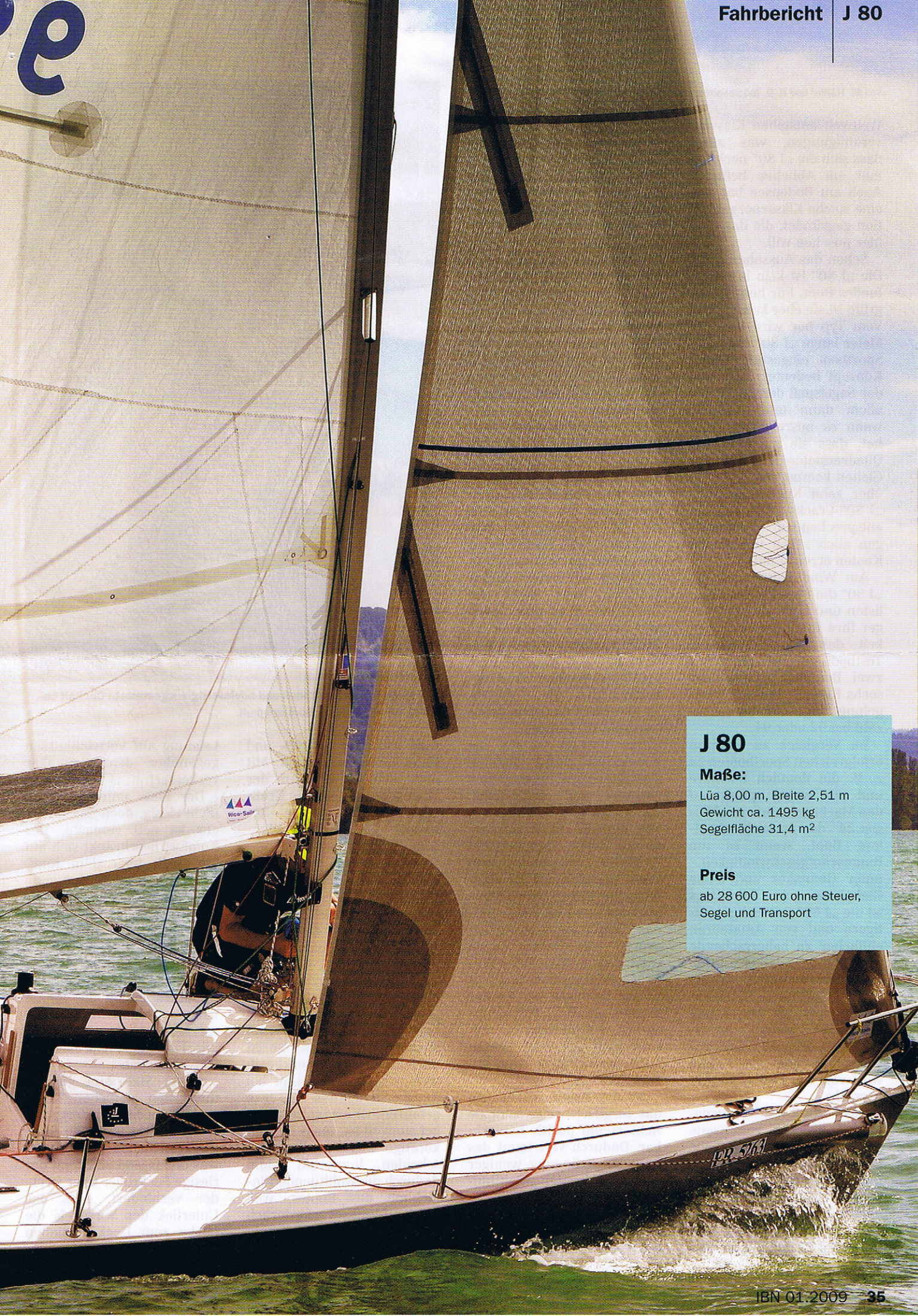


# Immer aktuell

1994 kam die „J 80“ auf den Markt. Seither hat sie sich zu einer respektablen Klasse entwickelt, zuerst in den USA und Kanada, seit ein paar Jahren in Europa. An der WM 2007 in Frankreich starteten 110 Boote. Schwerpunkt war zunächst der Norden. Doch das muss nicht so bleiben, denn die „J 80“ ist für Binnenseen im Süden ebenfalls ein attraktives Boot. Hohe Verbreitung (weltweit fast 1000 Boote), einfache Handhabung, Stabilität und das Geschwindigkeitspotenzial sprechen für die „J 80“.





## J 80

### Maße:

Lüa 8,00 m, Breite 2,51 m  
Gewicht ca. 1495 kg  
Segelfläche 31,4 m<sup>2</sup>

### Preis

ab 28 600 Euro ohne Steuer,  
Segel und Transport

Weltweit entstehen Klassenvereinigungen, was zeigt, dass sich die „J 80“ noch immer am Abheben befindet. Auch am Bodensee hat sich eine solche Klassenorganisation gegründet, die das Boot hier puschen will.

Schon das Aussehen zeigt: Die „J 80“ ist kein brandaktuelles Boot. Für heutige Begriffe ist sie eher konservativ. Vom Typ her wird die acht Meter lange „J 80“ als ISRA-Sportboot eingestuft. Dieses Konzept bedeutet, dass sich der Segelspaß der „J 80“ vor allem dann total einstellt, wenn es ausreichend Wind hat, dass sie mit dem 65-Quadratmeter-Gennaker ins Gleiten kommt und dann gut über zehn Knoten erreicht. „J 80“-Cracks sollen bei den entsprechenden Bedingungen auch schon um die 20 Knoten erreicht haben.

Am Wind kann auch die „J 80“ die Physik nicht überlisten und läuft als Verdränger ihre Rumpfgeschwindigkeit, das sind für uns bei Testbedingungen von rund zwei Beaufort knapp über sechs Knoten. Je nach Besegehung liegt die Yardstickzahl bei 92 oder 94.

Im Vergleich zu anderen erfolgreichen Sportbooten ist z. B. die deutlich leichtere und nur wenig später auf den Markt gekommene „Melges 24“ das deutlich schnellere Boot, wenn es um Raumschotgeschwindigkeit unter Gennaker und frühe Gleitphase geht. Allerdings ist die „J 80“ das viel gutmütigere und von Amateuren einfacher zu beherrschende Boot, was letztlich ihren Freizeitwert erhöht, da sie für das sportliche Familiensegeln und als Daycruiser taugt. Die „Melges“ ist als reines Sportgerät eine andere Liga und die Klasse wird von der Profiszene beherrscht.

Das Geschwindigkeitspotenzial bis hin zur Szene spielt für die persönliche Entscheidung vielleicht eine Rolle, nur eine untergeordnete allerdings für die Einheitsklasse, die die „J 80“ nun einmal ist. Denn das Hauptziel ist und bleibt, dass

sich gleiche Boote messen. Die Klassenregeln greifen weit und sind detailliert. Wie in anderen Sportbootklassen ist z. B. das Crewgewicht ohne Beschränkung der Kopfzahl mit 338,6 kg festgelegt bzw. eine Minimumbesatzung von drei ohne Gewichtslimits.

Wie bereits angedeutet, ist die „J 80“ kein Leichtgewicht. Sie bringt satte 1495 Kilogramm auf die Waage, wobei 675 kg in ihren Festig gepackt wurden. Der Tiefgang liegt bei bodenseefreundlichen 149 Zentimeter, die Breite bei 249 Zentimeter ebenso.

Diese Daten machen deutlich, dass die „J 80“ sowohl in der Bauweise als auch im Segelverhalten ein stabiles Boot ist. Überspitzt formuliert segelt sie eher so wie ein Zwischending von Jolle und Dickschiff. Gebaut wird die „J 80“ als Sandwichkonstruktion mit einem Balsaholzkern, was nicht die Leichteste, aber eine solide und bewährte Bauweise ist. Als Harz wird Vinylester verwendet, das deutlich weniger anfällig gegenüber Feuchtigkeitsschäden als Polyester ist. Die Werft gibt zehn Jahre Garantie auf Osmose.

Das Cockpit ist für die Bootsgröße riesig, bequem zum Sitzen und übersichtlich gestaltet und ausgerüstet. Der Steuermann bändigt das satt dimensionierte Großsegel mit Schot, Traveller und Achterstag. Es erinnert vom Profil und von der Handhabung her etwas an ein Starbootsegel und hinterlässt einen hervorragenden Eindruck, was daran liegen wird, dass Segelmacher Rico Gregorini eigentlich in dieser Klasse heimisch ist. An der Pinne liegt die „J 80“ ausgesprochen feinfühlig. Sie beschleunigt gut und kommt auch mit leichtem Wind gut zurecht.

An der Kreuz macht sich das vergleichsweise schmale Achterschiff positiv bemerkbar. Dadurch vertrimmt das Boot bei Krängung weniger als das bei breiten „Gleitfludern“ der Fall ist.

Das Rigg aus Aluminium ist mit zwei gefeilten Salingpaaren ausgerüstet und



Das einfach aber funktionell und hochwertig ausgestattete Cockpit besticht vor allem durch Geräumigkeit.

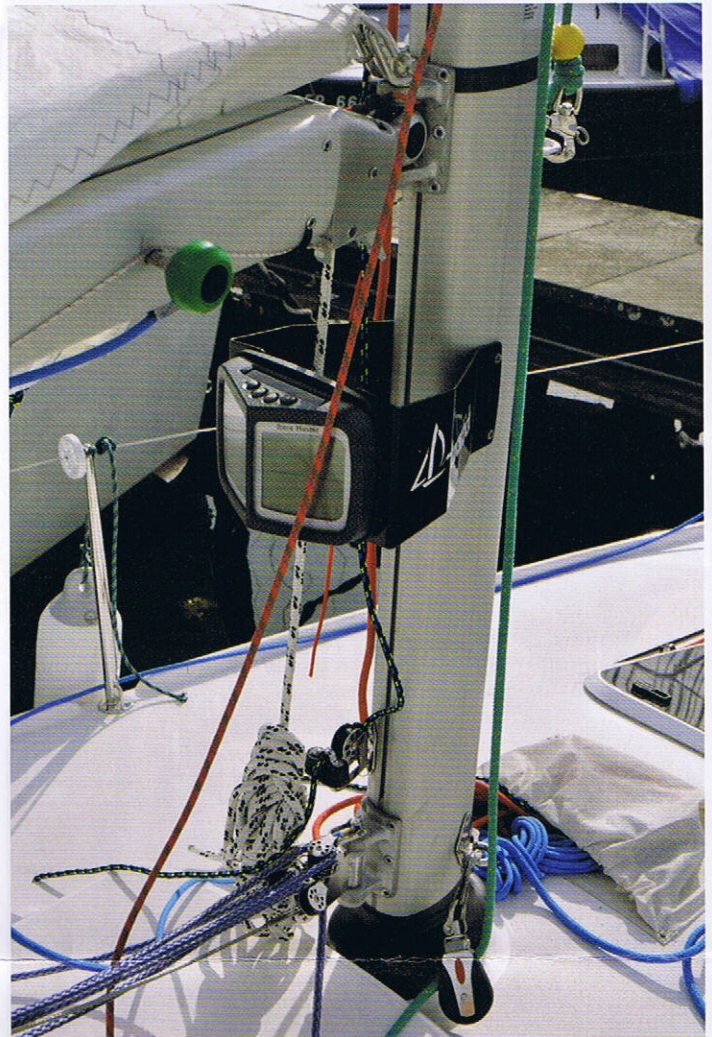
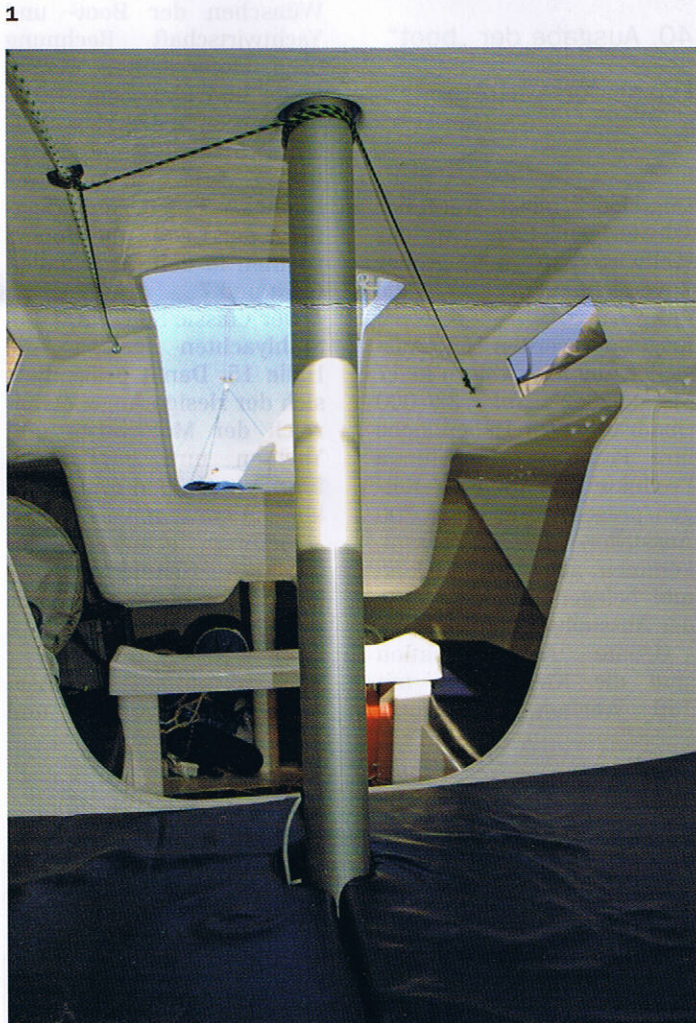
wird von Ober-, Mittel- und Unterwanten abgestagt. Mit dem Achterstag kann der Mast gebogen und das Großsegel geöffnet werden. Ansonsten sind die Einstellungen des Riggs während des Segelns nicht verstellbar. Insbesondere Klappwantenspanner sind durch die Klassenregeln verboten. Das verlangt nach einer hochwertigen und dehnungsarmen Garderobe, die ihr Profil auch bei hohem Druck behält. Eine Genua ist optional erhältlich und dürfte die Leistung bei leichtem Wind noch etwas steigern. Sie ist nach den Klassenregeln nicht erlaubt, wird aber bei Ausgleichsregatten gerne gefahren. Ob ein solches Segel sinnvoll ist, muss der zukünftige Eigner selbst entscheiden. Immerhin leidet dadurch die wohlthuende Einfachheit des Bootes, weil Vorsegelwechsel erforderlich werden. Ebenso wenig ist ein Spinnaker erlaubt, der die

Leistung auf Vorwindkursen gegenüber dem Gennaker verbessert.

Der Platz unter Deck ist nicht riesig, doch das Interieur ist nett gemacht. Der Komfort beschränkt sich auf ein Dach über dem Kopf, zwei Hundekojen und eine Koje im Vorschiff. Darunter ist ein fest verschlossener Auftriebskörper. Ebenso ist der hintere Teil des Bootes als Auftriebskörper abgeschottet. Auf Schaum in den Lufttanks haben die Bootsbauer lobenswerterweise verzichtet, so dass dort nicht mit Feuchtigkeitsproblemen zu rechnen ist.

Etwas Stauraum gibt es unter den seitlichen Kojen und hinter dem Niedergang.

Nicht ideal und zum übrigen sportlichen Konzept etwas unpassend erscheint der riesige Fockroller über Deck, der verhindert, dass das Unterliek des Vorsegels die Lücke zum Deck schließen kann.



1  
2

1. Kein Raumwunder: Der Mastfuß steht zwischen den Polstern der Vorschiffskoje. Außenhaut und Deck sind nicht verkleidet. Hier bildet sich Kondenswasser. Wer auf dem Boot übernachten möchte, kann aber relativ einfach für Abhilfe sorgen.

2. Im Vergleich zu anderen Sportbooten ist das Platzangebot unter Deck eher großzügig.

3. Der Mastfußbereich: Die Technik ist konsequent auf sportlichen Einsatz mit Crew ausgelegt. Einhandsegler können und sollten hier noch optimieren.

3

## Zahlen

8,00 m	<b>Länge über alles</b>
6,71 m	<b>Wasserlinienlänge</b>
635 kg	<b>Ballast</b>
1315 kg	<b>Gewicht min.</b>
1,49 m	<b>Tiefgang</b>
31,40 m <sup>2</sup>	<b>Segelfläche</b>
65 m <sup>2</sup>	<b>Gennaker</b>
Motor	<b>Außenbord optional</b>
28 600 €	<b>Grundpreis ohne Segel ab Werft</b>

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

Hersteller: **J/Boats, Inc., 557 Thames Street, Newport, RI**

## Stärken und Schwächen

- + Konzept
- + Verarbeitung
- + Segeligenschaften
- wuchtiger Fockroller

## Fazit

Die „J 80“ ist ein solide gebautes Boot, das noch immer modern ist. Gegenüber der „Melges 24“ ist sie deutlich „Alltagstauglicher“. Sie ist keine reine Rennmaschine, sondern eignet sich auch als Daysailer für die Familie. Die „J 80“ lässt sich wunderbar einfach steuern und überzeugt mit guten Leichtwingeigenschaften.

Preislich ist sie nicht im Billigsegment angesiedelt. Dafür bekommt man ein hochwertiges Boot, an dem man viele Jahre Freude haben kann.

Wenn es der Klassenorganisation gelingt, die „J 80“ international zu etablieren, ist auch die Gefahr geringer, dass die Produktion von heute auf morgen einfach eingestellt wird und sie das Schicksal anderer ehemals aktiver Klassen teilt.