vermieden, die nur einen günstigen Rennwert bringen, ansonsten aber von Nachteil sind. Auch wurde auf einen aufgeblähten Innenraum verzichtet.

So stand bei der Festlegung der relativ schlanken Vorschiffslinien nicht die möglichst geräumige Koje im Vordergrund, sondern das angenehme Seeverhalten. Einen ähnlichen Ansatz findet man auch bei der Heckpartie. Nicht zwei möglichst breite Doppelkojen waren Maßstab für die Achterschiffslinien, sondern vorteilhaftes Seeverhalten.

Dieses Konzept kann man derzeit bei vielen modernen Konstruktionen beobachten. Die Risse gehen allgemein von den breiten Heckpartien und den fülligen Vorschiffen weg. Dadurch vertrimmen die Rümpfe bei Krängung weniger, liegen besser am Ruder und laufen besser durch die Welle.

Das heißt aber nicht, dass in der X-37 kein Platz wäre. Bei einer Länge von 11,35

Meter und fast dreieinhalb Metern Breite relativiert sich eben alles ein bisschen.

## Schale und Deck

Die Schale besteht aus einer handlamierten Sandwichkonstruktion aus Divinycell-Schaum. Im Bereich des Kiels und des Ruders ist das Laminat massiv.

Die Außenlage besteht aus Vinylesterharz und die Innenlage aus Isophtalsäureharz. Einfach ausgedrückt besteht Vinylester aus Epoximolekülen, die aber untereinander mit einer Esterbindung vernetzen.

Das Material hat eine hohe chemische Beständigkeit und bildet eine sehr dichte Barriere gegen Wasserdampf. Fakten, die Osmoseanfälligkeit drastisch verringern. Es soll die positiven Eigenschaften von Epoxi mit der unkomplizierten Verarbeitung des Polyesters vereinen. Isophtalsäureharz, das für die Innenlagen verwendet wird, ist das Standard-Polyesterharz im Bootsbau.

Dass X-Yachts auf hochwertige Konstruktion und Verarbeitung Wert legt, sieht man auch daran, dass die Statik des Riggs und des Kiels von einem massiven, feuerverzinkten Stahlrahmen aufgenommen wird.

Erst durch diese enorme Steifigkeit der Rumpfstruktur werden Riggspannungen realisierbar, die diese Art der Verstärkung möglich machen. Will man dieselben Werte mit Laminaten erreichen, kommt man um teure High-Tech-Materialien und entsprechende Fertigungstechniken nicht umhin.

Die Dänen verzichten auch bei dieser Bootsgröße auf Backstagen und leiten die Vorstagkräfte über Rodwanten und gepfeilte

Salings in den Rumpf. Eine dauerhaft zuverlässige (Klebe-)Verbindung von Stahl und GFK zu schaffen, gehört zu den höheren Weihen eines Bootsbauers, speziell wenn der Stahl eine verzinkte Oberfläche hat.

Da die Konstruktion von einer Innenschale aus GFK abgedeckt wird, ist eine Inspektion bedingt möglich. Die wichtigsten Stellen wie Kielbolzen usw. sind zugänglich.

Auch wenn es mittlerweile als normal erscheint und viele Werften Schale und Deck von Innen mit GFK verkleiden, erwartet man in dieser Preisklasse eher einen offenen, hinterlüfteten Ausbau, hinter dem sich keine Feuchtigkeit sammeln kann und der bei Reparaturen leicht zu demontieren ist.

## Innenausbau und Wohnen

Die X-37 gibt es in drei Ausbauprodukten. Bei der von uns gesegelten Version befindet sich vor dem Mast schott die Vorschiffskoje, die für zwei Erwachsene nicht üppig, aber ausreichend bemessen ist. Auf der Steuerbordseite dahinter ist die Nasszelle mit Toilette, Waschbecken und Dusche. Die Nasszelle ist ein komplettes GFK-Teil und kann sowohl von der Vorschiffskabine als auch vom Salon aus betreten werden.

Gegenüber gibt es einen Kleiderschrank und einen Sessel.

Um den Salontisch finden sechs Personen bequem Platz. Hier hat die Werft übrigens ein feines Detail geschaffen. Sind die seitlichen Segmente der Tischplatte heruntergeklappt, können in das mittlere Teil Schlingerleisten eingesetzt werden.

## Technik

Die Pantry an der Steuerbordseite ist mit Gaskocher, Kühlschrank und Doppelspüle ausgestattet. Der Navigationstisch ist für Sportbootkarten ausreichend groß bemessen.

Am Navigationsplatz hinter dem Schaltpanel ist die Elektroinstallation in Hut-schieneausführung untergebracht.

Im Heck sind zwei geräumige Achterkabinen. Alternativ ist auch die Variante mit einer Achterkabine, großem Stauraum und zweiter Nasszelle erhältlich. Eine weitere Ausbauvariante sieht im Vorschiff keine Nasszelle vor.

Die Holzeinbauten aus Mahagoni sind fachlich sauber ausgeführt und der gesamte Innenausbau ist optisch ansprechend gestaltet. Eingelegte Furnieradern setzen Designakzente.

### Technik und Zubehör

Der Hilfsantrieb kommt von Yanmar und sitzt unter dem Niedergang. Gewartet wird er von vorne. An Getriebe und Saildrive kommt man durch die Achterkabine.

Viel Aufwand haben die Dänen bei der Schalldämmung des Motors betrieben. Er ist im Cockpit kaum zu hören. Dazu trägt auch der Auspuffstutzen bei, der nicht wie üblich, seitlich durch die Außenhaut geführt wird, sondern unterm achteren Überhang direkt ins Wasser mündet.

Serienmäßig kurbelt der Yanmar 3YM30-S hinter dem Niedergang. Gegen Aufpreis gibt es auch elf PS mehr.

Der Motor treibt nicht nur das Boot bei Flaute an, sondern kann auch das Duschwasser aufheizen. Die X-37 hat serienmäßig einen Heißwasserboiler, der mit Landstrom oder dem Kühlwasser des Motors beheizt wird.

Auch den Landstroman-



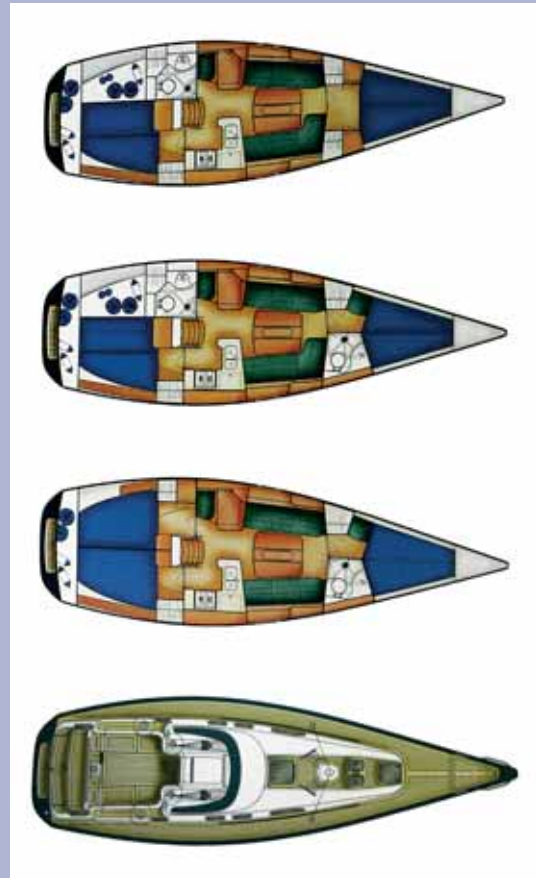
*Links: Das Deck wirkt aufgeräumt. Die Fallen und Kontrollleinen verlaufen unter einer Verkleidung und stellen keine Stolperfallen dar.*

*Links unten: Das Cockpit ist ergonomisch, großzügig gestaltet und praxisgerecht ausgestattet. Praktisch sind auch die beiden Fallentaschen im Niedergang. Die Achterstaghydraulik ist für „Gefühlssegler“ etwas gewöhnungsbedürftig. Man merkt nicht, welche Kräfte man damit ins Rigg schickt.*

*Unten: Das Rigg hat keine Backstagen. Die Vorstagkräfte werden von den Oberwanten und dem Achterstag in den Rumpf eingeleitet. Bei Welle kommen somit enorme Kräfte auf die Püttings, die praktisch nicht nachgeben dürfen, weil sich sonst das gesamte Rigg „aufschwingt“. Unkalkulierbare dynamische Lasten wären die Folge. Das funktioniert nur mit einem extrem steifen Rumpf, den X-Yachts durch eine Stahlträger-Konstruktion realisiert.*



## Technische Daten X-37



Länge über alles:	11,35 m
Länge Wasserlinie:	9,79 m
Breite:	3,48 m
Gewicht Standard:	6270 Kilogramm
Ballast Standard:	2600 Kilogramm
Tiefgang Standard:	1,98 m
Tiefgang Kurzkiel:	1,70 m
Tiefgang Sportversion:	2,30 m
Großsegel:	43,7 m <sup>2</sup>
Genua 1:	42,9 m <sup>2</sup>
Genua 3:	34,3 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock:	27,2 m <sup>2</sup>
Spinnaker:	106,8 m <sup>2</sup>
Motor: Yanmar 21,5 Kilowatt	
Grundausrüstung ohne Segel ab Werft:	192 560 Euro
Preis des Testbootes mit Segel und sinnvollem Zubehör:	ca. 240 000 Euro

**Vertrieb:**  
 X-Yachts Marine GmbH, CH-8598 Bottighofen,  
 Telefon (00 41) (0) 71/6 80 05 36, [www.x-yachts.ch](http://www.x-yachts.ch),  
 E-Mail: [office@x-yachts.ch](mailto:office@x-yachts.ch)

### Stärken und Schwächen

- + *hervorragende, gutmütige Segeleigenschaften*
- + *gute Detaillösungen*
- + *technische Ausstattung auf hohem Niveau*
- + *hohes Geschwindigkeitspotenzial*
- *geschlossene Innenschale und Deckenverkleidung, jedoch an wichtigen Stellen zugänglich*

## Wohnen

schluss und das Ladegerät bekommt man in der Grundausstattung mitgeliefert, ebenso wie den Kühlkompressor und die Druckwasseranlage mit Tank.

Was im Preis noch nicht enthalten ist, sind Fäkalien- und Grauwassertank, die unter der Vorschiffskoje montiert werden.

Auch eine Heckdusche gegen Entendreck und Badermatitis muss man extra ordern.

Die sehr hochwertige Ruderanlage mit selbstausrichtendem Nadellager und Zahnstangensteuerung hat eine gewaltig dimensionierte Aluminiumwelle. Das Rodrigg ist ebenso serienmäßig wie Spectraleinen und Teak im Cockpit. Auch der im Ankerkasten integrierte Fockroller wird gleich mitgeliefert.

Die Spinnakerausrüstung muss man aber separat ordern, ebenso wie eine Epoxybeschichtung unter der Wasserlinie und den Antifoulinganstrich.

Auch eine andere Rumpffarbe als weiß lassen sich die Dänen extra bezahlen. Nicht verzichten sollte man auf die optionale Scheuerleiste, sonst ist die Außenhaut bald verkratzt.

## Deck und Cockpit

Das Cockpit wird vom großen Rad, der Steuersäule und dem Traveller dominiert. Dadurch ist der Steuermann hinter dem „Lenker“ „eingesperrt“ und er braucht eine flinke Mannschaft im Cockpit. Wer die X einhand segeln will, sollte sich eventuell den optionalen Autopiloten gönnen.

Das Steuerrad ist groß genug, dass man bequem auf dem Seitendeck sitzen und das Genuavorliek beobachten kann.

Vor dem Traveller sind zwei Längsduchten.

Die Winschen für die Genau





*Links oben: Der Innenausbau wirkt hell und freundlich. Weiße Kunststoffflächen wechseln mit Mahagoni und blauen Polstern. Die Holzverarbeitung ist hochwertig und handwerklich sauber ausgeführt. Bei dieser Ausbauvariante gelangt man sowohl von der Vorschiffskabine als auch vom Salon aus in die Nasszelle.*

*Links unten: Im Achterschiff sind zwei Kabinen mit je einer Doppelkoje. Optional ist an der Backbordseite auch eine Nasszelle und eine große Backskiste möglich.*

*Oben: Die Arbeitsplatte der Pantry besteht aus weißem Corian mit formverleimtem Umleimer aus Mahagoni. Herd und Backofen werden mit Gas betrieben. Druckwasseranlage und Heißwasserboiler ist serienmäßig eingebaut. Der Frischwassertank fasst 172 Liter und befindet sich steuerbords unter der Salonkoje. Auf der Backbordseite ist die Verbraucherbatterie und das Ladegerät untergebracht.*

*Unten: Der „Schüttgutcontainer“ in der Innenschale unter den Bodenbrettern. Darunter befindet sich der Stahlrahmen, der die gesamte Statik des Bootes aufnimmt. Vorteil dieser zweischaligen Bauweise ist eine saubere Oberfläche.*



sind ausreichend bemessen und sitzen auf dem Süllrand. Die Decksausrüstung kommt größtenteils von Ronstan-Frederiksen und hinterlässt einen robusten und praktikablen Eindruck. Die Beschläge sind ergonomisch angeordnet und auch sonst legen die Dänen viel Wert auf Funktionalität. So sind Trimmleinen an den Stellen, an denen sie auf dem Gelcoat scheuern würden, mit Edelstahlleisten unterlegt. Die Sprayhood ist im Aufbau versenkbar und im Bereich des Niedergangs sind „Regenrinnen“ einlaminiert, damit das Wasser nicht in die Kajüte tropft.

### Segel- eigenschaften

Das Wichtigste zum Schluss. Wie segelt die X-37 denn nun? Es ist fast schon langweilig, wie willig und ohne zu zicken das Boot einfach nur schnell segelt. Speed und Höhe am Wind lassen keine Wünsche offen und erfüllen die Erwartungen. Die X-37 segelt nicht spektakulär, sondern souverän. Die Reaktion aufs Ruder kommt prompt und wenn's mit dem Feintrimm mal nicht so haargenau stimmt, ist das auch nicht weiter schlimm. Auch wenn der Rudergänger einfach mal unkonzentriert ist und die Landschaft genießt, wird er nicht mit dem sofortigen Stillstand bestraft. Es ist entspannend, die X-37 zu steuern. Sie segelt lebendig, aber nicht nervös und der ausgeprägte Kielsprung sorgt für einen engen Wendekreis. Das Boot ist, trotz seiner Größe, relativ handlich. Ein erfahrener Steuermann kann sich damit bei einer Regatta ruhig auch mal in den Pulk hineinwagen, um eine aussichtsreiche Startposition zu erarbeiten. Anhand der langen Liste von Zusatzoptionen können

## Fahrbericht

die Segelleistungen noch deutlich gesteigert werden. Carbonrigg, langer Kiel und leichte Kevlarsegel sollten sich deutlich in der Leistung bemerkbar machen.

*Fazit: Die X-37 ist ein sportliches Fahrtenboot mit eher gutmütigen Segeleigenschaften. Dabei ist sie aber beileibe keine lahme Ente. Die Segelleistungen würden auch einem reinen Regattaboot gut stehen. Seglerisch ist also alles im grünen Bereich. Beim Ausbau mit Innenschale und Deckenverkleidung rückt X-Yachts von traditionellen handwerklichen Grundsätzen ab und lässt sich von der rationellen Fertigung optisch ansprechender Oberflächen leiten. Die Nachteile dieser Bauweise wirken sich erst aus, wenn das Boot mal in die Jahre kommt oder umfangreiche Reparaturen notwendig sind. Ansonsten bietet die dänische Werft alles, was in diesem Preissegment erwartet wird. Hohe Segelleistungen, sehr hochwertige Ausrüstung und Wohnkomfort an Bord, der nichts zu wünschen übrig lässt. Die X glänzt durch hochwertige Detaillösungen, die nur auffallen würden, wenn sie nicht vorhanden wären. Ob es machbar für ihn ist, am Bodensee ein Boot mit 3,50 Meter Breite und knapp zwei Metern Tiefgang zu besitzen, muss der künftige Eigner selbst entscheiden. Wie weit der optionale Kurzkiel die Segel-eigenschaften beeinflusst, kann nicht gesagt werden. Erfahrungsgemäß muss man da aber einige Zugeständnisse machen. mh*