



Das Magazin für Wassersport am Bodensee 

**Revier Bodensee** Segeln als Schule fürs Leben | Runder Tisch am Gnadensee | BSO in Baden-Württemberg ungültig? | Kurtaxe: Bezahlen für Nichts |



**OPN 610:** Ein Edel-Schlauchboot mit festem Boden und Jetantrieb

**Interboot:** Die Messe in Friedrichshafen zeigt sich mit vielen Neuheiten unkomprimiert

**J70:** Ein sportlicher Allrounder, der mit perfekten Segeleigenschaften überzeugt

# Hochwertiges



Mit kleinen Booten wie der J 22 und J 24 ist J-Boats aus den USA groß geworden. Beide Miniyachten werden seit Jahrzehnten produziert und haben es zu respektablen Flotten gebracht. Mit Spannung wurde daher die neue J 70 erwartet, die bereits seit mehr als einem Jahr angekündigt war. Wir konnten eines der zwei ersten Exemplare des brandneuen Bootes wenige Tage nach der Ankunft in Europa auf dem Hallwilersee segeln.

# Sportgerät

## J 70

### Maße:

Lüa 6,98 m, Breite 2,25 m  
Gewicht ca. 795 kg

### Preis ab

ca. 51.000,- CHF  
inkl. MwSt. und Segel



AG 616



Nicht die Fläche zählt, sondern deren Effizienz. Die Segelleistungen der J 70 sind trotz der überschaubaren Segelfläche auch bei wenig Wind mehr als beeindruckend.

Es würde nicht zu J-Boats und Werftchef Jeff Johnstone passen, wenn man einfach eine Nachfolgerin der J 22 oder J 24 aus dem Hut gezaubert hätte. Beide Boote sind eher sportliche Miniyachten mit Daysailer-Charakter und sollen ja auch weiter produziert werden. Die neue J 70 ist daher nur konsequent als ein reines Sportboot konzipiert worden.

Die Js waren immer solide gebaute und sportliche Boote, aber nie extreme Konstruktionen. Das gilt auch für die neue J 70, die ein perfektes Allround-Sportboot ist, schnell schon bei leichtem Wind, gut an der Kreuz und mit guten Gleiteigenschaften und hohem Geschwindigkeitspotential, Raumschots unter einem

riesigen Gennaker, wenn es mehr Wind hat. Sie eignet sich als rassiges Regattaboot vor allem dann, wenn man nicht über hochtrainierte „Gorillas“ als Crew verfügt, wie das bei Amateurmansschaften die Regel ist. Gerade aufgrund ihrer relativ leichten Beherrschbarkeit findet sich auch der weniger versierte Segler bald zu recht, und dem „Sportboot-Profi“ wird es trotzdem nicht langweilig. Regatten mit identischen Booten werden nach wie vor von der Mannschaft gewonnen, die am besten segelt und die wenigsten Fehler macht.

Die Klassenvorschriften sind bereits formuliert, erklären die J 70 zur strikten One-Design-Klasse und definieren ein maximales Crew-

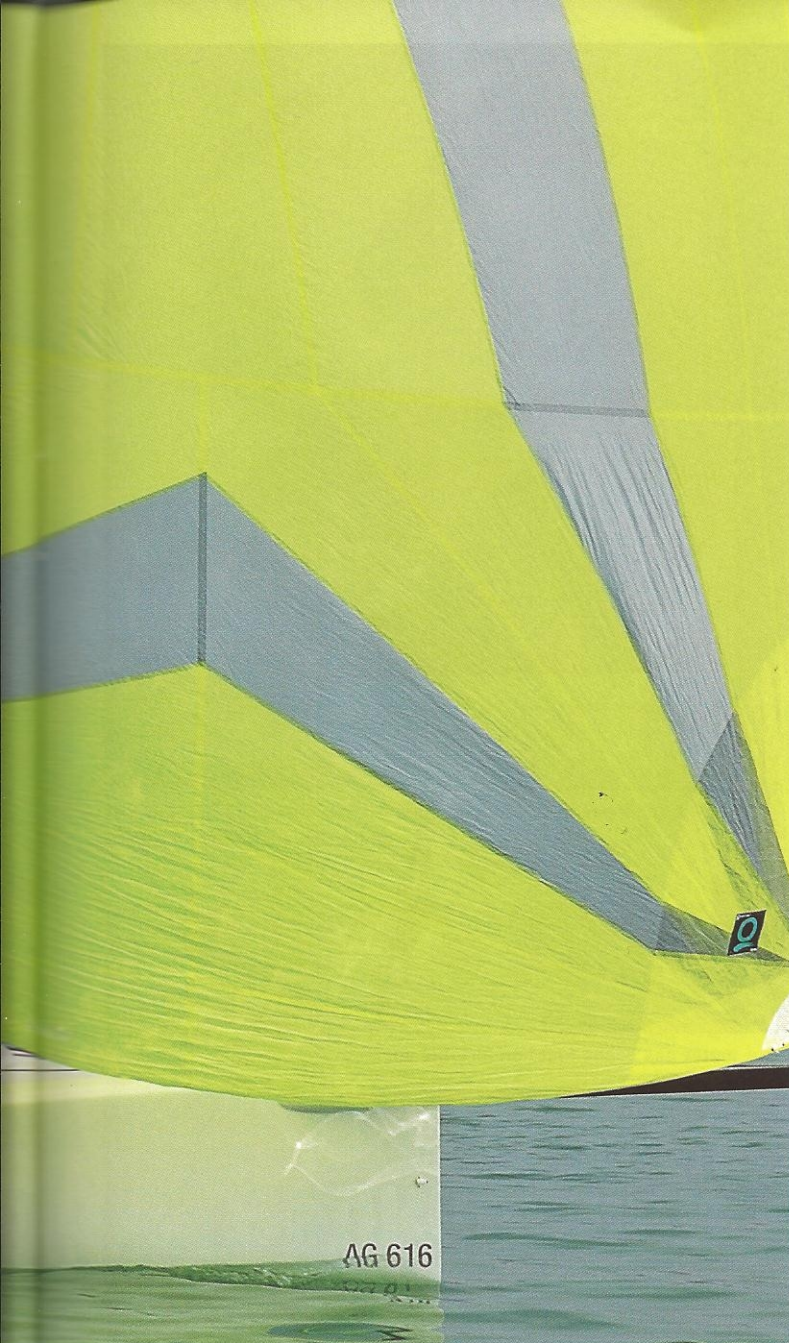
gewicht von 280 kg, so dass üblicherweise zu dritt oder zu viert gesegelt wird. Man kann davon ausgehen, dass im Ursprungsland USA schnell die ersten Klassenregatten gesegelt werden.

Die J 70 eignet sich aber auch als sportlicher und handlicher Daysailer, allein, zu zweit oder mit der Familie. Ausgesprochen positiv ist in diesem Zusammenhang ein Sicherheitsaspekt: Sowohl im Heck als auch unter den Vorschiffskojen sind Auftriebskammern eingebaut. Sollte das Boot einmal volllaufen, wird es sich nicht gleich in Richtung Seegrund verabschieden. Würde noch eine feste Lenzpumpe eingebaut, wäre das perfekt und die J 70 läge weit über dem Standard mancher anderer Sportboote.

### Bauqualität

Wie bei J-Boats üblich, wird mit konventionellen aber hochwertigen Materialien gefertigt. Uni- und Biaxiale-Glasgelege versprechen aufgrund ihres geringen konstruktiven Recks äußerst steife Bauteile bei überschaubaren Kosten. Sie werden mit Vinylesterharz verbunden das keine Osmoseproblematik kennt, weil das Material, im Gegensatz zu Polyesterharzen, dampfdicht ist. Deswegen ist es auch unkritisch, der Schale einen Balsakern zu verpassen.

Das Deck enthält dagegen Corecell als Kernmaterial, das sich neben einer hohen Elastizität vor allem durch eine hochgradig geschlossene Struktur auszeichnet, so dass keine Folgeschäden



dringend. Bereits bei einer Windstärke erreichen wir fünf Knoten.

durch eine leckende Schraube zu erwarten sind.

Die breite, geklebte Rumpf-Deck-Verbindung ist nach innen gezogen. Dort sind auch die großzügig dimensionierten Püttings mit einer großen Unterlegplatte montiert.

Der Kasten für den aufholbaren Kiel wird vom Cockpitboden und zwei Spanten gehalten. Die Flosse verkeilt sich durch ihr Eigengewicht spielfrei im Kielkasten und kann mittels einer Winde und einsteckbarem Galgen angehoben werden.

Unter der abnehmbaren Kielkasten-Verkleidung auf dem Cockpitboden sind auch zwei Heißaugen untergebracht, so dass das Boot bei stehendem Mast auf den Trailer gehoben werden kann. Steht kein Kran zur

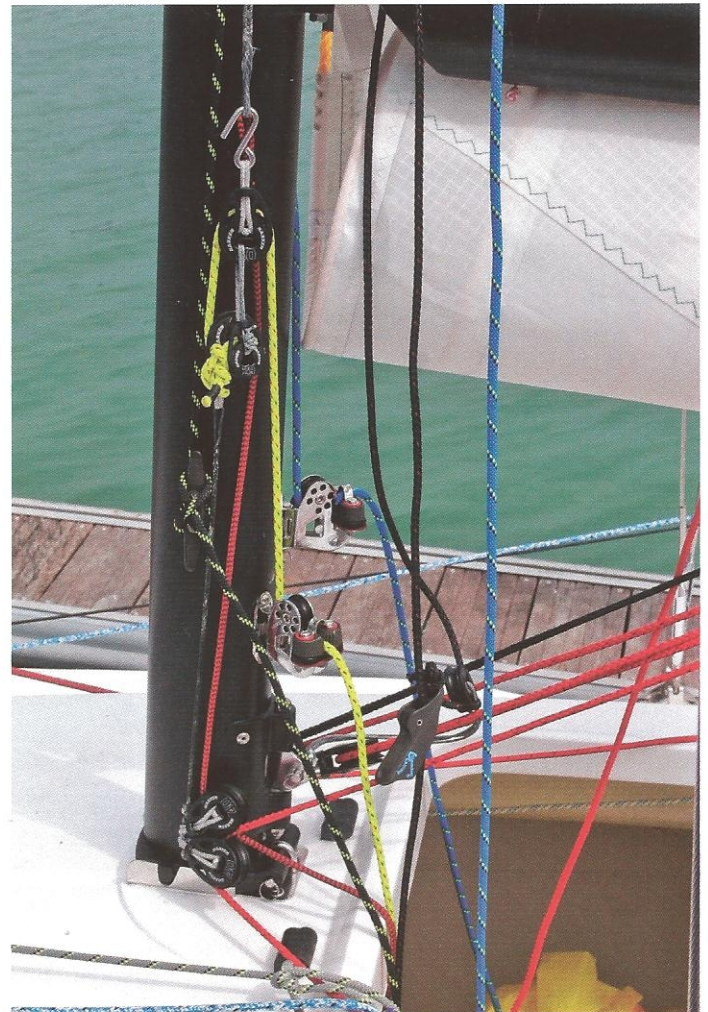
Verfügung, kann die J auch mittels des Spezialtrailers geslipt werden.

Kommt man an Bord, fällt auf, dass die J 70 sehr stabil im Wasser liegt. Selbst wenn man auf das Seitendeck steigt, gibt es kaum übermäßige Krängung. Am 1,50 Meter tiefreichenden L-Kiel hängt eine Bleibombe von 285 kg. Bei einem Gesamtgewicht von 795 kg macht der Ballastanteil also rund 36 Prozent aus.

Ergonomisch ist das Boot gut gestaltet. Das rutschfeste Deck erfüllt seinen Zweck. Auf dem Pflichtboden befinden sich Fußstützen und eine Fußreling um das Vordeck erhöht die Sicherheit.

#### Kabine

Eine kleine Schlupfkabine



Fallen und Strecker enden am Mastfuß. Der Baumniederholer ist auf beide Seiten neben dem Niedergang geführt. Auf der Klampe wird das Großfall belegt.

bietet einerseits die Möglichkeit, sich für ein Stündchen irgendwo vor Anker aufs Ohr zu legen, andererseits den Stauraum, den man braucht, um seine persönlichen Sachen unterzubringen. Rechts und links vom Niedergang gibt es Ablagefächer und kleine Sitzflächen. Größere Dinge wie Fender, Segeltaschen usw. kann man unter dem Cockpitboden stauen. Am besten packt man das alles in zwei Plastikkisten, die zwischen die Spanten passen und so nicht verrutschen können. Irgendwelche Wohnqualitäten darf man in der kleinen Kabine aber nicht erwarten.

#### Ausrüstung

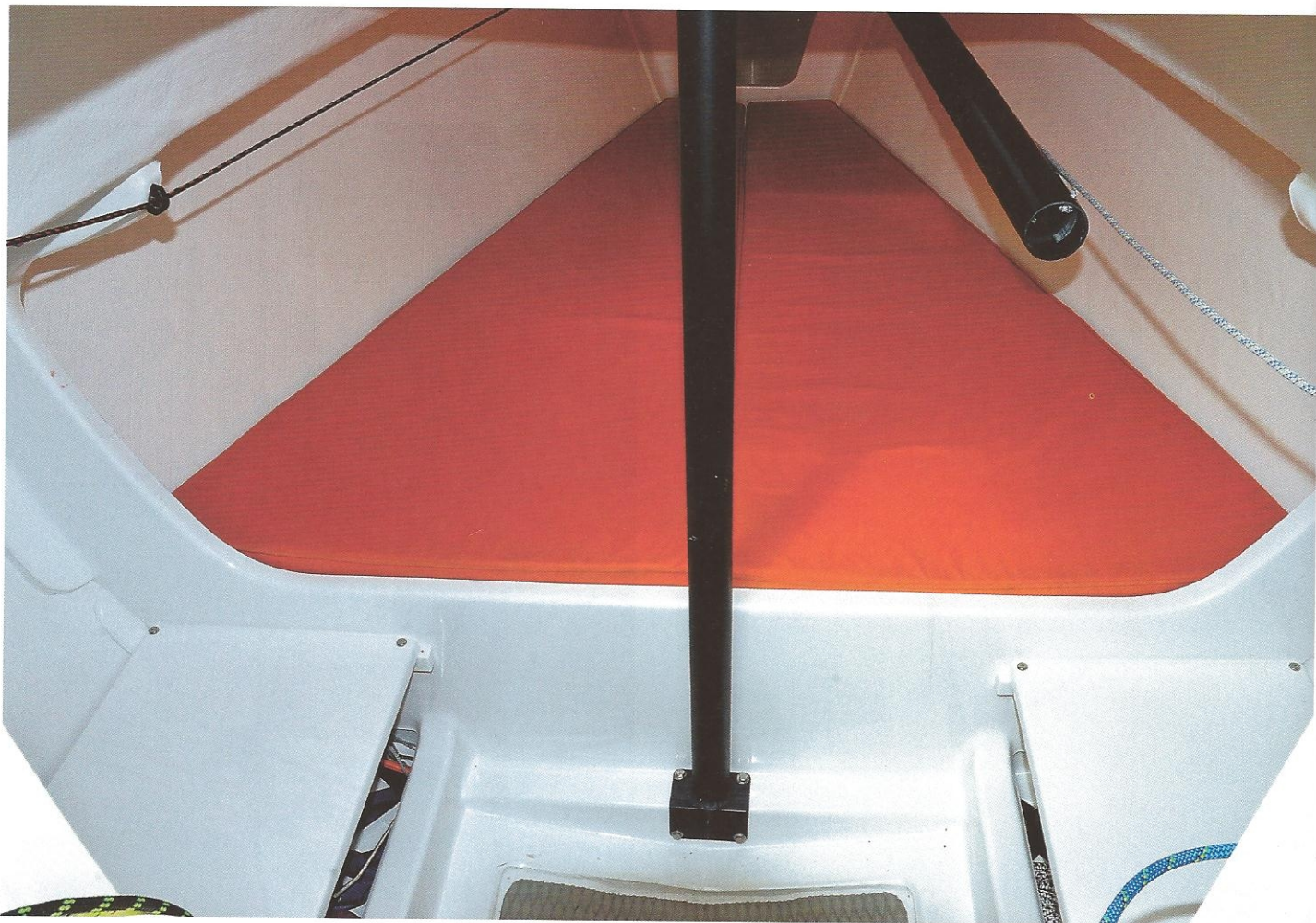
Mit dem Handling ist man sofort vertraut. Komplizierte, geteilte Fallenführungen über den Aufbau nach achtern, wie das früher häufig üblich war, gibt es nicht. Die Fallen und Strecker wer-

den direkt am Mast bedient. Lediglich der Baumniederholer ist auf beide Aufbauseiten geführt.

Im Griffbereich des Steuermanns befinden sich, neben der Großschot und der Travellerleine, lediglich der Achterstagspanner. Beim Großfall, das unterhalb seines Austritts ergonomisch ungünstig auf einer kleinen Klampe belegt wird, wurde dieser Purismus vielleicht etwas übertrieben.

Hervorragend gelöst ist dagegen die Führung des Fockfalls. Es wird in Jollenmanier in eine Talje eingehängt und kann einfach auch während des Segelns verstellt werden.

J-Boats scheut sich nicht, seinen Kunden einen Traveller zu gönnen. Der dadurch guten Trimmbarkeit steht aber der höhere Aufwand bei Manövern entgegen. Eine perfekte Lösung wäre eine Schiene mit zwei Schlit-



Vorschiffskoje, zwei Sitzbretter und etwas Stauraum. Für ein reinrassiges Sportboot mutet das schon fast komfortabel an.

ten und Hahnepot. Dann müsste sich bei der Wende niemand um den Traveller kümmern, was insbesondere kleinen Crews oder Einhandseglern zugute käme. Die übrige Ausrüstung ist einfach, hochwertig und funktionell umgesetzt.

Fockwischen gibt es keine, dafür wird die Schot doppelt geschoren und zur Not kann man auch die Gennakerwischen für die Fockschot verwenden. Ob diese aber tatsächlich nötig sind, muss die Erfahrung in der Klasse zeigen.

### Rigg

Eine feine Sache sind Mast und Baum: Sie sind extrem leicht und steif dank Kohlefasern. Geliefert werden sie von Southern Spars, einer der führenden Carbonrigghersteller, der auch Melges beliefert.

Das Boot ist nicht übertakelt, denn die Amwindsegelfläche ist mit 21 Quadratmeter eher bescheiden, aber selbst bei leichtem Wind ausreichend. Der 45 Quadratmeter-Gennaker wird aus dem Niedergang gesetzt.

Mit einer gepfeilten Saling

ist das backstaglose Rigg ansonsten unspektakulär und lässt sich nach sauberem Grundtrimm relativ einfach handhaben.

### Die Segel

Die Wahl des Segelmachers ist freigestellt. Die Garderobe des Vorführboots kommt von Quantum und hinterlässt einen sauberen Eindruck. Nach Klassenvorschriften sind die Segel aus einlagigem, gewobenem Material hergestellt. Die Fock mit kurzen vertikalen Latten ist radial geschnitten und das nur gemäßigt überrundete Großsegel besitzt ein horizontales Mittelteil. Die radialen Bereiche sind aus einem extra haltbaren Rip-stop-Gewebe gefertigt.

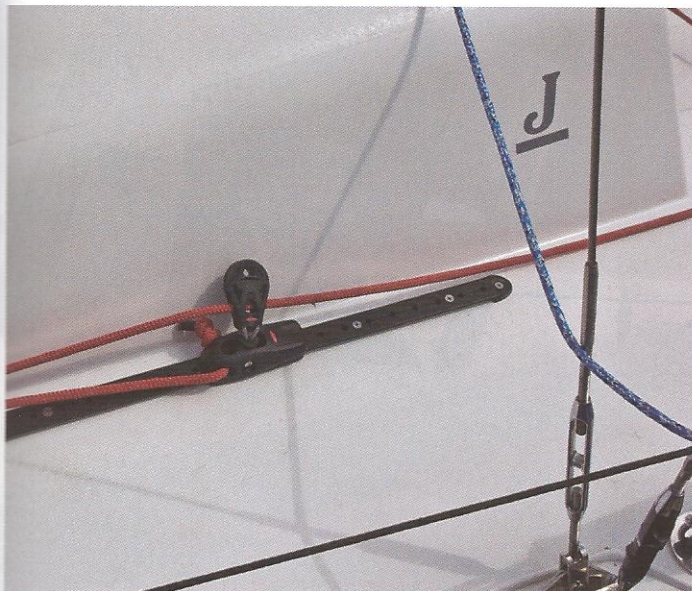
Sinn der Klassenvorschriften ist es auch, teure Materialschichten bei den Segeln zu verhindern. Deshalb kann bei Meisterschaften nur ein Satz vermessen werden. Die Anzahl der Fenster ist begrenzt und verschiedene Regionen im Segel sind für die Platzierung von Fensterfolien von vornherein ausgeschlossen. Für den Gennaker ist Nylon vorgeschrieben.



Unter dem Deck ist Platz für Ausrüstung. Sogar ein Elektromotor kommt dort unter. Das Stauen ist aber etwas mühsam.



Der Bug mit Fockroller und Gennakerbaum. Gut zu sehen ist das aufgesetzte Deck und die Fußreling.



Einfach aber zuverlässig. Die Holeypunktschiene wird mit Federbolzen arretiert. Die Wantenspanner mit Bronzegehwinde sind solide und leicht zu verstellen.

## Zahlen

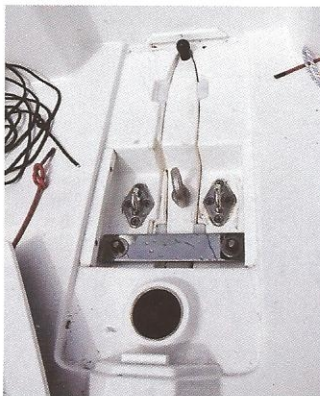
6,93 m	Länge über alles
6,24 m	Wasserlinie
2,25 m	Breite
285 kg	Ballast
795 kg	Gewicht ca.
1,5 m	Liftkiel
21 m <sup>2</sup>	Segelfläche
24 m <sup>2</sup>	Gennaker
51 050 CHF	Basispreis m. MwSt.

**Konstrukteur:** J-Yachts, USA  
**Werk:** J-Composites, Frankreich

**Vertrieb:**  
 J-Lane Yachting GmbH, Peter Bangerter, Seegarten 3, CH-6295 Mosen, Tel: +41 (0) 41 / 9 17 51 42, www.j-boats.ch, info@j-boats.ch

### Stärken und Schwächen

- + Segelleistungen
- + Bauqualität
- + Ergonomie



Der Kielkasten wird während des Segelns von einem Deckel verschlossen. Hier zu sehen sind die Heißaugen für Rumpf und Kiel-flosse, die Aufnahme für den Galgen und ganz oben die Stange mit dem Messer, um Seegras abzuschneiden.

## Fazit

Die J 70 ist ein einfaches, modernes Sportboot ohne Schick-Schnack, das aufgrund seiner hochwertigen Bauweise eine lange Nutzungsdauer auch im Regattaeinsatz erwarten lässt. Bis auf die etwas primitive Großfallführung ist alles an dem Boot stimmig und der Maxime schnellem und unkompliziertem Segeln untergeordnet. Auch Einhand ist das Boot gut zu beherrschen wenn man bei mehr Wind auf den Gennaker verzichtet. Ab zwei Personen kann ohne Abstriche gesegelt werden.

In den Klassenvorschriften ist nicht die Personenzahl sondern das Maximalgewicht der Besatzung limitiert, das entweder drei schwere oder vier leichte Segler erlaubt.

Im Endpreis von 51 050 Franken ist alles enthalten, was man zum Segeln braucht. Lediglich einen Unterwasseranstrich sollte man noch einkalkulieren, wenn das Boot im Wasser liegen soll. Für 56 105 Franken bekommt man den Spezialtrailer mit Spanngurten dazu und für 58 554 Franken ist zusätzlich ein Elektromotor dabei. Bei Bestellung bis Ende Oktober bietet Peter Bangerter einen interessanten Rabatt an.

Die Euro-Preise sind nahezu vergleichbar, denn die höhere Mehrwertsteuer gleicht den Wechselkurs ungefähr aus.



Ranieri

INTER  
BOOT  
FRIEDRICHSHAFEN

Die neue Ranieri „Atlantis 24“ präsentieren wir Ihnen auf der INTERBOOT Stand 203 Halle A5

YACHTHAFEN  
 BOOT- & YACHTHANDEL  
 BOOTSERVICES  
 WASSERSPORT-SHOP  
 SEGEL- & TAUCHSCHULE  
 CHARTER  
 HOTEL  
 GASTRONOMIE

ULTRAMARIN®  
 DIE MEICHLE + MOHR MARINA

D-88079 KRESSBRONN-GOHRN  
 WWW.ULTRAMARIN.COM  
 +49 (0) 7543 9660 - 0