

# Ein Daysailor der

Daysailor sind in den letzten Jahren immer beliebter geworden. Aus gutem Grund, denn es gibt viele, die mehr Wert auf den seglerischen Aspekt legen, als darauf, ein wohnliches Schneckenhaus mit dem Komfort eines Miniappartements spazieren zu fahren. Und es sind nicht unbedingt die jungen Aufsteiger, die sich so ein Boot für den sportlichen Nachmittag auf dem Wasser kaufen. Es sind die „Babyboomer“ der vierziger und fünfziger Jahre, die jetzt in den Ruhestand gehen und sich einen Daysailor anschaffen.

NE 5510

# Extraklasse

## J / 100

### Maße:

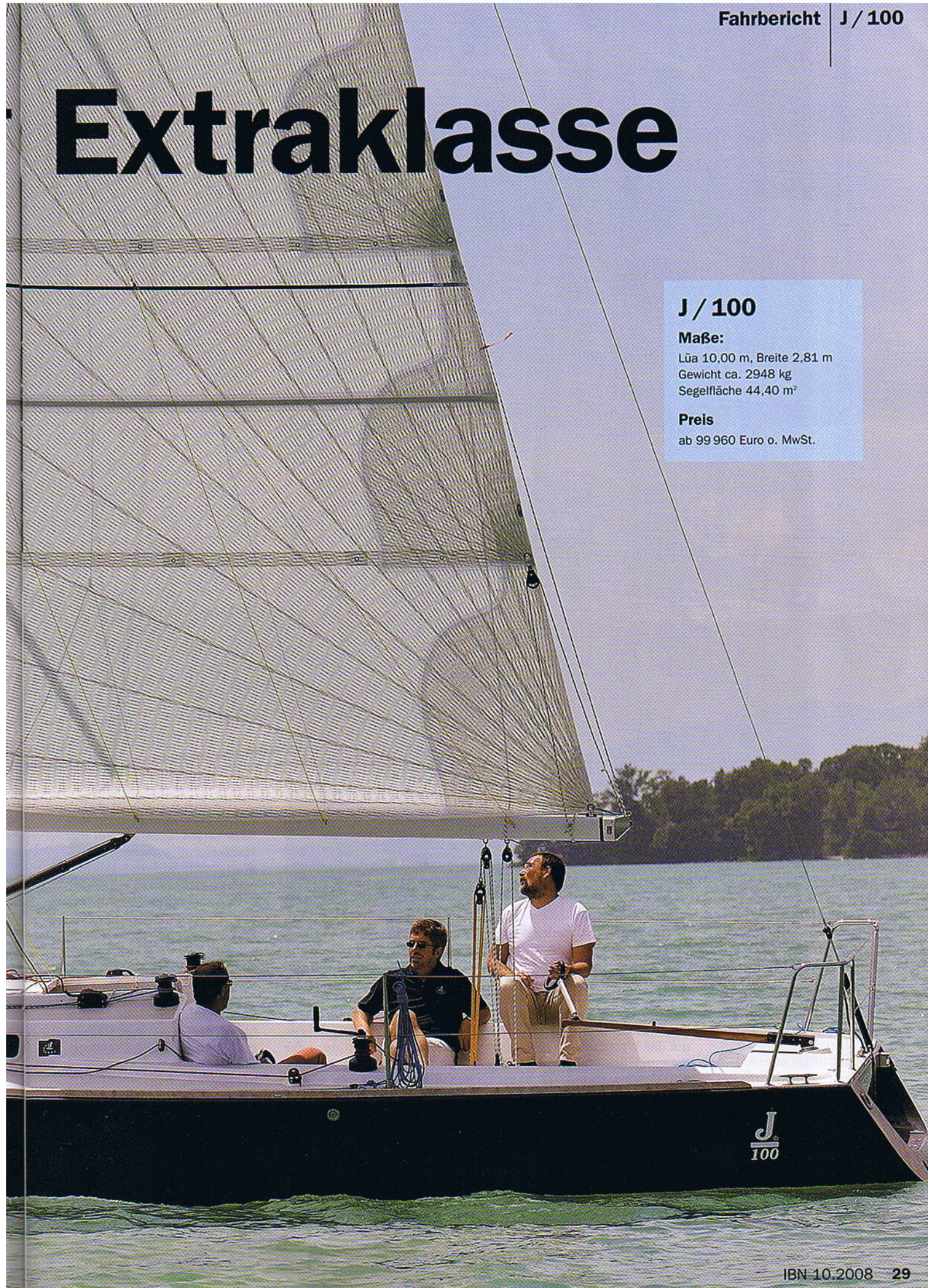
Lüa 10,00 m, Breite 2,81 m

Gewicht ca. 2948 kg

Segelfläche 44,40 m<sup>2</sup>

### Preis

ab 99 960 Euro o. MwSt.





Die J/100 ist ein Segler, der unwahrscheinlich Spaß macht.

Von H.-D. Möhlhenrich u. M. Häßler

Das ist der Trend, auf den J-Boats aufspringt und für den die J/100 entwickelt wurde. Ein Boot nicht für unerfahrene Neueinsteiger, sondern für Segler, die in fortgeschrittenem Alter sind und sich meist das dritte oder gar vierte Boot kaufen und aus dieser Erfahrung heraus genau wissen, was sie wollen und wie ein Boot zu bewerten ist.

Wer sich für ein J/100 interessiert, bei dem sind normalerweise die Kinder längst aus dem Haus, kommen nicht mehr und die Ehefrau geht häufig nur noch gelegentlich mit an Bord zum Baden. Doch gerade wenn man keinen Mitsegler hat, lockt der See mit einem herrlichen Segelwind.

Unkompliziert soll es dann gehen, der Aufwand wie früher bei einer Jolle bei einem Minimum liegen, aber weder so anstrengend, noch so unbequem oder sportlich anspruchsvoll sein. Dass die J/100 trotzdem auch ein heißes und attraktives Boot sein muss, schnell und mit dem Potential, die Clubregatta zu gewinnen, ohne dass sie zur reinrassigen Rennziege wird, bleibt Punkt eins auf der Wunschliste.

Genau das ist es, was die J/100 alles bietet, ein zehn Meter langer Daysailor, der aus den USA kommt, auf solche Anforderungen erfahrener Segler perfekt zugeschnitten wurde und auch noch einfach Einhand zu segeln ist.

#### Nur vom Feinsten

Die J-Boats für den europä-

sischen Markt werden in Frankreich gebaut. Die Verarbeitung ist ansprechend und etwas fürs Auge, ebenso die Form des Bootes.

Auch was die technische Ausstattung angeht, die man für den seglerischen Vortrieb braucht, ist nur erste Wahl: Da ist einmal ein serienmäßiger Kohlefasermast, der aus dem Hause Hall-Spar kommt. Das Rohr wird typunabhängig gefertigt. Die Beschläge wie Saling oder Lümmelbeschlag nachträglich aufgeklebt, anlamiert und das ganze Teil dann lackiert. Ein sauber verarbeiteter Mast mit einer perfekten Biegung. Die Riggabstützung erfolgt über Vollmaterial, sogenanntes Rod, dessen Vorteil die geringe Dehnung ist. Der Nachteil: Man darf es nicht knicken,

muss also beim Maststellen oder Legen nicht nur auf das Harkenprofilvorstag, sondern auch auf die Wanten aufpassen.

Der Achterstagtrimm erfolgt serienmäßig hydraulisch. Ein paar Schwengelschläge und man hat gehörig Dampf auf dem Stag. Für diese Bootsgröße ist das schon fast überpowert, denn das feinfühlig Einstellen bleibt dabei auf der Strecke und gerade das ist wichtig, um das Boot ins Laufen zu bekommen. Eine Lösung wäre, auf die Hydraulik zu verzichten oder sich eine Trimmtable für die Pumpenschläge zu machen. Das funktioniert beim fieren aber schon nicht mehr.

All das sind aber Dinge, die das Herz eines erfahrenen Seglers unweigerlich hö-

## Wohnen

Die Werft geht davon aus, dass ihre Kunden nur gelegentlich auf dem Boot übernachten, weil sie in Wassernähe wohnen. Die J/100 ist daher kein Wohnboot, auch wenn man darauf mit einigen Kompromissen gelegentlich mit bis zu vier Personen übernachten kann. Eines dieser Zugeständnisse die man machen muss, betrifft die Stehhöhe, sie beträgt maximal rund 150 Zentimeter.

Das zweite liegt bei den Kojen. Im Salon sind sie rund 60 cm breit und um die 180 cm lang. Die vordere V-Koje

ist zwar achtern rund 1,60 Meter breit, wird zum Bug hin sehr schnell schmal, so dass sie trotz der Länge von mehr als zwei Metern für zwei Erwachsene kaum zu gebrauchen ist. Die Vorschiffskabine kann mit einer Tür verschlossen werden, was insofern Sinn macht, als hier noch eine ansonsten offene „Nasszelle“ mit Pump-WC und kleinem Waschbecken eingebaut ist, durch die man hindurch muss, wenn man ins Vorschiff will. Gegenüber fasst ein Schrankraum, der mit einem Netz verschlossen wird, Ölzeug oder andere Kleider.

Eine Pantry ist nicht einge-

baut, doch eine große Kühlbox für ausreichend Getränke. Wer mehr als 1,78 Meter groß ist, hat Probleme mit dem Sitzen, da er dann mit dem Kopf nicht mehr unter die Seitendecks kommt. Ansonsten, eine komplett und nett ausgebaute Kabine, mit Vinyl verkleideten hellen Flächen, die eigentlich nur in der Höhe geschrumpft ist.

Von der Kabine aus gut zugänglich ist der Motor, an den man kommt, wenn man zwei Bügelverschlüsse öffnet und den Niedergang wegnimmt. Dort tut ein Volvo D1-13 mit 13 PS/9 kW seine Arbeit und treibt als Saildrive einen Faltpropeller an.

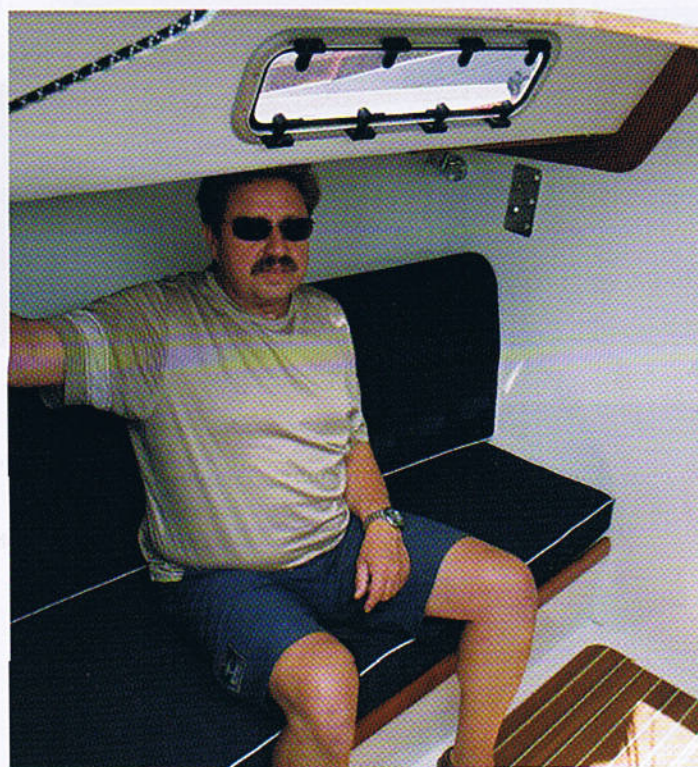


her schlagen lassen, ob man sie nun braucht oder nicht. Teuer sind sie ohnehin.

Erfreulich ist, dass die Werft bei einem Boot mit diesen hohen Ansprüchen keine Billigsegel von der Stange mitliefert, sondern mit eingeführten und qualitätsbewussten regionalen Segelmachern zusammenarbeitet, die die Garderobe reviergerecht schneiden. Das ist vielleicht zunächst etwas teurer, rechnet sich aber langfristig beim Segelspaß. Außerdem wird das Boot mit billiger Fernost-Erstausrüstergarderobe weit hinter seinen seglerischen Möglichkeiten bleiben. Und das wäre dann doch rausgeworfenes Geld.

### Solide Technik

Wir konnten die J/100 auf



Kein Boot mit Stehhöhe, aber ausreichend Platz zum Sitzen unter Deck, wenn man nicht zu groß ist. Die J/100 ist kein Wohnboot und der Ausbau unter Deck ist auf das Wesentliche begrenzt.

dem Neuenburger See segeln, Wind so zwischen eins und drei, also nahezu ideal. Obwohl das Boot mit 2,81 Meter schmal ist, macht es einen sehr steifen Eindruck, ähnlich einer der alten schmalen dänischen Konstruktionen wie beispielsweise die IOI – anfangs etwas Neigung, dann liegt sie steif wie ein Brett. Kein Wunder, am 1,78 Meter tief reichenden Kiel hängt 1135 kg Bleiballast bei einem Ge-

samtgewicht von 2948 kg. Eine Version mit einem 1,37 Meter tiefen Kurzkiel ist ebenfalls lieferbar. Die J/100 wird dann allerdings rund 150 kg schwerer.

Ein Leichtgewicht ist die J/100 nicht, denn mit dem verwendeten Injektionsverfahren und Sandwichbauweise mit Balsaholzkern könnte man sicher noch einige Kilogramm weniger herauskitzeln, zumal die Werft unidirektionales und

biaxiales Gelege verwendet. Könnte, muss aber nicht, denn die J/100 ist wie bereits angesprochen ein sehr solides Boot, das einen stabilen und gut verarbeiteten Eindruck macht.

Fock ausrollen und Großsegel setzen. Gerade letzteres geht dadurch sehr leicht, dass für die durchgehenden Latten Gleitschlitten des italienischen Herstellers Antal montiert wurden, die auf einer auf den Kohlefasermast gesetzten Schiene laufen. Der Eigner hatte neben dem 27,5 m<sup>2</sup> Großsegel und der Fock mit 20,2 m<sup>2</sup> ein Code Zero an einem weiteren Fockroller freiliegend vor der Fock zur Garderobe bestellt. Wer ernsthaft regattieren will, braucht noch die Spieinrichtung und das entsprechende Tuch. Oder man setzt am Bug wie vorgesehen einen asymmetrischen Spinnaker.

Alle Trimm- und Streckeinrichtungen sind so eingerichtet, dass sie sehr leicht laufen und mit wenig Kraftaufwand zu bedienen sind. Ein Musterbeispiel ist die Großschotführung mit Feinverstellung, die sich bis zur Curryklemme perfekt und bedienerfreundlich darstellt.

Ein Harken-Traveller mit Automatikaufsatz sitzt in etwa in Cockpitmitte, gleich davor zwei Winschen, die somit bequem vom Steuerermann zu erreichen sind. Zwei weitere Winschen für

die Fallen hat man auf dem Kajütdach installiert.

Im Cockpit selbst hat man fast Jollenfeeling. Obwohl die J/100 für Einhandsegeln ausgelegt ist, haben vier Personen gut Platz und sitzen bequem auf der leicht abge-schrägten Kante.

Die Trittflächen im Cockpit und an Deck sind mit einem rutschfesten Belag ausgestattet, der hervorragend funktioniert. Ebenfalls positiv ist die Fußreling zu bewerten, die zusätzliche Sicherheit gibt. Die Seereling ist nicht serienmäßig und passt unserer Meinung nach auch nicht so richtig zu dem Boot. Wenn sie dem Eigner aber Sicherheit verleiht, ist das allemal Grund genug, sie zu bestellen.

### Gute Segeleigenschaften

Nachdem einiges zur Technik und Bauweise gesagt wurde, jetzt zum eigentlichen Zweck der J/100, dem Spaß auf dem Wasser. Und der ist in der Tat riesig. Das Boot zu steuern ist Freude pur. Es liegt feinfühlig am tiefreichenden, schmalen Spatenruder, das jede Trimmveränderung an zwei Fingern spüren lässt. Bei einem Beaufort beschleunigt das Boot sofort und erreicht mehr als sechs Knoten, maximal kommen wir auf 6,7 Knoten am Wind und als es auf drei Beaufort auffrischt. Das ist beachtlich, entspricht jedoch noch nicht ganz der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit von 7,2 Knoten, denn die Wasserlinienlänge liegt bei 8,84 m. Bei einem Vierer und drei oder vier Leuten auf der Kante dürfte der halbe Knoten aber kein Problem sein. Das zeigt: Crewgewicht bringt auch bei der J/100 Geschwindigkeit.

So richtig ab geht die Post als wir einen leichten Schrick in die Schoten machen und die Code Zero ausrollen. Bereits bei dem leichten Wind laufen wir über sieben Knoten. Das ist einer der Vorzüge der J/100, die sie für die Alpenseen prädestiniert, ihre guten Leichtwingeigenschaften. Es braucht nicht viel, um die J/100 in Schwung zu bringen und



1



2



3



4

1. Ästhetisch und technisch gelungene Linien zeichnen die J / 100 aus.
2. Das Achterstag wird hydraulisch verstellt. Das bedeutet zwar wenig Kraftaufwand, gleichzeitig aber auch wenig Gefühl für die erzeugten Kräfte.
3. Großschot mit Grob- und Feineinstellung.
4. In den Backskisten ist viel Stauraum.
5. Das Carbon-Rigg ist mit zwei Salingpaaren und durchgehenden Mittelwanten verstag.
6. Im Cockpit ist viel Platz.
7. Die Toilette befindet sich vor dem Mastschott.
8. Vorschiffskoje
9. Nach entfernen der Niedergangstreppe steht der Motor praktisch frei im Raum.
10. Einfach, luftdurchlässig und leicht: Kleiderschrank mit Netz verschlossen.
11. Nicht ganz ideal: Der Hebel für die Hydraulik steht weit ins Cockpit hinein.
12. Ebenfalls nicht ganz ideal: Der Schalthebel steht etwas über die Ducht hinaus. Besser wäre es, ihn ein paar Zentimeter weiter unten zu montieren.



5



6



7



8



9



10



11



12

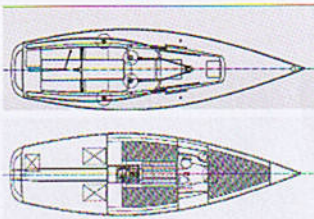
dem Steuermann ein Lächeln zu entlocken.

Das Wenden mit der Fock ist kinderleicht. Ist man schnell genug, auch Einhand, holt man die Schot dicht, wenn man durch den Wind geht und braucht dann nicht mal die Winsch einzusetzen. Alternativ bietet J-Boats einen Baum, der aus der Fock eine Selbstwendefock macht.

Die Höhe am Wind ist beeindruckend, ebenso wie der Wendewinkel, was natürlich unmittelbar mit der Fock und deren flachem Anschnitt zusammenhängt.

#### Kleiner Wunschzettel

Wenn man an der J/100 et-



#### Zahlen

10,00 m	Länge über alles
8,84 m	Wasserlinienlänge
2,81 m	Breite
1135 kg	Ballast
2948 kg	Gewicht
1,37 m	Tiefgang normal
1,75 m	Tiefgang Kurzkiel
44,40 m <sup>2</sup>	Segelfläche
	Motor Volvo D1, 9 KW
99960 €	Nettopreis ohne Segel ab Werft

Vertrieb: J Lane Yachting, GmbH,  
Seegarten 3, CH-6295 Mosen,  
Tel. +41 (0) 41 / 9 17 51 42,  
www.jboats.ch

#### Stärken und Schwächen

- + stimmiges Konzept
- + Segeligenschaften
- + Verarbeitung

was verbessern wollte, dann müsste man zunächst den hohen Fockroller unter Deck verschwinden lassen oder ein niedrigeres Modell montieren. Dann könnte der Segelmacher das Unterliek auf dem Deck aufliegen lassen und dem Boot eine noch bessere Am-Wind-Leistung beschaffen.

Ebenfalls wünschenswert, gerade wenn das Boot oft Einhand gesegelt wird, wäre eine stabile Scheuerleiste. Ohne eine solche wird es kaum zu verhindern sein, dass im Lauf der Zeit das glänzende Gelcoat durch den einen oder anderen Kratzer verunstaltet wird.

Die gewöhnungsbedürftige Achterstaghydraulik haben wir schon erwähnt. Ebenfalls nicht ganz ideal ist die Platzierung des Schalthebels für den Motor. Dieser steht etwas über die Sitzducht hinaus und ist deswegen anfällig für unbeabsichtigte Bedienung.

Diese Kritikpunkte betreffen Details, die von der Werft ohne Weiteres anders gelöst werden können und trüben den positiven Gesamteindruck der J/100 nicht.

## Fazit

Die J/100 ist kein Boot für Einsteiger. Sie ist ein komfortabler Daysailor für Segler, die Erfahrung haben und wissen was sie wollen, bzw. was nicht! Auf Unnötiges wie Pantry und Stehhöhe hat die Werft verzichtet, dafür der J/100 aber alles spendiert, was man an Technik für feinfühliges Segeln mit hohem Spaßfaktor braucht. Eine Rennzige ist dabei nicht herausgekommen, aber ein schnelles Boot, das manchem Renner das fürchten lehren kann. Zur hochwertigen Beschlags- und Riggausrüstung passt die perfekte Bauweise. Nichts wirkt undurchdacht. So irgendwie erinnert uns die J/100 an die bequeme und aufpolierte Harley für in die Jahre gekommene Biker, die von der Power-Yamaha umsatteln. Das ist nicht negativ gemeint, ganz im Gegenteil.