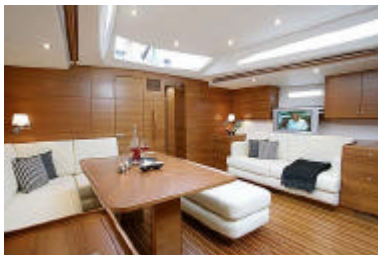


Von Jochen Halbe



Abbildungen: Copyright X-Yachts

Manchmal muss eine Werft zu ihrem Glück gezwungen werden, wie im Falle der IMX 71 der ersten Carbon-Yacht von X - Yachts in Dänemark. Was das neue Flaggschiff leistet, erfuhr Jochen Halbe auf der Ostsee vor Årøsund.

Es waren die zunehmenden Kundenanfragen und schließlich ein konkreter Auftrag, die die Werft X-Yachts in Haderslev und Chefkonstrukteur Niels Jeppesen veranlassten, darüber nachzudenken, sich den Hightech Materialien Carbon, Kevlar und Epoxy, sowie dem neuen Sprint-Verfahren beim Bau einer großen, leistungsorientierten Segelyacht zuzuwenden.

So entstand mit der IMX 70 die erste X-Yacht, bei der nicht nur in Rumpf und Deck Carbon zum Einsatz kam, sondern auch die inneren Versteifungen und die Rahmenkonstruktion zur Aufnahme der Kielkräfte bestehen aus Carbon-Komposit. Schließlich sind Ruder, Ruderstock, Steuerräder und natürlich Mast und Baum ebenfalls aus Carbon gefertigt. Gegenüber einer in herkömmlichem GFK-Sandwich gebauten, gleich großen Yacht liegt die Gewichtsersparnis, so die Werft, bei rund 10 Tonnen.

Die Vorteile liegen auf der Hand - die leichte Rumpf- und Deckschale erlaubt einen höheren Ballastanteil, mithin auch eine größere Segelfläche, was wiederum eine höhere Geschwindigkeit vor allem bei leichtem bis mittlerem Wind mit sich bringt. Und das wiederum kam dem Eigner der Baunummer 1 entgegen, der seine „XERES“ im Mittelmeer, vornehmlich als Daycruiser mit Familie und Freunden und etwa vier Mal im Jahr bei großen Regatten einsetzen möchte, und sie weniger als echte Langfahrtyacht zu nutzen gedenkt.

Das ersieht man auch daraus, dass das hochgelegene, weitläufige Cockpit vom Deckshaus ähnlich wie bei den Wallys wenig Schutz gegen die Unbilden des Wetters gewährt. Selbst die schützende Sprayhood ist so dezent unter einer Teakabdeckung verborgen, dass man sie am liebsten gar nicht heraus holt. Dafür bieten

Von Jochen Halbe

die absolut ebenen und von Stolperfallen freien Decksflächen dank der bündig eingearbeiteten Luken und Skylights von Marten Hatches (ehemals Marten Marine) viel Platz zum Sonnen, hinter den beiden Steuerständen sogar auf großen, das Cockpit füllenden Matratzen.

Hochleistungssegeln hatte sich der Eigner gewünscht: mit „XERES“ wurde ihm der Wunsch erfüllt. Schon die ersten Schläge im Årø Sund ließen ahnen, wozu die IMX 70 fähig ist. Bei leichtem, in Stärke und Richtung pendelndem Wind (5,4 bis 7,5 kn) schwankte die Geschwindigkeit auf dem Speedo (gut einsehbar die Maxi-Anzeigen am Mast) zwischen 7 und 8 kn, was auch der GPS bestätigte. Dabei segelten wir mit 26 bis 32 Grad zum scheinbaren Wind eine für einen voll ausgebauten Cruiser geradezu unglaubliche Höhe. Als der Wind zwischenzeitlich mal in kurzen, harten Gewitterböen auf bis zu 20 kn zunahm, erreichten wir bei 26 Grad zum Wind unsere Maximalfahrt mit fast 10 kn und behielten diese Geschwindigkeit auch in etwa (mit 22 bis 28 Grad zum Wind) bei, als der Wind sich um 9 kn einpendelte. Es war schlicht ein Hochgenuss durchweg um einen Knoten schneller als der wahre Wind zu segeln, was noch dadurch unterstützt wurde, dass die Seilzugsteuerung von Jefa ausgesprochen leichtgängig war, so dass „XERES“ sich leicht und äußerst gefühlvoll sogar mit einer Hand aus der Sitzposition auf dem Cockpitsüßl steuern ließ. Beim Wenden hieß es hingegen Aufpassen und vorn auf Deck sogar Festhalten, denn nach dem Ruderlegen ging der Bug mit Karussellgeschwindigkeit durch den Wind.

Der Blick in die Windfäden der 110% Genua von North war aus jeder Steuerposition perfekt. Die recht weit achtern befindlichen Steuerstände mit den nach außen geneigten Steuersäulen ermöglichen es dem Steuermann die vor ihm an den Wünschen arbeitende Crew gleichfalls mit im Blick zu haben, die sich lediglich um die zwei hydraulischen ST-Winschen von Harken (eine pro Seite am Ende des Cockpitsüßls, eine kleinere auf Deck) für die unter Deck geführte Genuaschot mit ihrem kurzen Weg oder wenn gesetzt, die Spinnakerschoten zu kümmern braucht. Die über eine captive Winch in der Bilge geführte Großschot bedient der Steuermann selbst oder ein weiteres Crewmitglied.

Mit dieser Einteilung ist es möglich „XERES“ auch mit Minimalcrew von 2 bis 3 Personen sicher zu segeln. Auf eine weitere captive Winch läuft das Fall des Großsegels, das in dem Leisurefurl-Baum problemlos aufgerollt wird. Mit Hilfe der zwei Deckswinschen beidseitig des Mastes werden Zusatzsegel wie der asymmetrische Spi oder ein Stagsegel an dem recht weit innen stehenden Stag aus Kevlar zur zusätzlichen Abstützung des hoch aufragenden 3-Saling-Mastes gesetzt. Um den Fockhals tief auf Deck zu bekommen, wurde der hydraulische RF 90-3 Furler von Reckmann versenkt eingebaut.

Die Hafenanöver erleichtert der Gori 3-Blattpropeller in Verbindung mit einem einziehbaren Max Prop Bugpropeller, der über Fußschalter an beiden Steuerständen problemlos bedient wird.

An Deck ist Einfachheit Trumpf - mögliche Stolperfallen wie die beiden Fallwinschen oder die Fockleitschienen mit dem verstellbaren Schotwagen sind nahe am Mast und am Kajütaufbau platziert. Das lang gestreckte Cockpit mit dem recht niedrigen Süßl und den einziehbaren Sitz- und Rückenpolstern wird durch ein niedriges Brückendeck in den vorderen Gästebereich und die achtere, der Segelcrew vorbehaltene breite Manöverplicht geteilt.

Der Klappentisch vorn wird in Längsschiffsrichtung von einem soliden Nirobügel als Haltegriff überspannt, der zugleich aber auch als Flaschen- oder Gläserhalter fungiert. Die als Badeplattform nutzbare Heckklappe ist von Deck aus zugänglich, ebenso wie die flache Garage, in der mittig das RIB verstaut ist. Alle Luken, die von Deck aus zu den verschiedenen Stauräumen führen, sind plan eingelassen.

Bei Fahrt unter Motor ist der 160 PS Diesel von Yanmar erstaunlich leise. Bei der Geräuschdämmung hat sich die Werft besondere Mühe gegeben und mit einer dänischen Spezialfirma zusammen gearbeitet. So wurde der Maschinenraum aus Geräusch isolierendem Bootsbausperrholz gefertigt und zusätzlich mit einer 25 mm starken Bitumen-Schaumschicht versiegelt, die durch perforierte Aluminium Platten geschützt wird. Das Ergebnis der Kooperation kann sich hören lassen.

Dezibel-Sound-Check unter Motorfahrt in dBA (Geschwindigkeit bei 2.000 U/min 8,8 kn)

Eignerkabine achtern	65 dBA	Vorderkabine	58 dBA
Salon	62 dBA	Navigation an StB	67 dBA

Von Jochen Halbe

Bei der Einrichtung - durchweg in Teak mit sandfarbener Kunstleder-Deckenbespannung - werden derzeit zwei klassische Varianten angeboten: mit Eignerkabine vor dem Salon und zwei Doppelbettachterkabinen oder, wie bei der gesegelten Bau Nr. 1, mit Eignerkabine achtern und zwei identischen Gästekabinen vorn mit Doppelstockkojen. Bei beiden Versionen haben die Gästekabinen je ein eigenes Bad, teilen sich aber die Dusche. Die Crewkabine mit Doppelstockkoje und Duschbad liegt ganz vorn, direkt hinter der Vorpiek. Fenster im Kajütaufbau und im Rumpf sowie Skylights lassen reichlich Tageslicht in den Salon und die Kabinen.

Obwohl bei den Materialien nicht experimentiert wurde - die Ablagen in Bädern und Pantry bestehen aus weißem Corian - ist man beim Einstieg über die gebogenen, unlackierten Teakstufen des Niedergangs in den Salon doch überrascht. „XERES“ ist die erste X-Yacht, der die hauseigenen Designer eine Teakeinrichtung mit waagerechter Maserung der Paneele spendierten. Modisch geformte Handläufe und griffige Möbelumrandungen geben Sicherheit beim Gang unter Deck, ein großer Esstisch nebst Sofa und Bank sowie ein Polstersofa mit ausfahrbarem Fernseher hinter der Rückenlehne bieten Komfort.

Die U-Pantry an BB ist dem südlichen Revier entsprechend mit zwei großen Kühlschränken versehen, ein weiteres Kühlfach ist am Niedergang. Einen Abtropfschrank für nasses Segelzeug hielt der Eigner, wohl wegen des Reviers, nicht für nötig. Auch der Schrankraum hält sich in Grenzen, doch „XERES“ ist ja auch nicht für ausgedehnte Langfahrten gedacht.

Beim Bau kooperierte X-Yachts erstmals mit der englischen Firma Green Marine in Southampton, die so berühmte Hightech-Yachten wie die Volvo 60er *Assa Abloy* und *Intrum Justitia*, Agnellis *Stealth* und die *Luna Rossa*, Pradas America's Cupper, fertigte. Green Marine, mittlerweile 22 Jahre alt, ist ISO 9001-2000 zertifiziert, beschäftigt 150 Mitarbeiter und ist in der Lage, in der neuesten Komposit-Technologie zu bauen und Prepreg-Bauteile in hochmodernen Öfen auszuhärten. Für den Semi-Serienbau der IMX 70, von der eine Yacht pro Jahr geplant ist und wo Abweichungen bei der Einrichtung unter Deck wie breitere Türen durchaus möglich sind, stellt Green Marine die Rumpf- und Deckschale her, während die von X-Yachts vorfabrizierten Einbauten in Haderslev installiert werden. Die strukturellen Berechnungen wurden in Kooperation mit SP Systems erstellt, deren letzte Entwicklung, das Sprint-Verfahren, auch bei der IMX 70 zum Einsatz kommt.

Fazit:

Mit der IMX 70 „XERES“ ist X-Yachts und ihrem Konstrukteur Niels Jeppesen wieder ein großer Wurf gelungen. Die Segelleistungen sind phänomenal, das Interieur besticht durch klare Aufteilung und Frische beim Materialeinsatz, und die Verarbeitung ist über jeden Zweifel erhaben.

Der Zweck - Segeln in wärmeren Gewässern - ist in der IMX 70 bestens verwirklicht, für richtige Blauwassertörns bietet die Werft die X-Yachts 73 an.

Daten:

LÜA	21,40 m
LWL	18,63 m
Breite	5,37 m
Tiefgang	4,00 m
Ballast	10,3 t
Verdrängung	28 t
Rigg	9/10tel, Mast Kohlefaser, Hall Spars; Baum Kohlefaser, Leisure Furl; Furler Reckmann RF-90-3, Foil R5
Segel	North, Groß 148,65 qm; Genua 110% 124,48 qm; asm. Spinnaker 377 qm
Decksbeschläge	Harken, Ronstan Frederiksen
Captive Winschen	Larsen
Motor	Yanmar 4LHA-HTP 117kW bei 3.300 U/min..

Propeller	Gori 3-Blattpropeller
Bugpropeller	15 kW, MaxProp R 315
Treibstoff	700 l
Frischwasser	900 l
Schmutzwasser/ Fäkalien	400 l
Warmwasser	2 x 80 l, vom Motor oder separat elektrisch geheizt
Klimaanlage	2 x Cimma CWS je 18.500 btu
Generator	Mastervolt Whisper 12000 Ultra, 12 kVA
Bordelektronik	B&G
Bauweise	Rumpf und Deck: Carbon/Epoxy-Sandwich mit Kevlar -Verstärkungen
Konstruktion	X-Yachts
Werft / Baujahr	Green Marine und X-Yachts, DK-61 00 Haderslev / 2005