

# American Beauty

Diese neue J ist «typisch J»: No Nonsense, keine Schnörkel, nichts Überflüssiges. Ein schlichtes, schönes Segelboot. Und damit viel mehr als viele andere Boote.

Text: Detlef Jens · Fotos: Bertel Kolthof

In Amerika von Alan Johnstone konstruiert, in Frankreich bei J-Europe in zeitgemässer Weise gebaut (hochwertige Harze, Infusionstechnik). Das ist ein Stammbaum, der stimmt. So ist die neue, kleine «J» der klassische Cruiser-Racer, und das pur. Ein «Kompromiss ohne Kompromisse», denn das Segeln steht immer im Vordergrund.

Sportlich ist das Boot selbst beim «Cruisen», beim Fahrtensegeln, sowohl unterwegs als auch, in gewisser Hinsicht, im Hafen.

Sportlich ist es, na klar, beim Regattasegeln sowieso. Hier hat das Boot das Potenzial, Silber zu gewinnen und bietet dabei doch noch mehr Kojen (insgesamt sechs) mit mehr Wohnlichkeit unter Deck, als man es für die Regattacrew unbedingt brauchen würde (das Schiff liesse sich schon zu viert optimal segeln). Hotelkosten für die Übernachtung an Land? Fallen weg, wer dieses Boot segelt, wohnt auch zwischen den Rennen an Bord.

Das ist auch schon das eigentliche Konzept. Die Segel-eigenschaften der spritzigen, lebhaften J 80 auf ein deutlich grösseres und bewohnbares Schiff zu übertragen. Man könnte das Schiff auch als Nachfolger der in den achtziger und neunziger Jahren sehr populären X-99 sehen – ein schnelles, zeitgemässes Familienschiff mit Basiskomfort für Wochenenden und Sommerreisen, mit denen man eben auch Regatten gewinnen kann.

Rennsegeln ist mit diesem Boot eine Freude, wer hinten im Feld landet hat jedoch keine Ausrede, was das Schiff oder dessen Speed betrifft. Dennoch kann man das Boot auch sehr gut und vor allem einfach und stressfrei zu zweit segeln, als nettes Wochenende mit dem Partner oder der Partnerin zum Beispiel, oder auch mit den Kids. Zweistellige Geschwindigkeiten sind, bei etwas Wind, unter Gennaker durchaus drin, vor allem aber überzeugt das Boot, und das ist bei diesem relativ breiten und flachen Rumpf vielleicht etwas überraschend, am Wind – mit einem Wendewinkel von etwa 70 Grad und dennoch gutem Speed. Kreuzen ist eine Freude, mit dem kleinen, nicht überlappenden Vorsegel (105 Prozent) und ohne Backstagen ist hier jede Wende ein Klacks und so kreuzt man auch in enge Fahrwasser locker und gerne hinein.

Der Rumpf, mit dem heute typischen, geraden Steven, dem flachen Unterwasserschiff und auch in der Wasserlinie kraftvollbreitem Heck hat schon fast etwas von den schnellen Jollenkreuzern vergangener Jahrzehnte. Jollengefühle kommen auch beim Segeln auf, dass es die helle Freude ist, auch wenn der Druck des relativ grossen und daher recht «bissigen» Ruders bei viel Wind schon mal eine etwas kräftigere Hand an der Pinne erfordert. Auch die Beschläge erinnern hier und da an Rennjollen-Ausstattung, abgesehen von den Harken-Winden und der Grossschot mit zweiter Talje zur Feineinstellung.

Unter Deck ist die J 97 einfach, funktional und schlicht. Die Stehhöhe ist mit deutlich unter 1,80 Meter knapp, aber dafür sieht das Schiff von aussen gut aus – das ist auf Booten dieser Größe ja immer das Dilemma. Gut, dass man sich hier zugunsten der Schönheit entschieden hat. Der Salon ist



hell, mit einem grossen «U-Sofa» um den Tisch herum, davor liegt gleich die Doppelkoje, zugänglich durch das offene Hauptschott. Gemütlich wirkt das, es gibt auch Luft und Raumgefühl – in der Koje ebenso wie im Salon. Klein ist dagegen die Navigationsecke, ebenso die Pantry, dennoch gibt es alles Notwendige; sogar eine Option für einen Kocher mit Backofen.

Achtern dann noch die übliche Doppelkoje, etwas enger als auf grösseren Schiffen, aber immerhin vorhanden und benutzbar. Auch der WC-Raum, mit Ölzeugschapp und Dusche (Warmwasser gibt es ebenfalls als Option) ist eher eng. Wenn man erst einmal auf der Schüssel sitzt, ist alles gut – aber wer in der Zelle drinnen ist, bekommt die Tür erst mit einigen Verrenkungen zu.

Der Motor ist unter den Niedergangsstufen zugänglich, letztere klappen mit Gasdruck-

#### Technische Daten

Länge ü. a.:	9,65 m
Länge der Wasserlinie:	8,10 m
Maximale Breite:	3,35 m
Tiefgang:	1,90 m
Gewicht:	3700 kg
Ballast:	1350 kg
Segelfläche:	53 m <sup>2</sup>
Spinnaker:	89 m <sup>2</sup>
Motor:	Volvo D1-20
Leistung:	18 PS
Preis ab CHF	159'600.– (exkl. MwSt.)

<b>Werft:</b>	<b>J Boats Inc., Newport USA www.jboats.com</b>
<b>Importeur:</b>	<b>J Lane Yachting GmbH, 6295 Mosen Tel. 041 917 51 42, www.jboats.ch</b>



federn sanft nach oben, schweben dann aber relativ niedrig im Raum – der Zugang ist im Prinzip gut, aber mit Gekrabbel verbunden. Insgesamt ein gelungener Innenraum, in dem aber grössere Menschen hier und da buchstäblich an ihre Grenzen stossen werden. Zu sehen ist dies natürlich immer in Perspektive, hier in Verbindung mit der Schiffsgrösse und – vor allem – dem Konzept, bei dem Segeleigenschaften und Optik höher bewertet werden als Volumen im Schiffsinnen. Dafür ist das Cockpit gross; so gross, dass

man es beim sommerlichen Fahrtensegeln im Hafen durchaus mit zum Lebensraum an Bord hinzu zählen darf – Jollengefühl auch hier. Und es ist ergonomisch gelungen. Die Sitzpositionen auf den Bänken und bei Lage auf den Seitendecks sind hervorragend. Wer beim Segeln in Luv an Deck sitzt, wird von dem angenehm angeschragten Stül bestens in Position gehalten, die Füsse kann man dazu auf den ebenfalls leicht erhöhten aber abgerundeten Kanten der Cockpitduchten abstützen. Gesteuert wird mit Pinnenausleger. GROSSCHOT und Traveller kann man sich in Luv

zurechtlegen falls man in den Böen das Gross fahren möchte – am Wind ist das Schiff jedoch recht stabil und jeder Winddruck lässt sich aussteuern. Jollengefühl, eben – sagte ich das schon? Nur der Kicker sollte ebenfalls ins Cockpit geführt werden, damit beim Gennaker-Reachen falls nötig der Druck aus dem Groß genommen werden kann, bevor das Schiff in die Sonne schiesst.

Bei Motorfahrt fällt zunächst auf, dass der Lüfter sehr laut ist (eine Kinderkrankheit auf dem Vorführschiff, wird abgestellt). Dafür kann man, auch unter Segel beispielsweise in der Startphase einer Wettfahrt, fast rechtwinklig abbiegen – dabei sollten

sich die Leute an Deck nur gut festhalten. Das Ruder wirkt auch unter Maschine sehr prompt und direkt, obwohl der Saildrive doch relativ weit vorne sitzt. Enge Häfen verlieren mit diesem extrem wendigen Boot auf jeden Fall ihre Schrecken. Auch bei Rückwärtsfahrt reagiert das Boot sofort; man kann sogar das Ruder komplett nach achtern umdrehen und mit nach achtern

zeigender Pinne steuern. Zugegeben, das ist ungewohnt, aber ziemlich cool und vor allem wirkungsvoll.

Unsere Meinung: Ein tolles Segelboot für alle, die sonst nichts haben wollen: Segeln pur. Nicht billig, aber ehrlich, mit guter Grundausstattung preislich dann doch konkurrenzfähig – wenn man sich die Spezifikation genau ansieht.

## Preise

J 97 Standard gemäss Standardspezifikationen	CHF 159'600.–
Wasserpass Standardfarbe grau: Mehrpreis andere Farbe	CHF 1'155.–
Rumpffarbe nach Wunsch (Standard = weiss)	CHF 12'920.–
Antirutschbelag auf Deck in grau (standard = weiss)	CHF 1'824.–
Drehflügelpropeller (Max Prop)	CHF 2'779.–
Fockroller	CHF 3'032.–
Kurzkiel mit ca. 1,60 m Tiefgang	CHF 2'280.–
Instrumentenkonzole über Niedergang	CHF 1'059.–
Komfortpaket mit: 220 V Landstromanschluss, Batterieladegerät, Warmwasser (Druckwasser)	CHF 6'016.–
Grosse Sprayhood über dem Niedergang	CHF 2'812.–
Grauwassertank für Lavabo, Dusche und Spüle: inkl. 100 l Tank in der Backskiste, elektr. Pumpe	CHF 980.–
Fock, 95 %, 18 m <sup>2</sup> , aus MAXX Aramid, mit Rollerbatten	CHF 2'323.–
Gennaker, 90 m <sup>2</sup> , aus AIRX 600	CHF 4'507.–
Grosssegel, 27,5 m <sup>2</sup> , aus MAXX-Aramid 15	CHF 3'922.–
Unterwasseranstrich (5 x VC-Tar, 2 x VC 17 m)	CHF 5'204.–
Transport von J 97 von Les Sables d'Olonne in die Schweiz inkl. Zusammenbau, Bereitstellung	CHF 11'400.–

- 1 Klein, aber zweckmässig: Die Pantry.
- 2 Die offene Bauweise sorgt für viel Licht und Luft.
- 3 Praxisgerechter Arbeitsplatz für den Navigator.
- 4 Der Volvo-Diesel ist gut zugänglich.
- 5 Die Nasszelle: Klein, aber funktionell.
- 6 Segelspass pur mit der J 97

