

# X-Yachts Xc-45



## Un nouvel objectif pour le chantier X-Yachts !

*Il s'agit d'une véritable révolution pour le prestigieux chantier danois qui, depuis 1978, produisait exclusivement des bateaux de série de pure régate ou de course-croisière.*

*Le Xc-45 est le premier né d'une nouvelle gamme de voiliers destinés spécifiquement à la croisière et conçus par **Niels Jeppesen**, cofondateur et architecte de la célèbre marque.*

**Essai réalisé par Pierre-Yves Martens**

Pas facile de reconnaître qu'il s'agit bien d'un « X » en découvrant pour la première fois ce nouveau né du chantier danois tellement il est différent des autres « X » auxquels le constructeur nous a habitués depuis toujours. Heureusement, certains signes extérieurs ne trompent pas comme, par exemple, les fameuses trois bandes noires au-dessus de la ligne de flottaison ou encore le petit « c » accolé au X qui prouvent bien qu'il s'agit d'un X-Yachts à connotation pure croisière. Le Xc-45 est donc le premier modèle de cette nouvelle gamme croisière et qui sera rapidement suivi par le lancement de son petit frère, un Xc-42, attendu en ce début d'année 2009.

## LE COCKPIT

Une première encore : le rail d'écoute de grand-voile est placé sur le rouf en avant de la descente, dans le but de dégager le cockpit ; du jamais vu chez X-Yachts. On est bien à bord d'un vrai bateau de croisière avec un large cockpit de tout confort comprenant une table centrale qui sert également de cale-pieds à la gîte. Un cockpit parfaitement protégé aussi des embruns grâce à un pare-brise fixe surmonté d'une capote transparente façon Hallberg-Rassy. Les banquettes sont larges avec des dossiers confortables. Les deux barres à roue d'un faible diamètre sont bien excentrées et espacées, assurant un large passage vers la plage arrière dans laquelle est intégrée une plate-forme de bain basculante faisant office de jupe. Question manoeuvre, le Xc-45 est équipé d'un **accastillage de super qualité** et très puissant à en juger par les six winches Anderson (ST 46 et ST 58). Les deux winches de génois sont placés très en arrière permettant au barreur de régler sa voile d'avant sans lâcher la barre. Une colonne de navigation entre les deux barres à roue, accolée à la table centrale assure une excellente visibilité pour le barreur sur les instruments de navigation. Les drisses, bosses de ris et manoeuvres de spi sont renvoyées au piano de descente, avec un logement pratique sous le plancher pour ranger tous les bouts et dégager ainsi le cockpit.



Photos © X-Yachts

## CONSTRUCTION INDESTRUCTIBLE

Dans ce domaine, le chantier ne change rien à ses procédés habituels, comme sur tous les « X », le Xc-45 est équipé du fameux **châssis en acier galvanisé moulé dans le fond** et sur lequel sont repris tous les efforts de la quille et du gréement. La coque et le pont sont en sandwich avec des renforts dans les zones de contraintes. Comme sur tous les bateaux du chantier, un anneau de grûtage est placé en fond de coque, au centre de gravité, pour grüter simplement avec une seule aussière. Le centrage des poids (batteries, réservoirs...) est remarquable sur cette nouvelle unité, ils sont centrés et groupés près de la quille, ce qui augmente les performances sur l'eau. Pour donner une idée, le déplacement de ce Xc-45 représente trois tonnes de plus que sur un X-46 de la gamme « Performance ».



## ESSAI EN MER

C'est à Almere en Hollande que le concessionnaire belge de la marque nous a conviés pour réaliser cet essai. De belles conditions sont au rendez-vous, un vent de secteur ouest de 4 à 5 Beaufort sur une mer intérieure qui nous

garantit un plan d'eau plat. Grâce au propulseur d'étrave rétractable, nous nous dégageons aisément de ce port de plaisance où on est un peu à l'étroit. Gréé d'une voilure puissante quasi équivalente à celle du X-46 sous un gréement fractionné en 9/10, notre Xc-45 démarre en puissance malgré son poids de plus de treize tonnes. Surprenante aussi est la **sensibilité du touché de barre** pour un bateau de ce calibre. De plus, grâce à une carène en forme de « V » profonde, le bateau n'à nullement ten-

dance à taper dans les vagues, il reste parfaitement équilibré et taille sa route en tout confort pour l'équipage. À peine sortis de la passe, qu'il vaut mieux respecter à la lettre, car les bancs de sable sont nombreux sur ce plan d'eau, nous mettons le cap au plus serré du vent. Sous grand-voile haute et génois complètement déroulé avec un vent variant entre 17 et 20 nœuds, nous arrivons à tenir un cap entre 25 et 30 degrés du vent réel. Très correct ! Sur cette



Accolée à la table, la colonne centrale avec électronique intégrée



Rail de GV en avant du roof avec bare-brise en dur à la façon Hallberg-Rassy



Delphinière intégrant le davier de mouillage

allure, le bateau est gîtard mais la barre reste parfaitement contrôlable. Notre vitesse est excellente et varie entre 7 et 8 nœuds. Dans des conditions de croisière normale et sous cette allure nous conseillons malgré tout de réduire la toile en reprenant un peu de génois par exemple. Mais voilà, nous réalisons un essai et attendons

de passer une cardinale pour suivre un cap plus débridé. Au bon plein, le Xc-45 nous démontre ce qu'il a dans le ventre, **l'accélération est franche**, la barre reste douce

et précise avec une vitesse frôlant les 10 nœuds. Sous cette allure idéale en croisière, attendez-vous à réaliser en tout confort des moyennes journalières impressionnantes !

Pour les allures portantes, le chantier a prévu en option **une petite delphinière**, sorte de bout-dehors qui permet d'amurer un spi asymétrique que nous n'aurons malheureusement pas testé lors de cet essai. Il est à noter que cette delphinière intègre aussi l'ancre, ce qui permet d'écartier celle-ci de l'étrave évitant qu'elle ne vienne taper sur l'avant du bateau. Bien vu, dommage que ce soit une option !

Le retour au port nous permet de tester le moteur, il s'agit d'un Volvo Penta de 75 Ch équipé d'une hélice tri-pale repliable. L'insonorisation est très correcte et le bateau avance à 8 nœuds à 2.500 tours, vitesse de croisière.



Un nouveau propriétaire heureux mais attentif !

À 30° du vent, le Xc-45 est assez gîtard !

Toute la puissance du Xc-45 au bon plein

## L'INTÉRIEUR

Rien de vraiment révolutionnaire sous le pont du Xc-45. On retrouve parfaitement le style du chantier danois. Une descente large et sécurisée par deux mains courantes efficaces vous assure un accès en toute tranquillité. À tribord, **une table à cartes de toute beauté** ! Le navigateur



● Banette/sofa, couchette de quart par excellence



● Vue d'ensemble de la zone centrale

est vraiment gâté avec une table grand aigle (100 x 61 cm) dans le sens de la marche. De nombreux rangements sont prévus avec des petits équipets pour le petit matériel. En face de lui, et à bonne hauteur, le navigateur dispose d'un meuble à ouverture frontale pour le placement d'un écran d'ordinateur ou tout autre type d'électronique. En avant, un carré en « U », décentré sur babord, donne la possibilité à six personnes de s'installer confortablement autour d'une grande table fixe. En vis-à-vis, une belle banquette trans-

● La cabine propriétaire avant



formable en sofa ou en couchette. Une couchette de quart par excellence !

La cuisine en « L » est placée à bâbord de la descente en vis-à-vis du carré. Pratique et fonctionnelle elle vous permettra de cuisiner en mer. Une main courante efficace, mais étonnamment placée entrave légèrement l'accès aux éviers. **L'éclairage et l'aération sont impressionnants** avec plus de 14 points d'éclairage et 22 ouvertures pour l'aération, et ceci uniquement pour la zone centrale. La cabine avant est conçue pour le propriétaire avec un grand lit central de belles dimensions (200 x 165 cm). Cette cabine dispose en plus d'une **grande salle d'eau** avec compartiment douche séparé ainsi que d'un petit bureau.

Les deux cabines arrière se partagent une seule salle d'eau commune. D'un style et de disposition classique, elles sont bien isolées entre elles par un compartiment prévu pour le placement d'un générateur.



● Une table à cartes de tout confort

## CONCLUSION

En développant cette nouvelle gamme de pure croisière, le chantier X-Yachts se positionne clairement sur un marché dominé par son concurrent Hallberg-Rassy. Et il pourrait bien y arriver, tellement la conception de cette nouvelle gamme est séduisante. Le **Xc-45** et bientôt son petit frère le **Xc-42** sont construits pour durer et ils symbolisent le bateau de croisière par excellence : puissant, vélocité, robuste et sécurisant ! Le prix d'une telle unité ? Comptez 465.000 € HTVA (bateau équipé). Ce sera l'inconvénient principal par rapport à d'autres chantiers qui proposent des bateaux de croisière de taille équivalente avec un niveau d'équipement identique, mais à des prix plus doux. Il n'empêche que ce prix élevé se justifie pleinement par **une qualité exceptionnelle en tout point** : conception, construction, ébénisterie et équipement.

### Caractéristiques :

Longueur hors tout :	13.86 m
Bau :	4.32 m
Tirant d'eau standard :	2.20 m
Tirant d'eau court :	1.80 m
Surface GV :	61.30 m <sup>2</sup>
Surface génois 108% :	50.70 m <sup>2</sup>
Spi assymétrique :	149.30 m <sup>2</sup>
Moteur :	Volvo Penta 75 Ch
Prix standard :	405.000 € (HTVA)
Architecte :	Niels Jeppesen
Chantier :	X-Yachts
Distributeur Belgique :	X-Yachts Belgium
Contact :	Eddy Verbinnen
E-mail :	ev@x-yachts.be
Tél. :	+32 15 33 78 77