

Porsche & X-yachts

Gedeelde X-factor





Als watersportjournalist neem ik, bij het schrijven van testrapporten, regelmatig mijn toevlucht tot vergelijkingen met de autobusiness om aan de lezer iets te verduidelijken. Zeker bij motorboten zijn er gemakkelijk parallellen te vinden tussen automerken en jachten. Bij zeiljachten ligt dat wat moeilijker. Alhoewel...: "In een vroeger leven placht ik om den brode auto's te testen. Iedere keer als ik de sleutels van een nieuw model Porsche kreeg toegestopt, was er dat gevoel van opwinding, dat voortkomt uit bewondering en het vooruitzicht op een stevige portie lol. Op een zonnig weekend in juni was het er terug, dat gevoel. Maar nu niet voor een auto, maar voor een boot. Een X-yacht 43. Ik vergelijk de X-Yachts van tegenwoordig graag met een Porsche, omdat ze allebei snel én allesbehalve spartaans zijn", zo schreef ik in 's lands grootste watersportblad een tijdje geleden. Blijkbaar komt het merk 'X-Yachts' spontaan in me op als ik aan het zeilboot-equivalent van een Porsche denk. Geen toeval, zo blijkt uit het volgende exclusief interview, dat we hadden met Eddy Verbinnen, de importeur van X-Yachts voor ons land en zelf een ervaren wedstrijdzeiler.



Eddy Verbinnen:

"Het is inderdaad geen toeval dat zeilers aan Porsche denken als ze het over een X-Yacht hebben, want er zijn heel veel vergelijkingspunten tussen die twee. Zo is X-Yachts de enige jachtwerf waar het hele designproces "in house" plaatsvindt, net als bij Porsche. Alle andere werven doen beroep op externe designers voor het ontwerp van de romp, kiel en roer. Die werven hebben dan alleen een eigen ontwerper voor het interieur en het dek. Dikwijls stuurt een stylist met naam dan de zaak nog wat bij en wordt zijn naam er op geplakt. Het is de sterkte van X-Yachts dat zij zelf ieder aspect van het ontwerpproces beheersen. Dat kan maar dankzij de enorme ervaring en know how van de eigenaars van de werf, de broers Niels en Lars Jeppesen. Het zijn allebei wedstrijdzeilers van wereldklasse, die verschillende wereldkampioenschappen op hun naam hebben. Ze worden dan ook nog eens bijgestaan door twee andere topzeilers, Niels Ditmar, een tacticus met wereldklasse, en Dan Pedersen, die ook drie keer wereldkampioen werd. Ze weten dus perfect naar wat hun sportief ingestelde klanten op zoek zijn.

X-Yachts is toch niet het enige merk van zeiljachten dat een sportief imago geniet?

Nee, net zoals er naast Porsche ook nog automerken zijn met een sportief imago. Maar je moet altijd de vraag stellen: strookt dat imago wel met de realiteit? Toen bij X-Yachts het wedstrijdjacht IMX-40 werd geïntroduceerd, waren een mast en giek in zeer licht materiaal – koolstof - standaard. Sommige andere merken begonnen toen meteen ook zo'n mast en giek als optie aan te bieden. Maar... hun jachten waren niet ontworpen om het belangrijkste voordeel van deze extreem licht een stevige uitrusting te benutten: de mogelijkheid om meer spanning op de verstaging aan te brengen. Vooral als je scherp aan de wind vaart maakt het een enorm verschil in helling en performance als je de verstaging steviger kunt aanspannen. Maar dan moet je dat allemaal al voorzien bij het originele ontwerp van de boot, anders kan je de grotere krachten op de verstaging niet opvangen. Je zag dus dat, bij zwaar weer en langdurige spanning, de rompen van sommige merken neiging vertoonden om te buigen en te torsen. Met als resultaat dat in de competitie, zodra het zwaar weer werd, zulke boten het moesten laten afweten. Onze X-Yachts gingen onverstoord

door, omdat die enorme krachten reeds in de ontwerpfase werden voorzien en opgevangen met ons stalen frame, dat bij alle X-Yachts standaard in de romp is ingebouwd. Ook hier is de link met Porsche dus duidelijk: je hebt maar een échte sportwagen als het hele ontwerp rigide en stijf genoeg is om de superieure kracht van de motor en de aandrijving te benutten én als die factoren van in het prille begin in het ontwerp goed op mekaar zijn afgestemd. Anders heb je een paar 'losse sportieve flodders', maar nog geen sportwagen.

Dat heeft dikwijls te maken met compromissen, die worden gesloten omwille van het comfort, of de ruimte. Niet alleen bij auto's, ook bij boten. Niet bij X-Yachts, dan?

Dat klopt perfect. Tegenwoordig zie je op het water veel zeilboten met brede en hoge rompen omdat nieuwe, onervaren zeilers bij hun aankoop meestal alleen op de beschikbare ruimte aan boord en het interieur letten. De meeste werven spelen daar graag op in, met het gevolg dat je soms onevenwichtige, 'opgeblazen' rompen krijgt, om toch maar veel ruimte te creëren. Daardoor is ook het gewicht van zulke boten reeds hoog van in het begin. Om dan het totaalgewicht toch nog onder controle te krijgen en deze zware rompen te compenseren moet er dan een vrij lichte kiel onder, waardoor de stabiliteit vermindert. Om die beperkte stabiliteit te compenseren en het toch veilig te houden, moet dan weer worden gekozen voor een relatief klein zeiloppervlak. Dat heeft meteen het voordeel dat kleiner en daardoor goedkoper dekbeslag kan worden gekozen. Het resultaat is echter een zeiljacht dat bij weinig wind slecht zeilt vanwege dat beperkte zeiloppervlak. En bij veel wind blijken zulke boten heel onstabiel vanwege de slechte verhoudingen, een laag kielgewicht en een hoog rompgewicht. Onstabieleit betekent in de praktijk: veel helling en weinig stuureffect op het roer. Vergelijk het met een auto die slecht in balans is: die vertoont ook een weinig voorspelbaar rijgedrag in bochten en hij zal zeer onprecies sturen.

Ook hier zijn Porsche en X-yachts dus uitzonderingen: er worden geen toegevingen gedaan, omwille van de vorm of het comfort, aan veiligheid en prestaties; "compromisloos" is het ordewoord. X-Yachts brengt nu ook cruisers met meer interieurvolume op de markt, maar de doelstelling is



nog altijd: de best zeilende cruiser bieden, die met "state of the art"-technieken is gebouwd, zonder compromissen om een goedkopere boot te leveren. Onze 'cruisers' hebben dus wél het hogere volume, maar niet de andere vernoemde slechte eigenschappen overgenomen. Ze zijn ontworpen met voldoende zeiloppervlakte en stabiliteit. Al zullen ze, vanwege het hogere gewicht, bij licht weer wel wat minder goed presteren als hun zusterschepen. Net zoals een Porsche Cayenne het ook niet moet opnemen tegen een een 911 Turbo. Maar beide blijven wel comfortabele wagens.

Zijn er nog punten van overeenkomst?

Ja, beide merken munten uit in "evolutie door ervaring in design". Onze modellen blijven altijd zo'n tien jaar op de markt, waardoor de tweedehandswaarde zeer hoog blijft, net als bij een Porsche. Ondertussen worden ze soms wel aangepast aan de laatste nieuwe evolutie in knowhow. Zo zal bijvoorbeeld een kiel of roer al eens worden veranderd tijdens de levensduur van een model. Ook de volledige nieuwe modellen ontstaan uit ervaring en evolutie. Dat zelfde principe zie je bijvoorbeeld ook in de ontwikkeling van de Porsche 911. X-Yacht is bovendien, net als Porsche, groot geworden dankzij de ervaring uit de competitie. Geen andere werf heeft ooit zoveel titels wereldwijd verzameld. Let wel: met jachten die standaard op de werf werden gebouwd. Net wat Porsche ook deed met de RS modellen. In de autoindustrie is de absolute top de formule-racerij. Ook in de zeilcompetitie zie je tegenwoordig dat veel werven speciaal ontworpen 'one-off racers' bouwen; unieke ontwerpen, waarvan er maar één wordt gebouwd. Het is

natuurlijk heel moeilijk om met standaardboten competitief te blijven tegen zulke one-off racers die meestal meer dan het dubbele hebben gekost. Net als Porsche scoort X-Yachts toch ook hier weer opmerkelijk. Toen in 2000 de IMX-40 uitkwam, bleek geen enkel one-off racer opgewassen tegen dit standaardjacht. Vorig jaar kwam de X-35 uit die bijna onklopbaar bleek in zijn klasse en dit jaar zal de nieuwe X-41 uitkomen, een racer die ongetwijfeld weer een stap verder zal staan dan de huidige generatie one-off racers.

Als deze boot van de werf komt is hij 100% gereed voor high level racing. Wij hoeven niets meer aan te passen. Tot onze tevredenheid merken we zelfs dat onze eigenaars met onze standaard cruiser-racers het heel goed blijken te doen in de competitie. Deze boten zijn eigenlijk, net zoals de huidige Carrera-modellen, te luxueus uitgerust voor de echte competitie, maar ze blijken desondanks nog heel goed mee te kunnen tegenover echte racers. Dat is de sterkte van merken als X-Yachts en Porsche: het totaalconcept. Toen ik eigenaar-ontwerper Niels Jeppesen voor de eerste keer ontmoette, vroeg ik hem hoe het kwam dat zijn ontwerpen zoveel beter zeilden dan de andere. Hij antwoordde: "het heeft weinig of niets te maken met het tekenen van een

snelle romp, maar alles met het totaalconcept, dat geheel van meer dan honderd details: verstaging met staven i.p.v. kabels, alles gelagerd op rollen, speciaal ontworpen blokken en verstaging, speciaal ontworpen masten, composietkielen, en dat alles dan onwrikbaar vastgehecht aan het stalen chassis dat een enorme stijfheid geeft aan het geheel. Zoiets kan alleen een werf die alles zelf "in huis" ontwerpt en uitvoert. Daardoor is het volledige concept niet te kopiëren, tenzij met enorm hoge kosten".

Het moet dus geen wonder heten dat Porsche op mijn tong ligt, als ik weer eens een X-Yacht aan de tand voel voor een test. Beide merken hebben een hoge X-factor: dat ondefinieerbare gevoel dat je uit de band springt; dat je het stuur – of het roer- van een product vasthoudt, ontworpen door gelijkgestemde zielen, die 'genieten' bovenaan hun lijstje van doelen hebben staan, zonder toe te geven aan modegrillen of compromissen. Zo voer ik ooit met een vriend mee op zijn X-yacht X-34 Performance Cruiser. De hele tocht lang op de Oosterschelde zijn we door geen enkel ander zeiljacht ingehaald. De hele tocht lang heeft de schipper-eigenaar die zalige grijns op zijn gezicht gehad. Komt bekend voor, niet?