



J 88

Der Wochenendsportler

Etwas länger, etwas breiter, ansonsten erinnert die J 88 in ihren Linien unweigerlich an die erfolgreiche kleinere Schwester J 70. Doch während die mehr oder weniger ein reinrassiges Sportgerät ist, wie ihre Ambitionen in der Segelbundesliga oder als sportliche Einheitsklasse am Bodensee beweisen, bei der das Wohnangebot kaum eine Rolle spielt und auf ein bisschen Liegefläche in einer Schlupfkabine beschränkt ist, ist die J 88 da von ganz anderem, wenn auch spartanischem Kaliber – eine Mischung aus Sportboot und Racer mit Kabine.

Von Michael Häßler und Hans-Dieter Möhlhenrich



Wie die J 70 stammt auch die J 88 vom Designbrett von Rod Johnstone. Sie ist Nachfolgerin der J 92 und passt in die sportliche Linie von J-Boats mit der kleinen J 70, der schon älteren und verbreiteten J 80 und der größeren J 111, die vor rund drei Jahren auf den Markt kam. Auch was das Raumangebot unter Deck angeht, liegt sie dazwischen. Die J 88 bietet bei Bedarf Kojen für eine vierköpfige Crew, ist aber deutlich spartanischer als die J 111. Doch dazu später.

In erster Linie ist die J 88 ein Boot für Segler, die sportliches Segeln schätzen. Wie von J-Boats gewöhnt, ist sie kein extremes Boot, sondern

bedient den Wunsch nach guten Allroundeigenschaften. Zudem soll sie auch mit kleiner Crew bei allen Bedingungen beherrschbar sein, auch wenn sich ansonsten fünf gestandene Vorschoter ohne Probleme in dem riesigen Cockpit an der Trimmklaviatur austoben können.

Wie bei J-Boats üblich, wurde auch hier auf Überflüssiges verzichtet und das, was vorhanden ist, ist sehr solide und praxisgerecht ausgeführt. Winschen, Taljen, Strecker und was es sonst noch alles an Trimmeinrichtungen gibt, sind so angeordnet, wie man das erwartet, und so hat man das Boot sofort ohne Überras-



Maße:

Lüa 8,90 m, Breite 2,90 m,
Tiefgang Standard 1,98 m,
Option 1,80 m

Gewicht:

ca. 2200 kg

Segelfläche:

40,80 qm

Preis:

ab 95 779,- Euro
(ohne Segel und ohne Steuer)

schungen im Griff, wenn man an Bord kommt. Besonders angenehm ist die Grob- und Feinuntersetzung der Großschot, ebenso ist der Traveller auf dem Cockpitboden leichtgängig übersetzt und die Achterstagtalje. Alle drei Trimmeinrichtungen sind im Griffbereich des Steuermanns, was ein wichtiger Faktor ist beim Segeln mit kleiner Crew. Die kaum überlappende Fock ist mit dem richtigen Timing ohne Winscheinsatz schnell und einfach zu wenden. „Kaum überlappende Fock“ heißt aber nicht, das die J 88 untertakelt ist, wie es vielleicht auf den ersten Blick erscheinen mag, weil die Werft die Segelfläche mit „nur“ 40,80 Quadratmetern angibt. Das sind aber nur die vermessenen 100 Prozent, in der Praxis ist die Segelfläche ein Stück größer und kommt auf knapp 50 Quadratmeter. Insbesondere die Segelpower, die das schmale, oben ausgestellte Großsegel bringt, sollte man nicht unterschätzen. Das und die mit 8,18 Metern lange Wasserlinie bei einem schmalen Unterwasserschiff mit ultramodernem Kiel- und Ruderprofil machen die J 88 zu einem Boot, das nicht nur gut beschleunigt, sondern auch bei leichtem Wind sofort anspringt. Zum Segelsortiment gehören zudem zwei Gennaker, einer mit 80 und einer mit 96 Quadratmetern.

Das Rigg besteht aus einem Kohlefasermast von Seldén und einem Großbaum aus Alu-



Geräumiges und ergonomisch geformtes Cockpit für zwei bis vier Personen. Einhandsegeln ist möglich. Die Technik ist einfach aber effektiv gehalten und entspricht der modernen, soliden und eher unspektakulären Linie der Werft.

UNTER DECK

Die J 88 ist kein „Wohnboot“, sie bietet aber trotzdem alles, was ein sportlicher Segler und seine anspruchslose Familien- oder Regattacrew braucht, um ein Wochenende auf dem Boot übernachten zu können. Das Boot ist unter Deck offen gestaltet und wirkt dadurch geräumig. Es erreicht eine „Stehhöhe“ von 1,46 Meter.

Im „Salon“ können vier Personen mit ausreichend Kopffreiheit (90 cm) sitzen und die beiden Längskojen eignen sich mit einer Länge von 2,00 Metern und einer Breite von 60 Zentimetern gut für erwachsene Personen. Einen Tisch gibt es als Extra. Der Kojenausbau im Vorschiff muss als Extra geordert werden, ansonsten ist es leer. Dann ist die Doppelkoje dort rund zwei Meter lang, hinten 1,60 Meter breit und läuft im Bug spitz aus, reicht also gerade für zwei. Nur wenig störend ist der Gennakerbaum, da auch das Vorschiff ausreichend Kopffreiheit bietet.

Die Toilette im Vorschiff ist weder von diesem

noch vom Salon abgetrennt, also eher ein Notbehelf. Der gesamte Innenausbau ist gleichzeitig Innenschale, steift den Rumpf aus und gibt dem Boot ein sauberes Finish. Unter den Kojen findet sich Stauraum. Was sonst in Backskisten verschwindet wie Fender usw. wird unter dem Cockpit beidseits im Heck gelagert.

Auf beiden Seiten der Maststütze im Salon sind zwei kleine Schränke einlaminiert mit etwas Stauraum. Der an Backbord ist gleichzeitig Spüle, in dem auf Steuerbord, eigentlich Navigationsplatz, kann ein Kocher eingebaut werden. Hier kommt auch mit furnierten Sperrholzplatten ein klein wenig Holz beim Kunststoff-Ausbau zum Einsatz. Die elektrische Beleuchtung mit ein paar Lampen sind Serie, eine zusätzliche-Batterie zur ersten mit 75 AH muss man separat bestellen. Einen Landanschluss gibt es nicht, für Getränkekühlung braucht man eine Kühlbox, die aber keinen fixen Platz hat.



Die Vorschiffskoje ist optional und bietet für zwei Kinder oder eine Erwachsene Person genug Platz. Zu zweit wird es eng.



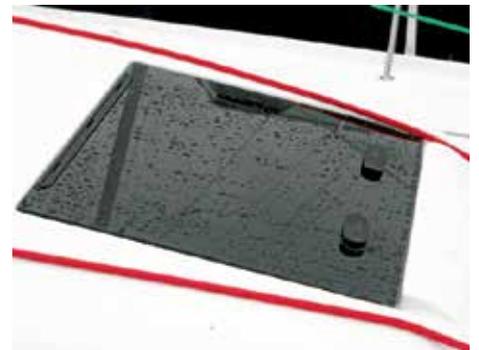
Sperriges Gepäck passt unters Cockpit.



Das stark untersetzte Achterstag ist, zusammen mit dem über die gesamte Cockpitbreite reichenden Traveller, das Haupt-Trimminstrument des agilen Sportbootes.



Die mittlere Stütze des Bugkorbs ist etwas nach innen aus der Flucht versetzt. Das gibt Stabilität und befreit das Deck von Biegekräften.



Das Decksluk ist flächenbündig eingebaut.



Etwas Schrankraum ist unter Deck vorhanden. Hier könnte ein einflammiger Kocher untergebracht werden.



Die Spüle bietet sich während des Segelns auch als „absturzsichere“ Ablage an.



Eher Notlösung als Komfortmerkmal: Die Toilette steht offen hinter dem Mastschott. Dahinter ist der Tank.

minium. Solide sind die Püttings, die die eingeleiteten Kräfte der Dyform-Wanten in den Rumpf aufnehmen, die zudem, zum Potenzialausgleich, mit den Kielbolzen verbunden und geerdet sind.

Segeleigenschaften

Die J 88 liegt hervorragend auf dem Ruder und lässt sich federleicht steuern. Das Ruder ist perfekt ausbalanciert. Beim Grundtrimm braucht sie etwas mehr Segeldruck, als man das gewohnt ist und auch etwas mehr Krängung, dann läuft die J 88 selbst bei nur ein paar Knoten Wind bereits gut über vier Knoten. Sie passt daher hervorragend zu den Verhältnissen, wie sie üblicherweise am Bodensee herrschen, kann aber auch bei mehr Wind noch problemlos gesegelt werden, ohne dass es hektisch wird. Die Ausführung und die Geometrie des Riggs erlauben ein effektives Trimmen und abpowern des Riggs durch Twist bei mehr Wind, ohne dass gleich gerefft werden muss. Reffen bleibt als „Ultima ratio“ auf tatsächlich stürmisches Wetter beschränkt und muss nicht zum normalen Repertoire des Bootes gezählt werden. Die J 88 wird ihrem Anspruch als sportliches Boot mit überragenden Allround-Eigenschaften absolut gerecht. Sie ist kein spezielles Leichtwetterboot und auch kein spezielles Starkwindboot. Sie segelt bei jedem Wetter sicher, einfach und komfortabel. ■



Interessante Holepunktvariante: Der Barberholer für die Querverstellung wird jeweils von Luv aus über eine Vierfach-Talje bedient (graue Leine links). Die Längsverstellung erfolgt herkömmlich über Schiene und Rutscher mit Umlaufkugellager und dreifacher Untersetzung.



Fußstützen sind in den Pflichtboden eingeformt. Der Traveller ist etwas erhöht, so dass er kein Wasser staut.

TECHNIK

Das Rigg kommt, wie heutzutage üblich, mit gepfeilten Salings und ohne Backstagen daher. Das erfordert dehnungsarmes Segeltuch, ein steifes Rigg, eine steife Rumpfstruktur sowie einen sauberen Grundtrimm. Der Mast aus Carbon, das Vorstag aus Rod, die Wanten aus Dyform und das laufende Gut aus Dyneema tragen dem Rechnung. Das Baumprofil besteht aus Aluminium.

Die Trimmtechnik ist einfach gehalten, ergonomisch angeordnet und arbeitet effektiv. Es ist alles vorhanden, was man braucht. Was nicht vorhanden ist, braucht man auch nicht.

Wie bei J-Boats üblich, wurde auch bei der technischen Seite auf Spektakuläres verzichtet. Dafür setzen Werft und Konstrukteur auf bewährte Solidität und Zuverlässigkeit. Als Baumaterialien für den Rumpf kommen Glaslege, Vinylesterharz und Kernmaterial aus Balsaholz zum Einsatz. An hoch belasteten Be-

reichen, beispielsweise um die Püttinge herum, wurde der Kern ausgespart und durch dickes Massivlaminat ersetzt. Die Püttingeisen selbst sind durch Deck und Decksflansch mit einem unterlegten U-Profil aus Edelstahl verbolzt, das die Kräfte großflächig in das dafür zuständige Winkellaminat überträgt. Der Mast steht auf einem Rohr, das dessen Stauchkräfte in die Kielstruktur leitet.

Wanten, Mast und Kielbolzen sind durch ein dickes Kupferkabel zum Potenzialausgleich mit einander verbunden.

Am Bug ist ein Ankerkasten eingebaut, der auch als Wasserfalle für den Gennakerbaum fungiert.

Die Kräfte von Bugkorb, Heckkörben und Rellingstützen werden durch entsprechende Konstruktion flächig in das Deck eingeleitet und nicht nur an Punkten, die auf einer Achse liegen. Ein weiteres Detail für eine durchdachte

Konstruktion sind die LED-Positionsleuchten, die so angebracht sind, dass sie nicht über Bug- oder Heckkorb hervorstehen und damit vor Beschädigungen geschützt sind.

Das Ruder mit großer Streckung ist in Jollenmanier angehängt und arbeitet nahezu spielfrei in seinen Edelstahlbeslägen. Das Boot lässt sich damit exakt und präzise manövrieren, auch in Rückwärtsfahrt.

Der Kiel besteht aus einer lang gestreckten Flosse mit kurzem Profil und etwas ungewöhnlich aber J-typisch geformtem Ballastbulb. Probleme mit Kraut sind durch die L-Form nicht zu erwarten.

Ob man bei diesem Bootskonzept eine Einbaummaschine braucht, ist eine Glaubensfrage. Ein Außenborder ließe sich einfach am flachen Spiegel anbringen, der Einbaumotor bringt aber unbestritten einen großen Komfortgewinn.

DATEN

Rumpflänge	8,90 m
Länge Wasserlinie	8,18 m
Breite	2,90 m
Höhe	1,60 m
Tiefgang Standard	1,98 m
Tiefgang optional	1,80 m
Gewicht leer	2200 kg
Segelfläche	40,80 qm
Kabinenhöhe	1,46 m
Kojen	2/4
Kabinen	1
Motor	Saildrive

Motorisierung

Volvo Penta, D1-13, 13 PS

Basispreis ab Küssnacht:

95 779,- Euro ohne Steuer

Preis mit regattaklarer Ausstattung:

ab ca. 105 000,- Euro ohne Steuer

Preis mit Tourenausrüstung:

ab ca. 114 000,- Euro ohne Steuer

Nettopreis Trailer:

6624,54 Euro

Vertrieb:

J-Lane Yachting GmbH
CH-6295 Mosen / LU
Tel.+41 (0) 41 / 917 51 52
info@jboats.ch, www.jboats.ch

Hersteller:

J-Boats, USA

Stärken und Schwächen

+	Bauqualität
+	Konstruktion
+	Segeleigenschaften
-	Preis
-	keine Scheuerleiste



Der Motor mit Saildrive ist für Wartungsarbeiten gut zugänglich.



Kohlefasermast mit hochwertigen Beschlügen. Der Baum ist aus Aluminium.



Heissauge zum problemlosen Kranen. Der Kiel ist zum Potenzialausgleich leitend mit dem Rigg verbunden.



Wozu kompliziert, wenn es auch einfach geht? Der Spinnbarber mit angeflanschter Klemme und Snatchblock.

UNSER FAZIT

Schnell und einfach, dabei in allen Punkten äußerst solide und zuverlässig. Das sind die Schlagworte, mit denen sich die J 88 kurz umschreiben lässt. Es gibt Boote, die komplizierter, nobler, komfortabler oder spektakulärer sind. Man wird damit aber nicht unbedingt besser oder schneller segeln.

Die Bauqualität ist, wie die Konstruktion auch, über jede Kritik erhaben. Schnörkelloser GfK-Bootsbau mit hochwertigen und zuverlässigen Materialien für eine lange Nutzungsdauer. Verbaut wurden ausschließlich Uni- und Bidirektionale Glaslege mit Vinylesterharz über einem Balsakern beziehungsweise Corecell-Schaum fürs Deck. Die Boote werden im Infusionsverfahren gebaut, das höchste Festigkeit bei minimalem Gewicht garantiert.

Auch wenn es mal etwas „rustikaler“ zur Sache geht: J-Boats können etwas vertragen. Einziger Kritikpunkt, neben dem Preis, ist daher die nicht vorhandene Scheuerleiste, die eigentlich bei keinem Boot fehlen sollte. Man kann aber mit dem Händler über eine Lösung reden.

Der Komfort unter Deck, sofern man davon tatsächlich sprechen kann, ist für einen sportlichen Daysailer durchaus üppig ausgefallen. Die Grundvariante lässt sich durch ein Komfortpaket und zusätzliche Maßnahmen noch etwas „wohnlicher“ gestalten. Das macht die J 88 aber noch nicht zu einem Tourenboot, sondern allenfalls zu einem Boot, auf dem man zu zweit oder mit Kindern mal eine Nacht oder ein Wochenende verbringt. Auch eine drei- bis vierköpfige Regattacrew kann auf der J 88 mal nächtigen.

Für wen ist das Boot also gedacht? In erster Linie für routinierte Segler, die auf hohem technischen Niveau einfach, schnell und sicher segeln wollen und keinen Wohnkomfort unter Deck brauchen. Für Leute, die einhand am Feierabend noch einen Schlag machen oder zu zweit am Wochenende segeln und die Nacht in einem fremden Hafen oder draußen am Anker verbringen möchten. Wenn sich, wie bei der kleinen Schwester J 70, auch für die J 88 eine Klassenstruktur entwickeln kann, ist die in Frankreich in Lizenz gebaute Amerikanerin natürlich auch als wertbeständiges und langlebiges Regattaboot eine überaus interessante Option. Zieht man die überschaubare Segelgarderobe und die Trailerbarkeit in Betracht, relativiert sich auch der Preis wieder. Für einen Erfolg am Markt ist kluge Klassenpolitik mit klaren Regularien gefragt, die imstande ist, die Kosten effektiv zu begrenzen.