

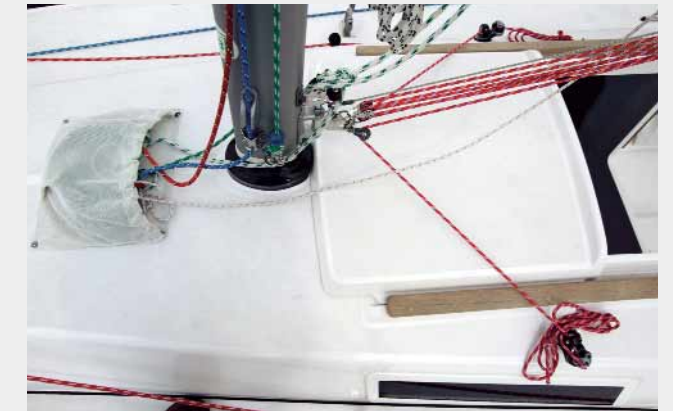
# Just for fun

**80** Mal eben nach der Arbeit zwei Stunden segeln. Oder die Clubregatta am Mittwochabend. Kurzentschlossen, einfach mal so. Die in USA entwickelte J 80 bietet Segeln zum reinen Selbstzweck. Michael Bohmann (Text) und Kai Greiser (Fotos) waren von den jollenähnlichen Segeleigenschaften begeistert



## J 80

### ● Die Stärken



Fallen, Trimmleinen und Schoten werden in praktischen Taschen aus Kunststoffnetz gestaut

- Hervorragende Segeleigenschaften
- Kommt sehr schnell ins Gleiten
- Sehr wirkungsvolle, umfangreiche Trimmeinrichtungen
- Alle wichtigen Trimmeinrichtungen vom Ruder aus bedienbar
- Gestaltung des Cockpits
- Segelspaß

### ● Die Schwächen



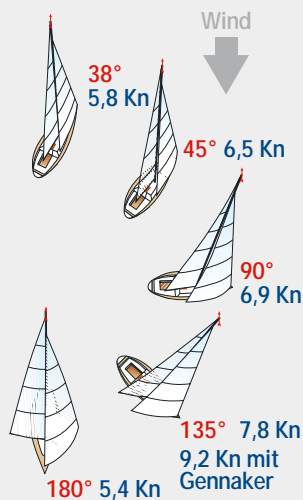
Keine Klampen – die Festmacher müssen mühselig an einem Decksauge und am Heckkorb belegt werden

- Keine Klampen zum Festmachen
- Fehlender Schnellgang an der Großschot-Talje
- Spartanische Einrichtung

**Testbedingungen & Segelwerte**

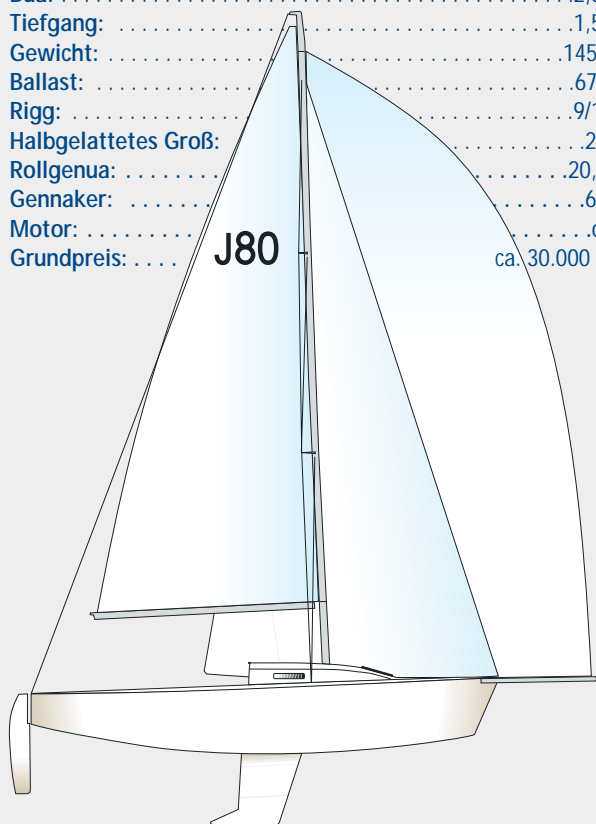
Durchschnittliche Windgeschwindigkeit: ... ca. 11-16 Kn  
Wellenhöhe: ... 0,4 m  
Segelführung: ... Groß (21 m²)  
... Rollgenua (20,2 m²)  
... Gennaker (65 m²)

**Bemerkung:**  
Ruderdruck und Ruderwinkel lassen sich durch die vielen, wirkungsvollen Trimmrichtungen mühelos vom Ruder aus kontrollieren. Das Boot reagiert sensibel wie eine Jolle. Es springt sehr schnell an, setzt Böen sofort in Fahrt um. Im Cockpit optimale Bewegungsfreiheit für drei Mann.



**Technische Daten**

Design: ... Rod Johnstone, USA  
Lüa: ... 8,00 m  
LWL: ... 6,70 m  
Büa: ... 2,51 m  
Tiefgang: ... 1,50 m  
Gewicht: ... 1450 kg  
Ballast: ... 675 kg  
Rigg: ... 9/10tel  
Halbgelattetes Groß: ... 21 m²  
Rollgenua: ... 20,2 m²  
Gennaker: ... 65 m²  
Motor: ... ohne  
Grundpreis: ... ca. 30.000 Euro



Das große Cockpit bietet optimale Bewegungsfreiheit für eine Regattacrew bis zu vier Mann. Durch den tiefen Bleikiel lässt sich die J 80 auch mit einer Zwei-Mann-Crew beherrschen

Nicht zu glauben. Erst 7,8, dann 8,2 ... dann 8,8 Knoten ... Das sind glatt zweieinhalb Knoten über der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit. Also volle Gleitfahrt und das bei vier Beaufort – aber mit höchster Konzentration: Bloß nicht den Windex aus den Augen lassen, denn unter den dunklen Cumulus-Wolken sind starke Winddreher möglich.

Und dann passiert es trotzdem: Patenthalse, abschmieren mit Pinne an der Brust, knallendes Gennakertuch, wasserpeitschende Schoten, der Großbaum im Wasser – ein Sonnenschuss wie er im Buche steht. Doch kaum ist die Böe durch, richtet sich das Boot auf und reagiert wieder aufs Ruder. Der Gennaker beginnt sich zu füllen, und schon jagen wir wieder los. Peinlich, peinlich! Aber nach den dauernden Dickschiff-Törns fehlt uns einfach das Händchen, das Gefühl für eine solche, hochsensible Riesenjolle – jedenfalls zu Anfang des Tests.

Wir sind auf der Kieler Außenförde mit einer J 80 unterwegs. Sie gehört zu der mittlerweile auf sechs Typen angewachsenen Familie der amerikanischen J-Boats, die sich mit ihren exzellenten Segeleigenschaften weltweit einen Namen gemacht haben (siehe

Test J 109, *segeln* 6/2002). Nach einigen Wenden werden wir immer mehr mit dem Boot vertraut und das Segeln beginnt einen Riesenspaß zu machen.

Vor allem an der Pinne: Von hier aus hat man (fast) alles im Griff: Großschot, Traveller, Achterstagspanner und wenn nötig, lässt sich auch die Genuaschot noch zur Wende abwerfen. So muss es auch sein, wenn sportlich gesegelt werden soll. Denn der Rudergänger ist ja derjenige, der als Erster erhöhten Ruderdruck spürt und deshalb sofort reagieren kann, indem er über Traveller, Schot oder Masttrimm Druck aus den Segeln nimmt.

Auch das Manöverfahren mit diesem Flitzer macht große Freude. Das weite, über vier Meter lange und optimal gestaltete Cockpit erlaubt ebenso reibungslose wie schnelle Wenden. Durch den weiten Abstand zwischen Pinne und Traveller kann man ohne Hakelei selbst mit Ölzeug unter dem Baum durchtauchen. Auch vor dem Traveller gibt es für zwei bis drei Mann immer noch genügend Bewegungsfreiheit.

Das relativ schmale Heck und das tief reichende Ruder verhindern ein Ausbrechen praktisch bei jeder Lage. Durch den hohen Ballastanteil des tiefen

Bleikiels (1,50 Meter) hat die J 80 – trotz ihres schlanken Rumpfes – eine so hohe Stabilität, dass zum Regattasegeln lebender Ballast auf der hohen Kante nicht unbedingt notwendig ist. Man kann also auch mit einer Zwei-Mann-Crew durchaus vorne mitmischen.

Hervorragend auch der Gennakerbaum: Der lange, aus Karbon gefertigte „Spargel“ wird vom Cockpit über Leinen aus dem Vorsteven ein- und ausgefahren, so dass für Manöver niemand nach vorn muss. Durch den weiten Abstand vom Hals des Segels zum Vorsteven lassen sich Halsen dann wie mit einer Genua fahren. Außerdem wird durch den weit vorn liegenden Segeldruckpunkt die Kursstabilität erheblich erhöht. Die längs durch das gesamte Cockpit laufende Fußraste sorgt in jeder Lage für optimalen Halt, wozu auch das gesandete, sehr rutschfeste Deck beiträgt.

Weitere Messdaten: Bei einer Höhe von 45 Grad und Krängung von 20 bis 25 Grad läuft die J 80 klar über sechs Knoten. Die äußerste Höhe auf

Kneifkurs messen wir mit etwa 35 Grad und 5,8 Knoten. Bei 60 Grad und halbem Wind erreicht das Boot 6,8 (15 Grad Lage) und raumschots über 7,5 Knoten. Mit dem schlanken Rumpf ist die J 80 ein typischer Raumschotrenner, der auf diesen Kursen schnell ins Gleiten kommt. Die Segel (Faber und Münker) – Rollgenua (110 Prozent) und halbgelattetes Groß – stehen ausgezeichnet. Der Trimm des Achterstagspanners geschieht mit zwei Handgriffen schnell und wirkungsvoll über eine Talje. Bei der stärker übersetzten Großschottalje muss man jedoch mehrfach nachgreifen (und zwischendurch mit dem Fuß die Leine in die Klemme drücken), was das schnelle Durchholen mühsam macht.

Das Schlusswort unseres Testes gehört dem Eigner: „Ich wollte einfach mehr segeln, mehr Segelspaß. Mal schnell nach der Arbeit zwei Stunden aufs Wasser oder mit meinem Sohn alleine Regattasegeln. Das alles bietet mir dieses Schiff, und deshalb habe ich es gegen mein Dickschiff eingetauscht.“



Mit halbem Wind über sieben Knoten. Auffallend sind der schlanke Rumpf und die große Segelfläche. Oben: Spartanisch – vier Polster im „Wohnbereich“, durchquert vom eingezogenen Gennakerbaum. Unten: Lagerung des Baums am Bug

**Segeleigenschaften**



- Hohes Geschwindigkeitspotential
- Kommt frühzeitig ins Gleiten
- Ausgewogenes Steuerverhalten
- Manövriereigenschaften
- Hervorragende Trimm-Möglichkeiten
- Trimm vom Ruder
- Stand der Segel
- Kein Ausbrechen bei hoher Krängung

Windstärke 4: 80 Quadratmeter Segel bringen die J 80 ins Gleiten

**Konstruktion**

**Rumpf und Deck:** In Balsasandwich im Handauflegetechnik gefertigt, verstärkt mit uni- und bidirektionalem Laminat unter Verwendung hochwertiger Harze (Venylester NPG). Fünf Jahre Garantie gegen Osmose. Die Kräfte des Riggs werden durch eine Aluminiumkonstruktion in Verbindung mit dem Hauptschott abgefangen. Die Festigkeit und Verwindungssteifigkeit des Rumpfes

wird durch Stringer gewährleistet. **Kiel und Ruder:** Der Kiel besteht aus Blei mit Verdickung am unteren Ende. Er sichert einen Ballastanteil von 48 Prozent, dadurch hohe Stabilität. Das Ruderblatt erreicht fast die Tiefe des Kiels und wird deshalb auch bei großer Krängung noch angeströmt. **Rigg:** 9/10tel-Rigg mit zwei gefeiltten Salings (20 Grad), verwindungssteife Mast von Sparkraft.

**Kommentar**

Segeln um des Segels willen? Dann ist die J 80 das perfekte Boot. In fünf Minuten ist sie segelklar, um beispielsweise die Abendregatta des Clubs mitzusegeln oder um sich einfach nur am Feierabend noch ein bisschen auf dem Wasser herumzutreiben. Crewprobleme gibt es nicht, denn durch die hohe Stabilität des tiefen Bleikiels mit hohem Ballastanteil ist der üblicherweise auf solchen

sportlichen Booten notwendige lebende Ballast nicht erforderlich. Die J 80 lässt sich problemlos auch unter Regattabedingungen von einer Zweiercrew handhaben. Um diesem sehr schnellen Boot mit den Segeleigenschaften einer Rennjolle gerecht zu werden, sollte man allerdings zumindest die Grundlagen des Segeltrimms beherrschen. Dann allerdings geht die Post ab ...

**Adressen**

Werft: J Composite, Christina Gödelmann, Boulevard de l'Île Vertime B.P. 231, 85106 Les Sables d'Olonne Cedex – France, Tel. 0033/251 21 12 00, www.jcomposite.com