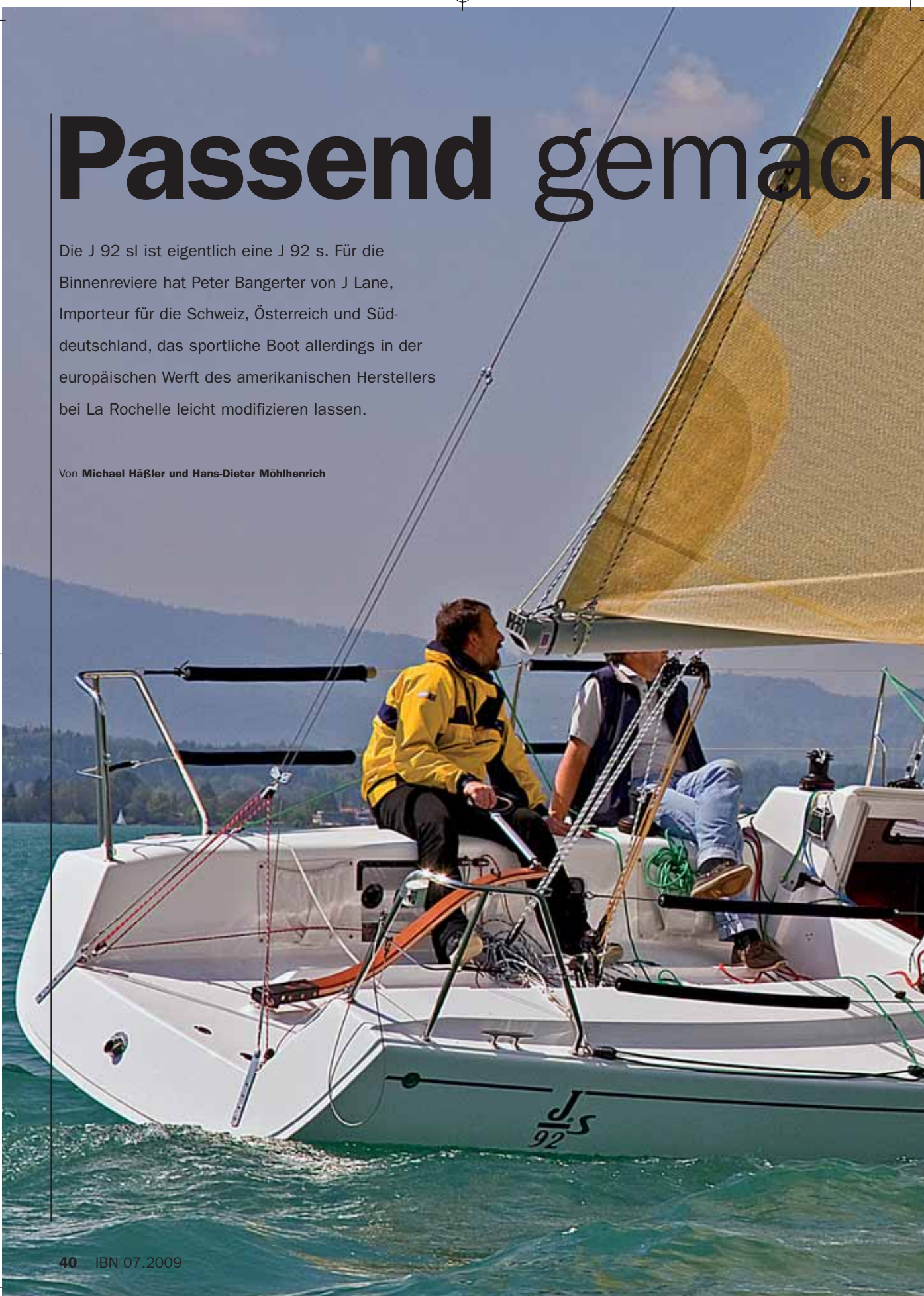


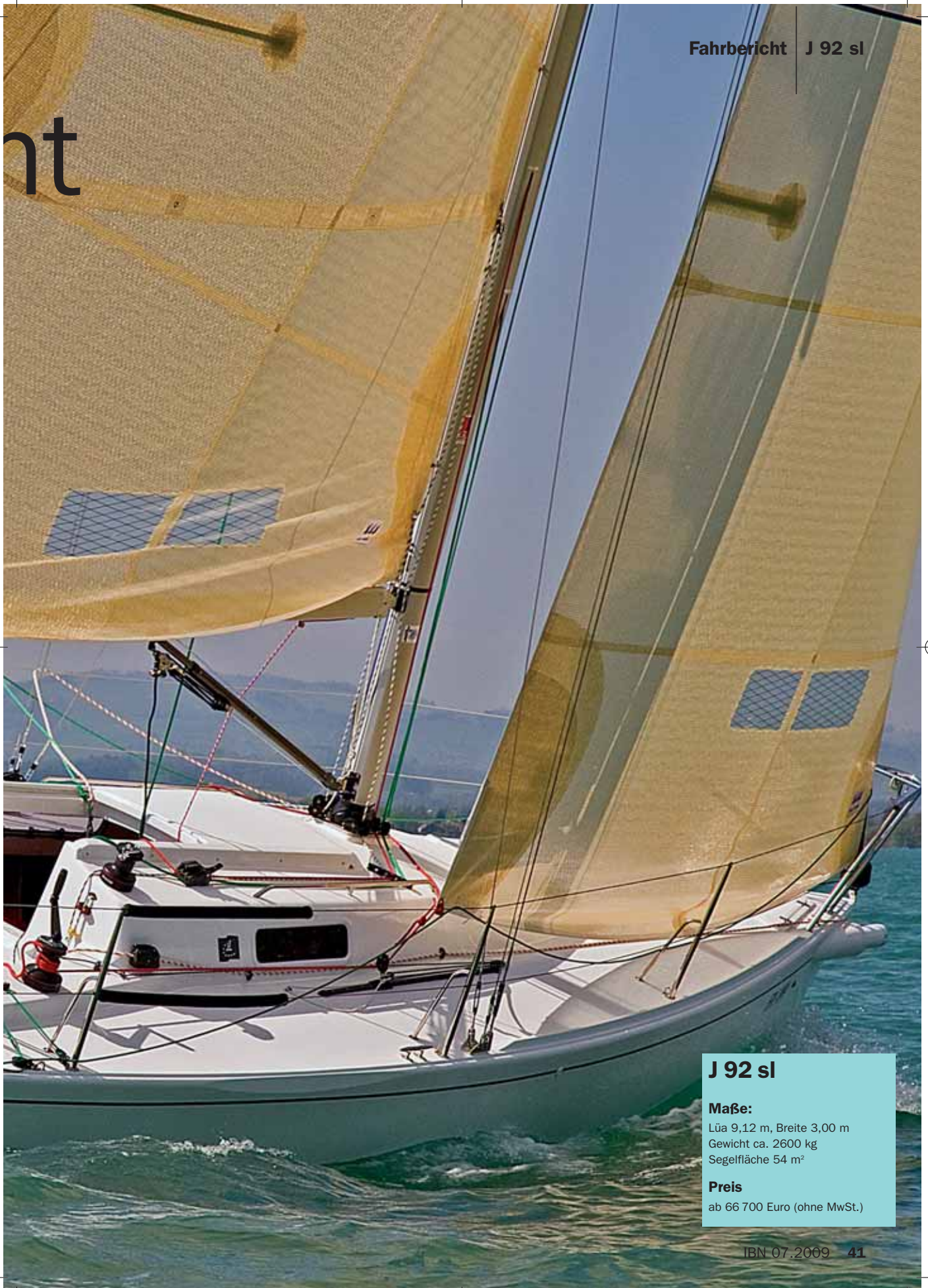
Passend gemacht

Die J 92 sl ist eigentlich eine J 92 s. Für die Binnenreviere hat Peter Bangerter von J Lane, Importeur für die Schweiz, Österreich und Süddeutschland, das sportliche Boot allerdings in der europäischen Werft des amerikanischen Herstellers bei La Rochelle leicht modifizieren lassen.

Von **Michael Häßler** und **Hans-Dieter Möhlhenrich**



Fahrbericht J 92 sl



J 92 sl

Maße:

Lüa 9,12 m, Breite 3,00 m
Gewicht ca. 2600 kg
Segelfläche 54 m²

Preis

ab 66 700 Euro (ohne MwSt.)



Die J 92 sl mit dem fast 100 Quadratmeter großen Gennaker, der an einem ausfahrbaren Karbonbugsprit gesetzt wird. Hier läuft das Boot seine Rumpfgeschwindigkeit

Als J 92 sl – wobei das „l“ für Lake steht – ist sie nämlich etwas schmaler. Oder präzise gesagt, mit ihrer neuen Breite von exakt drei Metern ist sie genau auf die schmalen Liegeplätze auf Binnenrevieren zugeschnitten. J Boats löst damit ein auch am Bodensee häufig auftretendes Problem, dass nämlich geeignete Modelle für die meist nicht breiteren Liegeplätze fehlen. Ursprünglich misst die J 92 s 3,05 Meter über Deck. Ein in einem Be-

reich von rund einem Meter mittschiffs leicht nach innen gezogenes Schandeck macht die geringere Breite möglich, ohne dass das optisch groß auffällt oder die Werft die Formen ändern muss.

Für Binnenreviere hat die J 92 sl allerdings noch ein paar weitere Pluspunkte. So wurde der Tiefgang von 1,90 Meter auf 1,70 Meter reduziert. Um das aufrichtende Moment beizubehalten, ist der Kiel bei der J 92 sl um rund 50 Kilogramm schwe-

rer. Für Schweizer Kunden wichtig ist, dass sie damit noch mit einem SUV trailerbar bleibt, allerdings nur, wenn der lange Mast nicht dabei ist. Die Segelfläche ist dank einer größeren Überwindung des Achterlieks im Großsegel gegenüber der ursprünglichen J 92 s etwas größer geworden. Die rund 54 Quadratmeter verteilen sich auf ein mit rund 32 Quadratmeter großzügig bemessenes Großsegel sowie eine nur leicht (ca. 110 %) über-

lappende Fock mit ca. 22 Quadratmeter. Reichlich Garderobe, die so verteilt der Handhabung mit kleiner Crew entgegenkommt und Vorsegelwechsel über ein weites Spektrum unnötig macht.

Eine ganze Reihe von weiteren Details wurden von der Werft auf Wunsch von J Lane an die besonderen Wünsche von Binnenseglern angepasst und sind von vornherein in die erweiterte Serienausstattung der J 92 sl eingeflossen. J Lane bietet zusätzlich ein Komfort-Paket an, bei dem beispielsweise die Frischwasserversorgung mit 70-Liter-Tank, Kocher, Salontisch, Grauwasserbehälter und Kühlbox eingeschlossen sind. Fenster in den Cockpitwänden, durch die Licht ins Achterschiff fällt, können optional bestellt werden, ebenso wie Hundekoje, Ankerkasten, demontierbare Backskiste oder eine zweite Batterie.

Navigationselektronik ist ebenfalls separat zu ordern. J Lane bietet dafür die Instrumentenserie „Micronet“ des renommierten englischen Herstellers Tacktick an.

Wohnen

Auch unter Deck ist das Boot minimalistisch ausgestattet. Im „Salon“ sind zwei Sofas untergebracht, die auch als Kojen genutzt werden können. Die Hundekoje unter den Seitendecks sind optional. Standardmäßig wird dieser Platz als Stauraum genutzt, weil keine Backskisten vorhanden sind.

Das Vorschiff ist durch ein Schott abgeteilt. Dort befindet sich das Pump-WC, ein kleines Waschbecken und eine V-förmige Doppelkoje.

Die Schale ist innen lediglich weiß gestrichen und besitzt keine Verkleidungen außer den diversen Innenschalen, die nicht nur Komfort bringen sollen, sondern in erster Linie auch eine statische Aufgabe zu erfüllen haben.

Hinter der Niedergangstreppe ist eine passive Kühlbox untergebracht, die auch durch einen Kühlschrank ersetzt werden könnte.

Die Pantry besteht aus einer kleinen Spüle und einem einflammigen Spirituskocher. Sicher nichts für ein opulentes Drei-Gänge-Menü. Es reicht aber allemal, um

morgens einen Kaffee zu kochen oder eine Dose Ravioli warm zu machen.

Weiterer Stauraum befindet sich unter den Kojen, wobei unter den Vorschiffskojen bereits die Tanks untergebracht sind.

Wer auf der J 92 sl am Wochenende übernachten möchte, sollte etwas Kompromissbereitschaft mitbringen. Das Boot ist absichtlich puristisch gehalten, denn es wurde in erster Linie zum Segeln gebaut. Wer einen schwimmenden Caravan sucht, muss sich anderswo umsehen.



in digkeit. Ein oder zwei Beaufort mehr und die J 92 sl hätte „abgehoben“.

Aber auch in der Standardversion ist die J 92 sl schon recht komplett ausgestattet. So wird die Gennakerausrüstung inklusive des Carbonbaums gleich mitgeliefert.

Solides Allroundboot

Ansonsten ist die J 92 sl kein extremes Boot und passt ganz in die Linie der Werft, die mit der J 22, J 24 oder J 80 bereits echte Bestseller auf den Markt gebracht hat. Denn das ursprünglich als J 92 auf den Markt gekommene Boot stammt aus der Mitte der 90er Jahre und war ebenfalls eine sehr erfolgreiche, von Firmengründer Rod Johnstone gezeichnete Konstruktion. Vor nicht so langer Zeit wurde sie dann gründlich modifiziert und als J 92 s mit neuem Unterwasserschiff und Ruder sowie weiteren Detailverbesserungen wieder angeschoben. Weder ist sie achtern daher flach und breit, so dass sie schnell „flutscht“, noch ist ihre Wasserlinie auf extreme Länge getrimmt. Kriterien, die übrigens auf fast alle Boote der amerikanischen Werft zutreffen. Praktisch, be-

währt und solide statt extrem und spektakulär.

Die J 92 war von Anfang an ein guter Kompromiss, ein Allroundboot mit harmonischen und schönen Linien: schnell, reaktionsfreudig und agil. Man fühlt sich sofort wohl auf dem Boot, dessen gut ausbalanciertes Ruder ein direktes und feines Gefühl für die korrekten Segelstellungen vermittelt. Man merkt sofort, wenn mit dem Trimm etwas nicht stimmt.

Gute Bausubstanz

Gebaut wird die J 92 sl wie bereits gesagt in Frankreich, wo J Boats in Olonne sur Mer eine Werft besitzt. Eingeklebte GfK-Segmente bilden den Innenausbau und versteifen den Rumpf zusätzlich. Im Kielbereich und im Bug tun dies außerdem GfK-Stringer. Holz kommt für den Innenausbau nur an ganz wenigen Stellen zum Einsatz.

Die Kielflosse mit Bleiballast ist nicht, wie bei vielen Booten üblich, einfach unter den flachen Boden gebolt. Der obere Bereich der Kielflosse, dort wo hohe Lastkonzentrationen auftreten, ist integrierter Bestand-

Technik

Die Konstruktion der J 92 sl kann als absolut gelungen bezeichnet werden. Die Segel Eigenschaften sind sowohl an der Kreuz als auch auf raumen Kursen hervorragend, und zwar bei leichtem Wind genauso wie bei einer frischen Brise. Bei mehr Wind soll die J 92 sl auch ins Gleiten kommen.

Der Rumpf ist eine Sandwich-Konstruktion mit unidirektionalen und biaxialen Glasfasern und einem Kern aus Balsaholz. Als Harz wird Vinyl ester verwendet, das von seinen mechanischen Eigenschaften zwischen denen von Polyester- und Epoxytypen liegt. Dieses Harz kennt praktisch keine Osmose, weshalb die Werft eine zehnjährige Garantie gegen Blasenbildung gibt. Das ist eine hochwertige, leichte und steife Bauweise.

Die Verbände bestehen größtenteils aus GfK-Bauteilen. Holz findet man nur we-

teil der Schale. Eine statisch solide Lösung.

Zwei der Innenschalen teile stehen im Vorschiff und bilden die V-Koje sowie den kleinen WC-Bereich an Backbord, der allerdings nur vom Salon und nicht von den Vorschiffkojen abtrennbar ist. Die V-Koje ist ausreichend lang und breit (ca. 1,90 m x 1,70 m am Kopfende). Unter der V-Koje ist der Fäkalientank. Stauraum gibt es an Steuerbord in einer Ablage.

Im Vorschiff herrscht Sitzhöhe mit guter Kopffreiheit, die Höhe im Salon an der lichtesten Stelle beträgt rund 1,50 Meter. Segler mit Durchschnittsgröße können also mit eingezogenem Kopf gerade stehen. Für Größere wird es unbequemer.

Tourer mit Kompromissen

Fahrtensegeln ist auf der J 92 sl ein Kompromiss, angefangen bei der Nasszelle bis hin zur fehlenden Stehhöhe und dem etwas knappen Stauraum. Wer damit zurechtkommt und mehr Wert auf andere Dinge legt,

Fahrbericht J 92 sl

nig in der Bootsstruktur. Auch an Deck hat die Werft komplett auf Holz verzichtet. Dadurch wird der Wartungsaufwand minimiert.

Die Decks ausrüstung ist einfach aber hochwertig ausgeführt, ebenso das Rigg mit seinen beiden gefeilt Salingpaaren und dem Steckmast. Allenfalls wäre die Verstellung des Achterstags zu verbessern.

Eine Talje würde hier besser funktionieren als die Hahnepotkonstruktion, deren Untersetzungsverhältnis mit zunehmender Spannung abnimmt.

Die Technik unter Deck wird durch den Diesel-Saildrive von Volvo Penta dominiert, der unter dem Cockpitboden sitzt. Dahinter ist der Tank untergebracht.

Im Vorschiff befindet sich eine Toilette mit kleinem Waschbecken, die in den Fäkalientank lenzt.

Die Pantry ist mit einer Spüle und einem einflammi gen Spirituskocher ausgestattet.

bekommt ein Boot mit eleganten Linien, das sich mit den genannten Abstrichen hervorragend für Wochenendtröns eignet. Bei unserer J 92 sl ist das Heck offen. Wer das nicht mag, der kann eine achtern eingepasste Backkiste ordern, die das Cockpit abschließt und zusätzlichen Stauraum bietet. Da es sonst im Cockpit keine Staumöglichkeiten gibt, bietet sich diese Variante vor allem für Segler an, die den Schwerpunkt eher auf das Fahrtensegeln setzen.

Kompromissloser Segler

Während die J 92 sl als Wohnboot wie gesagt ein Kompromiss ist, ist sie das als schneller Segler in keinem einzigen Punkt. Das Boot hat ein hohes Geschwindigkeitspotenzial und lässt sich dabei ganz hervorragend kontrollieren. Wenn die Grundeinstellungen an Rigg und Segeln erstmal gefunden sind, verträgt das agile Boot eine Menge Wind, wenn die Crew bereit ist, mit Großschot und Traveller mitzuarbeiten. Die Bandbreite

des Riggtrimms ist aus konstruktiven Gründen während des Segelns begrenzt. Oberwanten, die über gepfeilte Salings verlaufen, legen den Grundtrimm fest, innerhalb dessen es nur wenig zu verändern gibt. Das Vorstag setzt dabei etwas unterhalb des Masttopps an, wodurch mit dem Achterstag sowohl dessen Spannung als auch die Mastkurve kontrolliert werden kann. Ein solches Riggkonzept verlangt nach hochwertigem und reckarmem Segelmaterial. Dieser Anspruch wurde von Rico Gregorini aus Oberhofen am Thunersee hervorragend umgesetzt. Die Segel geben keinen Anlass zur Kritik. Gerade die Fock verlangt aber nach sauberer Einstellung. Gregorini hat keine „Chartersegel“ gebaut, die auch bei katastrophalem Trimm noch etwas ziehen müssen, sondern hochwertige Profile, die ihr hohes Leistungspotenzial nur dann entfalten können, wenn man dafür stimmige Voraussetzungen schafft. Das eher minimalistisch, aber durchaus ausreichend ausgestattete Cockpit ist ergonomisch sauber gestaltet. Achterstag, Traveller und Großschot liegen im Griffbereich des Steueremanns und das Deck ist so geformt, dass man problemlos mehrere Stunden am Ruder verbringen kann. Angenehm ist auch die Reling mit den gepolsterten Drähten. Das Boot ist dank einfacher Pinnenarretierung beschränkt einhandauglich. Zu zweit segelt es sich aber einfacher und gerade bei der Handhabung des Gennakers ist ein drittes Mannschaftsmitglied nicht verkehrt. Auch dessen Gewicht auf der Kante hat bei Wind Vorteile. Die Großschot ist mit einer Feinverstellung ausgestattet, was sich in der Praxis gut bewährt hat und eine feinfühligere Einstellung der Achterliekskurve erlaubt. Allerdings stimmen die Winkel der Klemmen an der Wirbelbasis nicht exakt zum Zugwinkel, wenn man auf der Kante sitzt. Diesem Mangel ist aber ohne großen Aufwand mit untergebauten Keilen abzuhelfen.



1



2



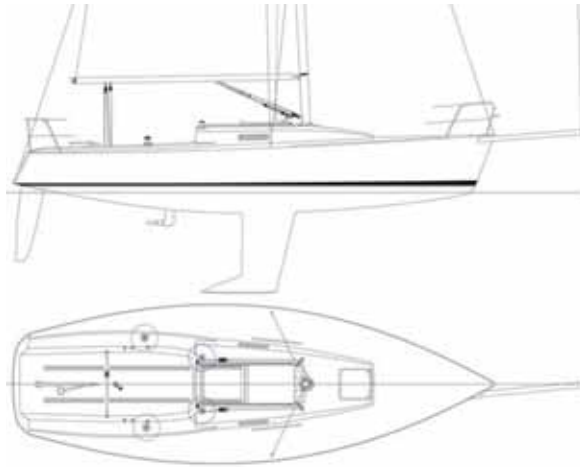
3



4



5



6

1. Unter Deck ist das Boot einfach aber sinnvoll ausgestattet. Weiße Flächen schaffen eine helle Atmosphäre.

2. Vom Vorschiff aus sieht man den Stauraum unter dem Steuerborddeck.

3. Gegenüber ist eine Hundekoje untergebracht.

4. Motor und Tank sitzen unter dem Cockpitboden.

5. Um drei Meter Breite einzuhalten, wurde in die Form ein Keil eingelegt. Scheuerleisten besitzt das Boot keine.

6. Der obere Bereich der Kiefflosse ist Teil des Rumpfes. So entsteht eine solide Verbindung und günstige statische Verhältnisse.

7. Wahrscheinlich nicht jedermanns Sache, bei diesem Konzept aber ohne wesentliche Optionen: Das WC steht offen in der Vorschiffskammer.



7

Zahlen

| | |
|-------------------|--------------------------------------|
| 9,14 m | Länge über alles |
| 8,14 m | Länge Wasserlinie |
| 3,00 m | Breite |
| 1100 kg | Ballast |
| 2600 kg | Gewicht |
| 1,70 m | Tiefgang |
| 54 m ² | Segelfläche |
| 90 m ² | Gennaker |
| Motor | Volvo Saildrive 13 HP |
| 71.849 € | Nettopreis mit Groß und Fock ab Wert |

Vertrieb: J Lane Yachting GmbH, Seegarten 3, CH-Mosen, Tel. +41 (0) 41 / 917 51 42, www.jboats.ch

Hersteller: J-Boats, Newport, USA, www.jboats.com

| | |
|------------------------------|------------------------------------|
| Stärken und Schwächen | |
| + | Segeleigenschaften |
| + | Bausubstanz |
| + | Konstruktion |
| - | optische Detaillösungen unter Deck |

Fazit

Trotz oder gerade wegen seiner einfachen Ausrüstung, ist die J 92 sl ein Boot für Könner und Kenner. Nichts für noch ahnungslose Einsteiger oder eher „trimmfaule“ Rollreffer. Man muss schon wissen, wie ein Segelboot funktioniert und wie man ein modernes Rigg mit seiner geringen Bandbreite handhabt.

Die J 92 sl ist kein Wohnboot. Wochenendtörns sind aber ohne Weiteres machbar und auch den Urlaub kann ein Paar oder eine Familie mit einem oder zwei Kindern darauf verbringen.

Die J 92 sl ist keine ausgesprochene Rennmaschine, zeigt aber hervorragende Segeleigenschaften und ein hohes Geschwindigkeitspotenzial bei allen Windbedingungen. Das wirklich Spektakuläre an dem Boot ist, dass es nichts Spektakuläres zu berichten gibt.

Ebenso präsentiert sich die Bauqualität als unspektakulär aber solide. Überflüssiges wurde weggelassen und das was vorhanden ist, ist von guter Qualität. Auch das Rigg kommt eher gediegen in Aluminium daher. Auf die letzten paar Prozent Segeelleistung wurde also zugunsten von Solidität, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit verzichtet. Ein gute Entscheidung, wie wir finden.

Das Boot kostet in der Grundausstattung ohne Segel und Mehrwertsteuer 66 700 Euro. Für die Segel müssen etwa 8500 Euro bereit gehalten werden. Dazu kommt ein Unterwasseranstrich, der Transport, eine Persenning und eventuell ein Trailer. Mit etwas Zubehör und der Mehrwertsteuer dürfte der Endpreis für das Boot dann knapp über 100 000 Euro liegen. Dafür bekommt der Kunde kein modisches, aber ein modernes und gleichzeitig solide gebautes Boot mit überragenden Segeleigenschaften und für die Wasserlinienlänge sehr hohem Geschwindigkeitspotenzial. Sogar Gleiten soll die J 92, wie man uns glaubwürdig versicherte.