

Flotter Kielschwerter

Neue Yachten von J/Boats sorgen meistens für Aufsehen. Die «J/97» kam in der Kategorie Performance Cruiser unlängst in die Endauswahl zur European Yacht of the Year. Und die neue «J/95» wurde vom amerikanischen Magazin Sailing World gar als Boat of the Year ausgezeichnet. «marina.ch» bringt den ersten Test dieser erstaunlichen Kielschwert-Yacht.

TEXT: LORI SCHÜPBACH
FOTOS: TOBIAS STÖRKLE / LOS / ZVG

Die Ankündigung eines Kielschwerter mag erstaunen. In den letzten Jahren kamen kaum noch neue Boote mit dieser Konfiguration auf den Markt. Und ältere, wie die Jeanneau Fantasia 27 oder die Dehler Varianta, erscheinen immer seltener auf den einschlägigen Occasions-Börsen im Internet. Eine Ausnahme bildet der Corsaire. Seine Beliebtheit ist – vor allem in der Westschweiz – unvermindert. Aber eine moderne J-Yacht als Kielschwerter? Das tönt im ersten Moment tatsächlich bemerkenswert. Doch was Amerikanern für Revier wie Florida, die Bahamas, die Great South Bay oder Chesapeake Bay recht ist, kann uns beispielsweise für den Bodensee, den Zürichsee (Ufenau!) oder die Jurafuss-

Seen nur billig sein. Nur gerade mal 92 cm Tiefgang für eine «richtige» Yacht ist ein gutes Argument. Und tatsächlich ist es J/Boats unter Rod Johnstone gelungen, die J/95 als attraktiven, rassigen Daycruiser zu konzipieren – mit eben diesem kleinen, feinen Unterschied.

Gefällige Optik

Wenn die J/95 im Hafen liegt, fallen verschiedene Punkte auf. Der schlanke Bug mit dem relativ steilen Steven etwa. Oder das offene Heck. Die Radsteuerung. Oder der verhältnismässig kurze Kabinenaufbau mit dem weit vorne platzierten Niedergang. Alles Aspekte, die auf einen rassigen Daycruiser schliessen lassen. Nicht sichtbar, da unter Wasser, sind dagegen zwei Hauptmerkmale, welche die Segeleigenschaften ganz direkt beeinflussen: die Konfiguration als Kielschwerter und das

Doppelruder. Letzteres ist die Konsequenz der Reduktion des fixen Tiefgangs auf weniger als einen Meter. Mit nur einem Ruderblatt wäre – insbesondere bei Krängung – schlicht zu wenig Fläche vorhanden gewesen, um das Boot sauber zu steuern. So reagiert das Boot fein und ausgeglichen auf jede Ruderbewegung, einzig bei mehr Wind fehlt dem Ruderträger vielleicht die präzise Rückmeldung des Ruderdrucks. Und bei Hafenmanövern muss mit etwas mehr Schwung als normal gefahren werden, weil die Ruderblätter nicht vom Propeller direkt angeströmt werden.

Um möglichst gute Segeleigenschaften zu erhalten, sind 90% des Ballasts der J/95 im festen Kiel untergebracht. Das mit einem einfachen Mechanismus schwenkbare Schwert wiegt nur gerade 90 kg. Diese Aufteilung erklärt auch, warum das Boot selbst mit hochgeklapp-

tem Schwert gut segelt – höchstens die Abdrift ist dann etwas grösser als gewohnt.

Erfreuliche Segeleigenschaften

Schon bei wenig Wind springt die J/95 sofort an. Das Gross und die Fock des Testbootes sind gut geschnitten und stehen tadellos. Das Rigg – den Karbonmast gibt es als Option – ist über zwei Salinge mit Rod-Wanten ordentlich verstagt. Erfreulich ist der serienmässig eingesetzte hydraulische Achterstagspanner. Damit wird der Rigg-Trim im wahrsten Sinne des Wortes zu einem Kinderspiel.

Apropos Trim: Die Grossschot ist 6-fach untersetzt und verfügt über einen 18-fach unteretzten Feintrimm. Der Traveller auf dem Cockpitboden nutzt die ganze Breite des Cockpits und ist dementsprechend effizient. Von Vorteil wäre allerdings ein Travellerschlitzen mit





J/95

Werft	J/Boats (USA)
Design	Rod Johnstone
Bau	C&C Fiberglass Components (USA)
LüA	9,51 m
LWL	8,66 m
Breite	3,05 m (Option: 3,00 m)
Tiefgang	1,68 m (Schwert unten) 0,92 m (Schwert oben)
Gewicht	2722 kg
Ballast	1021 kg (im festen Kiel)
Grosssegel	27,6 m ²
Fock	18,7 m ²
Gennaker	76–108 m ²
Motor	Yanmar Diesel Saildrive
Leistung	10 kW (14 PS)
CE-Kategorie	A
Basispreis	ab US \$154 900.–
Preis Schweiz	ab US \$179 900.–
inkl. Transport, Verzollung, Endmontage, Auslieferung; ohne Segel; exkl. MwSt.	
J Lane Yachting GmbH, 6295 Mosen Tel. 041 917 51 42, www.jboats.ch	

Luvautomatik. Die beiden Fock- oder Gennakerwünsche schliesslich sind selbstholend und richtig dimensioniert, allerdings so weit vorne platziert, dass sie kaum vom Rudergänger selber bedient werden können.

Auf der Kreuz erreicht die J/95 erstaunlich gute Werte: Schon bei 7 bis 8 Knoten Wind liegen mehr als 5 Knoten Fahrt drin. Mit etwas mehr Druck sind auch 6 bis 7 Knoten Fahrt problemlos möglich. Der Wendewinkel liegt – bei abgesenktem Schwert – bei gut 80 Grad. Auch hier gilt: Bei mehr Wind sind mit Sicherheit noch bessere Werte möglich.

So richtig die Post ab geht natürlich auf räumlichen Kursen mit dem Gennaker. Der für J-Yachten typische ausfahrbare Bugspriet darf auch auf der J/95 nicht fehlen – allerdings muss er erstaunlicherweise als Option und gegen Aufpreis bestellt werden. Das ganze Gennaker-Paket kostet (ohne Segel) 4500 US-Dollar. Aber eine J-Yacht ohne Gennaker wäre keine echte J...

Auch bei mehr Wind bleiben Boot und Gennaker problemlos in der Handhabung. Peter Bangerter, J-Importeur, hat die J/95 schon bei 20 Knoten Wind gesegelt und berichtet, dass selbst da der Gennaker ohne grosse Hektik gesetzt, gesegelt und auch wieder geborgen werden konnte. 12 Knoten Fahrt lagen problemlos drin.

Durchdachtes Deckslayout

Angefangen im Bug, über die breiten Seitendecks, bis ins geräumige Cockpit – die J/95

verfügt über ein aufgeräumtes Deck. Im Ankerkasten finden ein Anker und genügend Kette oder Trosse problemlos Platz. Eine Ankerwinde sucht man aber vergebens – auch als Option ist sie nicht vorgesehen. Eigentlich erstaunlich bei einem Boot, das sich hervorragend zum Ankern eignet...

Positiv zu erwähnen sind die breiten Seitendecks. Sie sind frei von Stolperfallen und nicht zuletzt dank der weit innen platzierten Püttinge gut begehbar. Sicherheit vermitteln auch die relativ hohe Reling sowie auf beiden Seiten je ein solider Handlauf auf dem Kabinendach.

Auch das Cockpit macht einen grosszügigen Eindruck, wobei die Cockpitbänke mit 1,5 m nicht besonders lang sind. Die Crew findet aber verschiedene bequeme Sitzpositionen, sei es auf dem breiten, flachen Süllboard oder auf der Cockpitbank. Dort können bei Lage die Füsse bequem auf der gegenüberliegenden Seite abgestützt werden.

Viel Platz findet auch der Rudergänger vor – er kann zwischen verschiedenen Positionen auswählen. Entweder stehend hinter dem Rad, das leewärtige Bein an einer der beiden Fussstützen oder bei mehr Krängung an der Süll abgestützt. Oder seitlich sitzend, im Luv oder im Lee, hinter, neben oder sogar vor dem Rad. Letzteres ist vor allem dann ein Thema, wenn der Steuermann die Grossschot (oder auch nur den Feintrimm) selber bedienen möchte. Dabei kann er sich bequem und sicher an der Steuerkonsole abstützen.



Spartanisches Interieur

Ein relativ grosser Schritt ist nötig, um über den zweistufigen Niedergang ins Bootsinnere zu gelangen. Hier unten dominiert amerikanische Schlichtheit. Die Höhe im Salon misst 1,50 m, über den Sitzbänken 1,05 m. Die beiden Bänke sind mit 1,95 m x 0,65 m als Kojen angenehm gross – der Nachteil: zum Sitzen und bequem anlehnen sind sie fast zu breit.

Eine Schottwand mit einer ovalen Türe trennt den Salon gegen vorne ab. Hier befinden sich die Toilette (mit einem 50 l Fäkalien-Tank), ein kleines Waschbecken (optional mit einem 20 l Frischwasser-Tank) sowie die grosse Bugkoje (2,00 m x 1,50/0,40 m). Weil der Platz im Bug oftmals nur als Stauraum genutzt wird, ist letztere allerdings in der Standardausstattung nicht vorgesehen.

Fazit: Ein Kielschwerter, warum nicht? Offen bleibt die Frage nach der längerfristigen Zuverlässigkeit des Schwenkmechanismus. Früher war das bei verschiedenen Kielschwertern immer wieder ein Schwachpunkt. Aber schliesslich ist die Materialentwicklung nicht stehen geblieben. Bleibt als einziges Apropos der Preis. Unter 180 000 US-Dollar



ist das Boot nicht zu haben. Beim aktuell günstigen Wechselkurs sind das knapp unter 200 000 Franken, ohne Mehrwertsteuer. Für Unterwasseranstrich, Gennaker-Paket sowie die Segel muss nochmals mit rund 20 000 Franken gerechnet werden. Und diverse andere schöne Extras wie ein Karbon-Mast,

die Bugkoje und ein bisschen Bordelektronik verschlingen ebenfalls einige 1000 Franken. Insgesamt viel Geld für eine Yacht unter 10 m mit relativ bescheidenem Innenausbau. Doch der Segelspass, das einfache Handling und die speziellen Möglichkeiten der Kielschwert-Konfiguration bieten auch viel.

Punkt für Punkt

J/95

Segeleigenschaften



J-Yachten sind bekannt für gute Segeleigenschaften. Dass die Skepsis bei einem Kielschwerter etwas grösser ist, erstaunt nicht. Doch schon die ersten Testschläge haben gezeigt, dass diesbezügliche Sorgen unbegründet wären. Die J/95 segelt gute Höhe und verfügt über ein grosses Geschwindigkeitspotenzial auf Raumkursen. Einziger Kritikpunkt ist das fehlende Feedback des Ruderdrucks bei mehr Wind – normal für eine Doppelluderanlage.

Konstruktion



Rumpf und Deck der J/95 werden im Vakuum-Infusionsverfahren hergestellt. Die stärker belasteten Teile sind als Sandwich mit einem Balsa-Kern gebaut. Wichtig: 90% des Ballasts sind im festen Kiel untergebracht. Bezüglich Stabilität ist das Boot so berechnet, dass es auch mit hoch geklapptem Schwert problemlos segelt. Je nach Kurs und Windverhältnissen kann ein Hochklappen des Schwerts – wie bei Jollen – sogar hilfreich sein.

Ausstattung



An Deck gibt es alles, was es braucht – je nach gewünschtem Einsatz fehlen höchstens die Ankerwinde und eine etwas stabilere und vielleicht tiefere Badeleiter. Unter Deck ist die J/95 nicht besonders komfortabel ausgerüstet. Immerhin gibt es alles Notwendige, um auch einmal ein verlängertes Wochenende an Bord zu bleiben. Und was nicht vorhanden ist, kann zum grossen Teil (Kocher, Druckwassersystem, Radio/CD) nachgerüstet werden.

marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz



marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56