

X-102

<http://www.x-102.com/Info.html>

Spezifikation **Agent-X**

Länge: 10,02m

Breite: 3,34m

Tiefgang: 1,90m

Verdrängung: 3,7t

Die X-102 wurde in früheren Testberichten als idealer Cruiser-Racer bezeichnet. Racer, da die 102 in verschiedenen Versionen dreimal die 3/4 Tonner Weltmeisterschaft gewonnen hat - und meine Erfahrung bestätigen das auch. Es ist ein gemütliches, gut bewohnbares Schiff, welches einfach exzellent segelt. Außerdem macht es Spaß beim Segeln voran zu kommen, die Tide aussegeln zu können und früher im Hafen zu sein.

Diese X-102 ist eine Mark I Version, Baunummer 4.

Die Mark I unterscheidet sich durch ein anderes Cockpit, eine andere Pantry und Kojengestaltung der Hundekoje an Steuerbord. Mir gefällt die Mark I Version besser, da das Cockpit ergonomischer ist und es unter dem Cockpit einen unvergleichbaren Stauraum ermöglicht, in dem Beiboot, Segel, Klappräder etc. verstaut werden können. Dieser Raum fehlt auf anderen Schiffen dieser Größe immer.

Sie ist noch gebaut wie die ersten Xen: Ohne Innenschale, mit Strongback aus galvanisiertem Stahl (vollständig einlaminert), Bleikiel. Sie ist mit einem tollen Nordic Regattamast mit Dyform Wanten und Dynema Fallen geriggt. Der Motor steht im Drehpunkt hinter dem Mast, wodurch das Seeverhalten verbessert wird.

Nun zu den Besonderheiten von Agent-X:

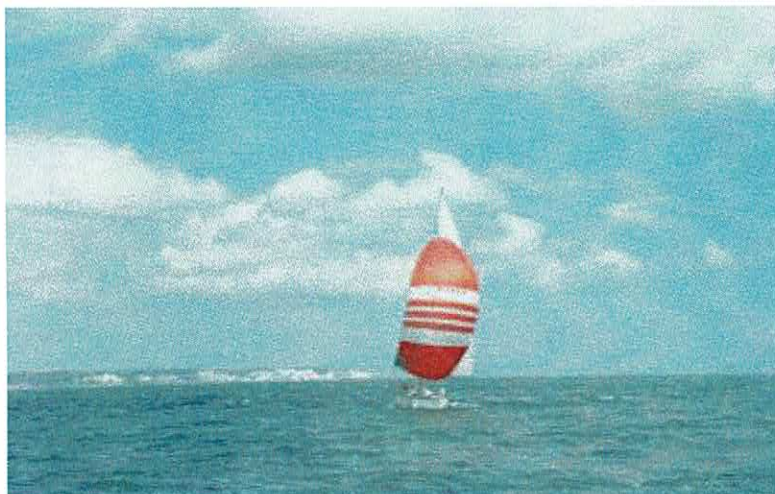
Das Schiff hat die ersten 16 Jahre am Bodensee verbracht. Dort im Süßwasser ohne Welle war es wenig gefordert und in einem sehr guten Zustand, ohne irgendwelche Korrosionszeichen, aber nicht seetüchtig für die Nordsee und innen gab es noch einige Verbesserungen zu erzielen.

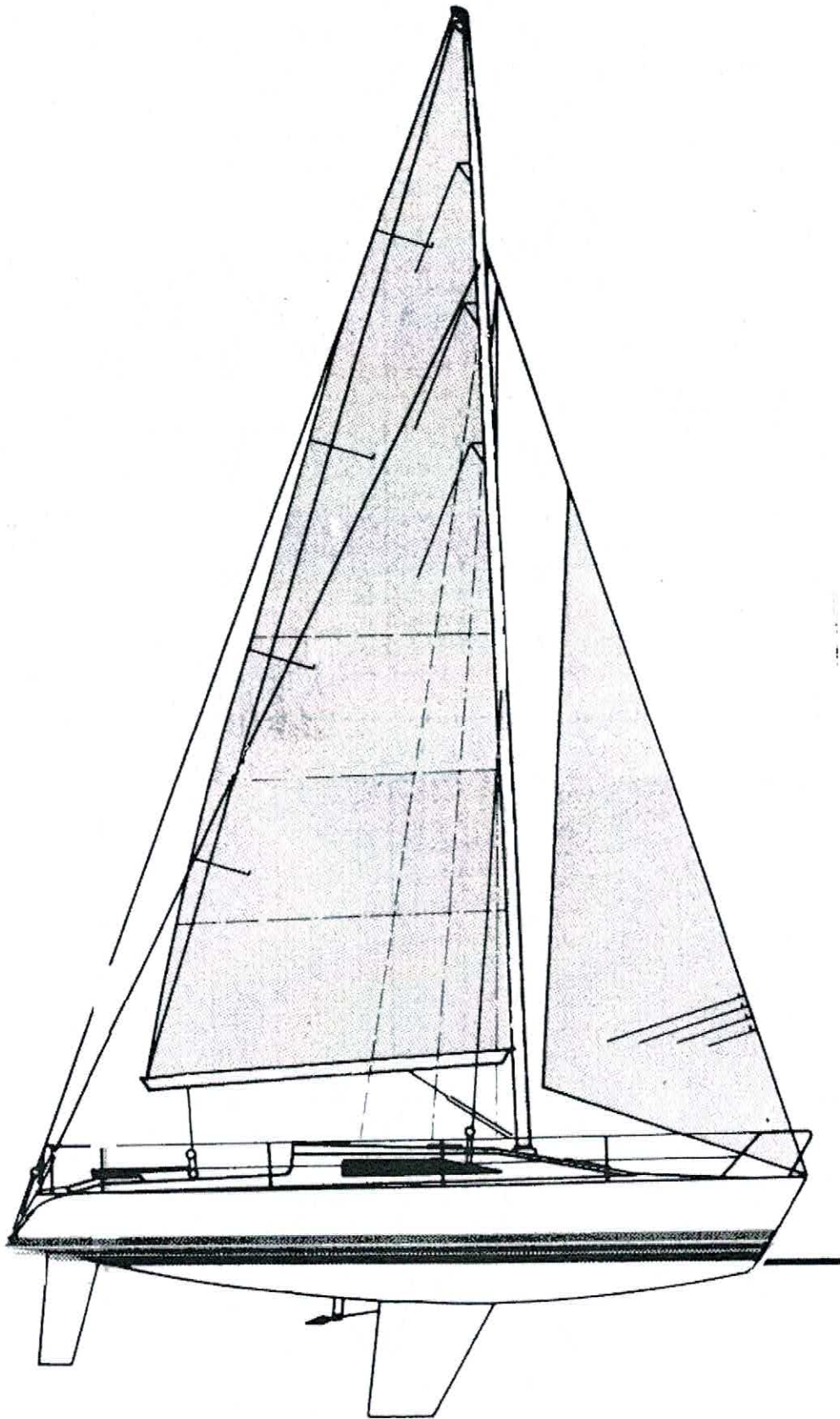
Was verändert wurde:

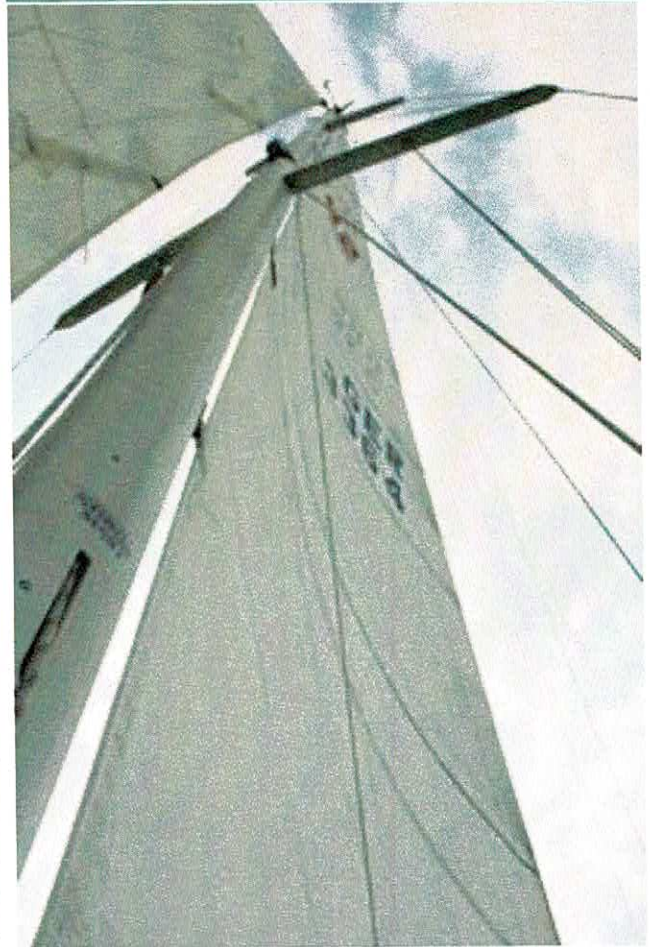
- Ein Dieselfilter mit Wasserabscheider wurde eingebaut.
- Der Kühlschrank wurde unter den Navigationssitz verlegt und extrem isoliert – er hält die Temperatur die ganze Nacht. Dadurch ist in der Pantry viel benutzbarer Ablageplatz entstanden und ein zusätzlicher riesiger Stauraum für Salatschleuder, Schüsseln, Geschirr, Vorräte...
- Ein „Kriechgang“ von der Hauptkajüte zur Achterkajüte erlaubt es diese durch das Schiff zu erreichen und schaffte neuen Stauraum, Regale und die „Sternenkoje“, bei der man einen der ehemaligen Backkistendeckel öffnen und so unter dem Himmel schlafen kann.
- Die Lenzrohre wurden erheblich vergrößert.
- Im Cockpit wurde Teak gelegt.
- Unter dem Kartentisch wurden zwei große Schubladen gebaut.

- In die Lotsenkojen wurden wegnehmbare Schränke gebaut um weiteren Stauraum zu schaffen.
- Die Wanten wurden durch Dyform und neue Saling Tips ersetzt. Der Mast steht jetzt wie eine Eins. Eine Harken Rollreff Anlage mit Rod Vorstag wurde außerdem installiert.
- Die Backstagen wurden geteilt. Nach dem ersten Reff können sie festgesetzt werden und das Schiff segelt wie ein Schiff ohne Backstagen. Soll gemütlich gesegelt werden ist es mit dieser Besegelung immer noch schneller wie andere 10m Schiffe.
- Das Großsegel ist durchgelattet, mit Ballslides kugelgelagerten Rutschern und Lasylines versehen und ist unter allen Bedingungen, auch vor dem Wind, leicht zu reffen und zu bergen.
- Die Genuaschiene wurde mit Frederisksen kugelgelagerten, unter Last verstellbaren, Rutschern verbessert. Ebenso die Genuaschot Umlenkrolle am Aufbau.
- Stärkere Winschen wurden eingebaut und das Deck dort mit Carbon verstärkt. Neue verbesserte Klemmen wurden eingebaut.
- Laufendes Gut in Dynema (nicht die Spifallen wegen der notwendigen Elastizität)
- Die immer leckenden Luken wurden durch ein Lewmar Luk und eine Schiebelukgarage abgedichtet.
- Die langen Fenster, die konstruktionsbedingt nie dicht zu bekommen waren, wurden durch kleine Moonlight Fenster ersetzt. Sie geben dem Schiff den Look einer aktuellen X.
- Die Ruderlager wurden durch Jeffa selbststellende Rollenlager ersetzt und machen das Segeln zu einem Traum. Jede Trimmveränderung wird an der Pinne gefühlt.
- Osmoseschutz durch mehrere Lagen Epoxyauftrag.
- Das Ruderblatt wurde zur Stärkung mit Carbon überzogen. Es ist jetzt auch vollkommen balanciert - schwebt im Wasser, so dass kein axialer Druck auf den Ruderlagern besteht.
- Neues, eigens nach Plan von Philippi gebautes, Schaltpaneel mit Batteriewächter.
- Die Trenndiode wurde durch einen Ladestromverteiler ersetzt.
- Ein Fäkalientank wurde eingebaut.
- Neue helle Flächen auf dem Kartentisch, Pantry, Toilette.
- Eine Ebersbacher Diesel-Heizung wurde eingebaut und heizt das Schiff sehr schnell auf.
- Silva Instrumente Log, Lot, Wind, GPS Tochter befinden sich in der Konsole über dem Schiebeluck.
- Raimarine Selbststeueranlage mit Funkfernbedienung
- Mastbilge mit automatischer Pumpe erleichtern das Leben erheblich.
- Gerade erst erneuerte, sehr pflegeleichte helle Polster (2011).

Zur Erläuterung einige Fotos:

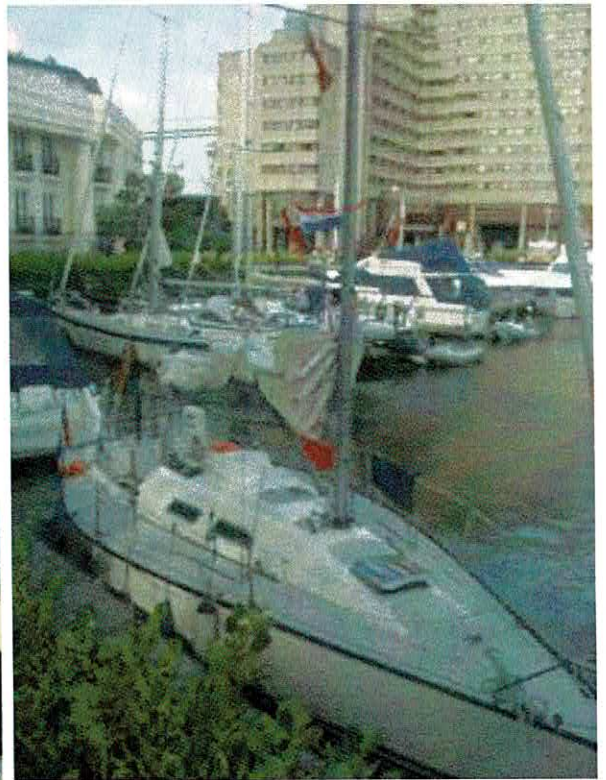






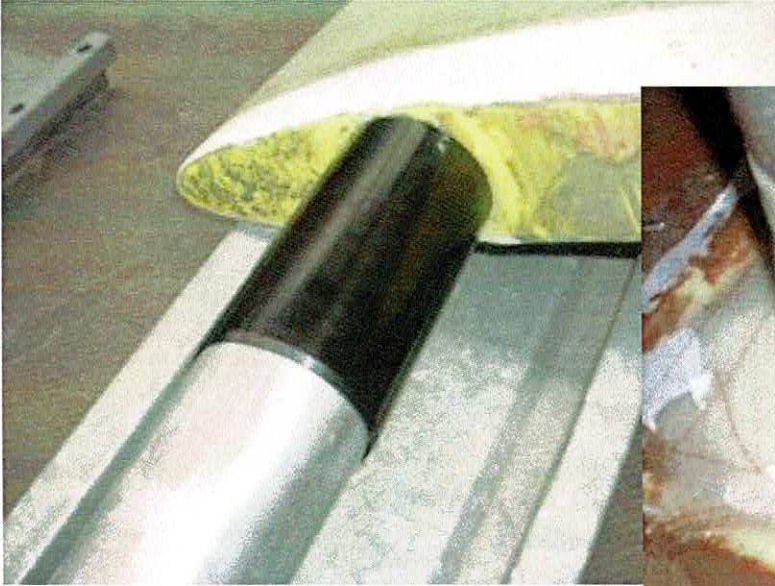


London 2011:



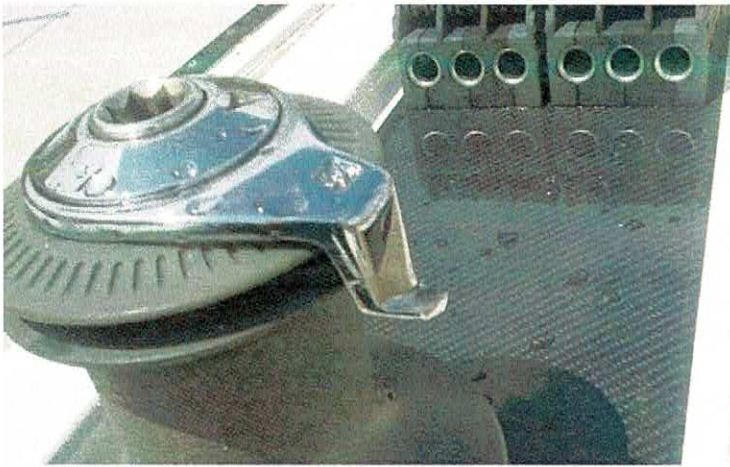


Jeffa Ruderlager oben, unten, neue Buchsen Ohne Reibung



Ruder zur Verstärkung mit Carbon überzogen - jetzt auch genau austariert - schwebt ohne axialen Druck auf die Lager





Einleiten der Kräfte der Genuaschiene ins Hauptschott. An dieser Position befindet sich der Rutscher der Kreuzfock mit starken Kräften:

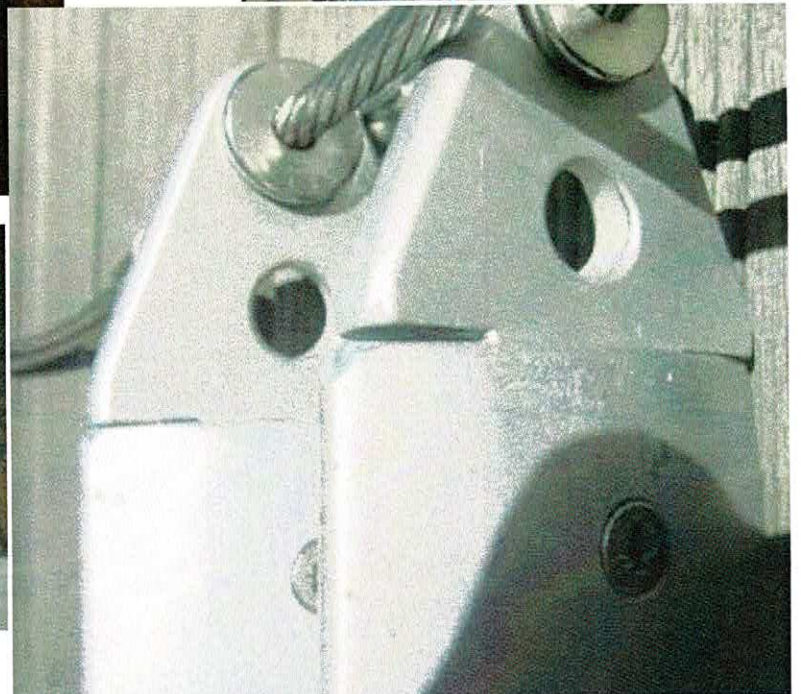




Bild vom Plotter beim Aufkreuzen im Veeremeer, keine Strömung. Hier wird der extreme enge Wendewinkel des Schiffs deutlich, das macht extrem Spass ... und alle bleiben achteraus





Stauraum unter dem Cockpitboden:



Strongback und der Abstand! Die Dänen kennen es, da passen Gasflaschenkasten: genau die Büchsen zwischen:



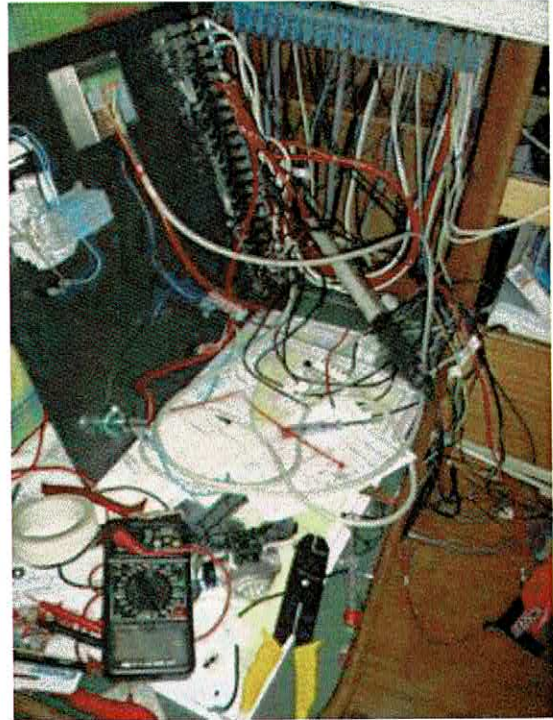
Genug Bunkerplatz, auch für längere Törns



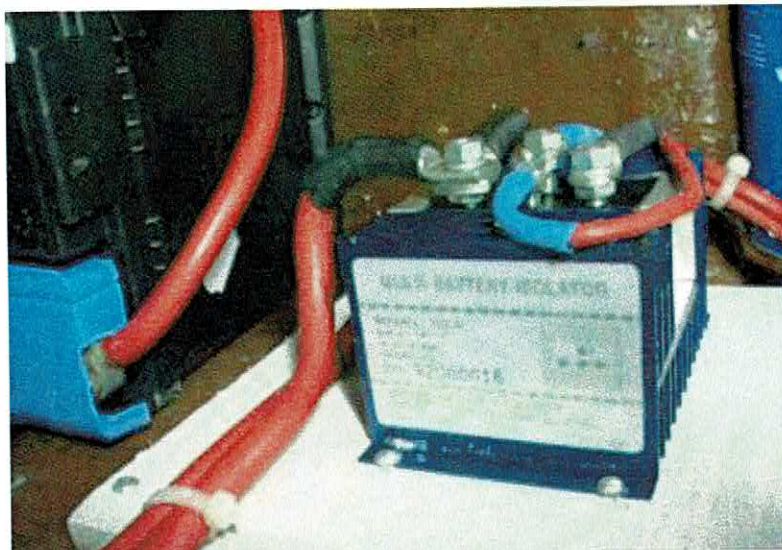
Einbau Fäkalientank:



Schalttafel mit FI Schutzschalter, Positionslichtanzeige und Prüfung und Batteriewächter:



Ladestromverteiler,
kein Verlust im
Vergleich zu einer
früheren Trenndiode:



Bilder Zur Schiebelukgarage:



So war sie eine normale, nicht dichte X-102:



Fertig:



20° am scheinbaren Wind, Speed 5.08kn



Hier erkennt man wie dünn der Bleikiel im Vergleich zum üblichen Gusseisernenkiel der 102 ist:



Einsetzen den neuen Loggebers. Stabil gebautes Laminat:



(Die Seeventile natürlich alle bündig zur Aussenhaut)

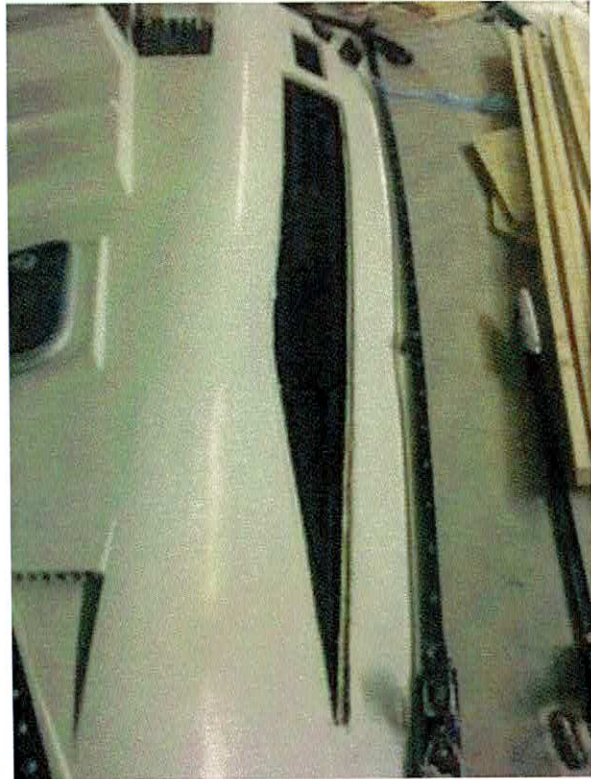


Stevenrohr:



Neue Fenster:

Die ausgebauten alten Fenster und die zu schließende Öffnung:



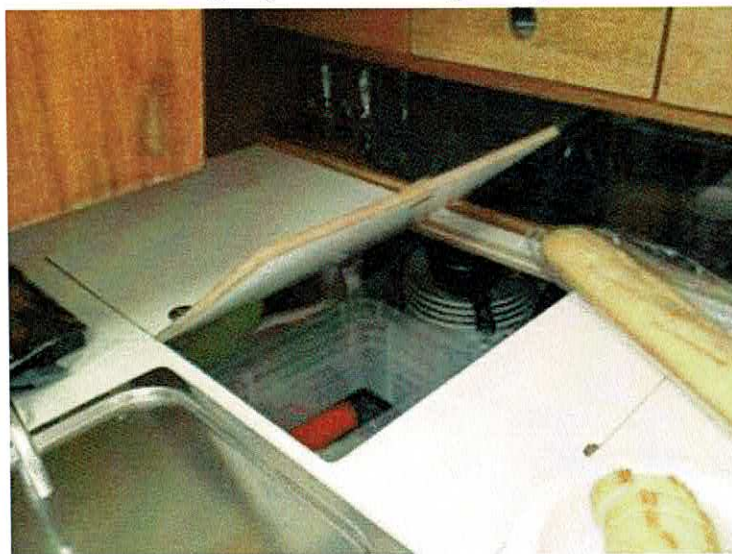
Nach Wochen Arbeit. Verschlossen in Sandwichbauweise an den Stegen, Volllaminat an den Öffnungen in Epoxy mit unidirektionalem Gewebe:



Die Mastbilge sorgt für ein trockenes Schiff, Die Entfernung der Bodenbretter lässt das Schiff leichter sauber halten und erhöht die Stehhöhe beträchtlich:



Durch die Verlegung der Kühlbox gibt es jetzt dort ein sehr großes Staufach:



Sternenkoje:



Neue Schubladen unter dem Kartentisch:



Weiß gespritzter Motorraumdeckel (vorher ocker):

