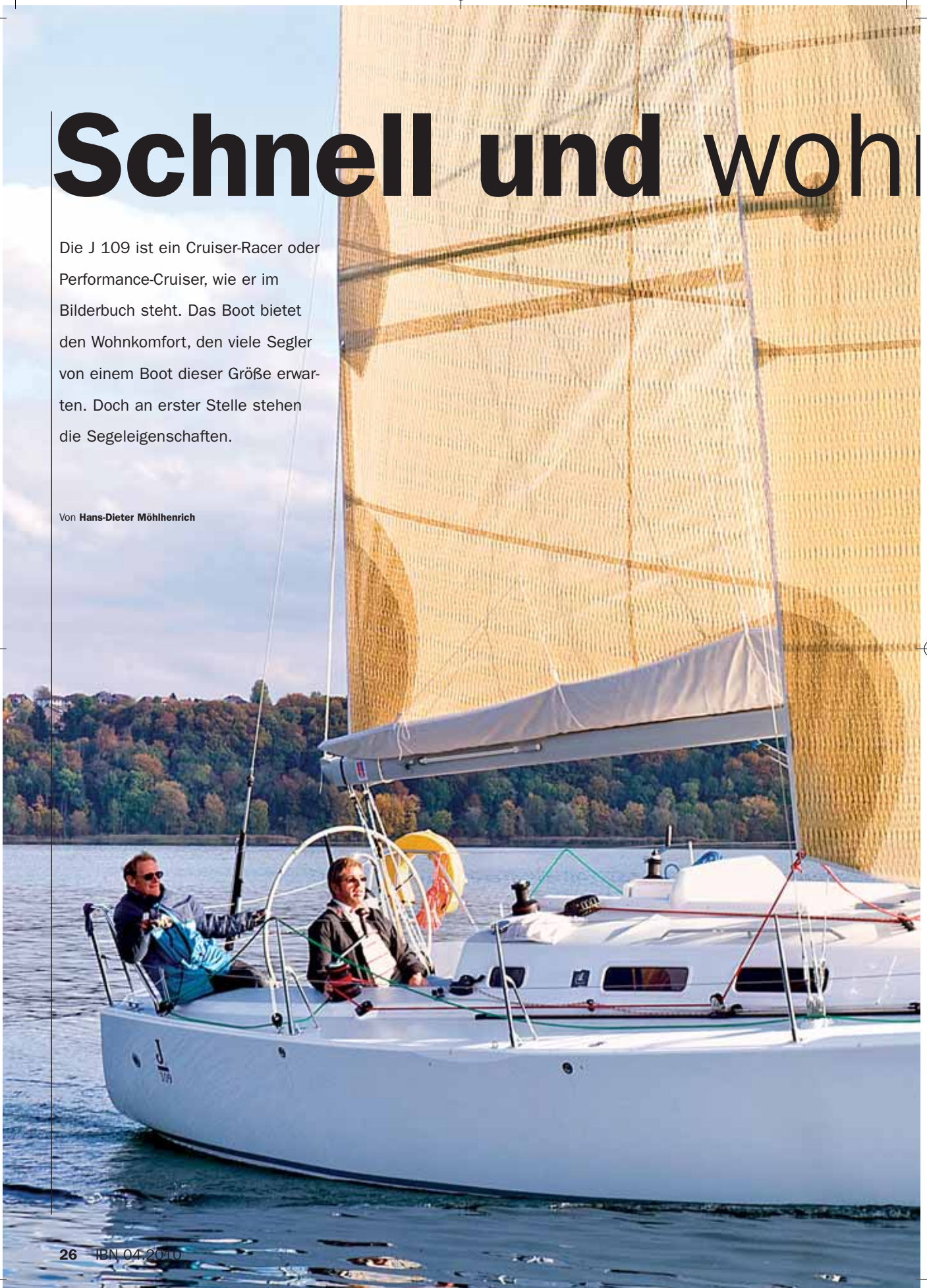


Schnell und wohl

Die J 109 ist ein Cruiser-Racer oder Performance-Cruiser, wie er im Bilderbuch steht. Das Boot bietet den Wohnkomfort, den viele Segler von einem Boot dieser Größe erwarten. Doch an erster Stelle stehen die Segeleigenschaften.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**



nlich

Fahrbericht J 109

J 109

Maße:

Lüa 10,75 m, Breite 3,51 m
Gewicht ca. 4950 kg
Segelfläche 83 m²

Preis

ab 145 517 Euro o. Segel u. o.
MwSt.

BE-32660

Gebaut wird die J 109 im französischen Les Sables d'Olonne am Atlantik. Die Bauweise ist gut, die GfK-Verarbeitung auf einem hohen Niveau. Die Werft laminiert die Rumpfe im Vakuuminjektionsverfahren, wobei sie biaxiale und unidirectionale Glasfasern sowie hochwertige Vinylesterharze verwendet. Der Rumpfboden ist Massivlaminat, eine Bodenplatte versteift den Rumpf und nimmt die Kiel- sowie einen großen Teil der Riggkräfte auf.

Bordwände und das Deck sind Sandwichkonstruktionen, der Kern ist bis auf hochbelastete Stellen aus Balsaholz. Wo Winschen oder Schienen sitzen, sind Verstärkungen aus hochfestem Schaum einlaminiert. Das ergibt einen stabilen Rumpf, von dem man eine lange, osmosefreie Lebensdauer erwarten darf. Ein Rundgang zeigt, dass nirgends etwas zu leicht ist, kein Schiebeluk oder Backskistendeckel gibt nach, und die Relingstützen sitzen holzfest. Die Beschläge der J 109 sind grundsollide und stammen überwiegend von Harken. Sie sind so dimensioniert, wie man das erwarten darf, angefangen von der Großschottalje bis hin zu den Genuawinschen.

Die J 109 zeigt die typischen Linien der Werft mit einem markanten, positiven Decksprung. Sie ist eine klassische Vertreterin des Designers Rod Johnstone. Die Wasserlinie der J 109 ist lang, aber nicht extrem auf Länge getrimmt und eher schmal, so dass die benetzte Fläche klein bleibt. Typisch für die „Js“ ist auch, dass die größte Breite nur wenig achterlich von mittschiffs liegt. Das verspricht angenehmes Seegangverhalten und gute Allrounderigenschaften. Das Boot liegt zudem perfekt im Wasser, ist ohne Crewgewicht minimal auf die Nase getrimmt und erreicht die maximale Wasserlinienlänge, wenn das Boot beladen ist. Das ist einfach perfekt.

Fast ausschließlich stellen die Werften heute noch 9/10-getakelte Riggs auf ihre Konstruktionen. So auch J-Boats. Bei der J 109 ist es ein Mast

von Sparcraft. Das kastenförmige Profil ist schmal im Querschnitt, aber ausgesprochen lang. Zwei Salingpaare sowie eine Rodverstagung stützen es ab. Das ist die richtige Maßnahme für diese Riggart, auch wenn Rod empfindlicher als Draht ist, weil er z. B. beim Mastlegen nicht zu stark gebogen werden darf oder gar geknickt (dann muss man eine Rodwante sofort austauschen, will man bei der nächsten Gelegenheit keinen Mastbruch riskieren).

Die Sparcraftpalme braucht eine extreme Oberwantspannung und Rod bietet die dazu passende geringe Dehnung. Über Mittel- und Unterwants kontrolliert man die Mastbiegung. Bei unserem Testboot war die Riggspannung noch etwas zaghaft eingestellt, diese kann aber noch optimiert werden. Ansonsten biegt der Mast perfekt.

Das Achterstag ist bei der J 109 ein echtes „Trimmstag“ und daher mit einem Hydraulikzylinder ausgerüstet. Der erzeugt, vorsichtig dosiert, bei Wind einen guten Teil der gewünschten Vorstagsspannung, damit das Vorsegel nicht durchhängt. Die serienmäßige Rollanlage ist von Harken und läuft prima.

Unser Testboot ist mit Laminatsegeln von Rico Sails ausgerüstet, die gut stehen. Die Garderobe besteht aus einem durchgelatteten Großsegel mit 38 Quadratmetern, einer Fock mit 30 Quadratmetern und einem Gennaker. Das 110 Quadratmeter große Segel wird an einem ausfahrbaren Gennakerbaum gesetzt, der in ein Tube in der Vorschiffkabine eingefahren wird.

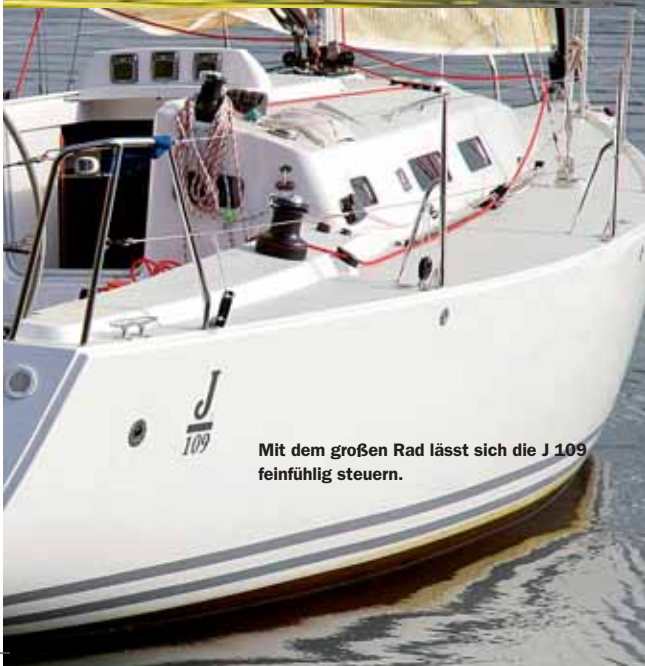
Die Fock ist dem Segelmacher ein paar Zentimeter zu lang geraten, so dass wir sie nicht stramm durchsetzen können. Das ist bei dem wenigen Wind, der an diesem Tag auf dem Bieler See herrscht aber kein Kriterium. Eine Genua mit rund 45 Quadratmetern könnte die Segelgarderobe ergänzen, was die J 109 bei Leichtwind noch mehr auf Trab brächte.

Doch auch so läuft das rund fünf Tonnen schwere Boot bei



Reichlich Segelfläche mit dem Gennaker.





Mit dem großen Rad lässt sich die J 109 feinfühlig steuern.



Ein aufgeräumtes Deck.

leichtem Wind überraschend gut. Ein Windhauch reicht und die J 109 springt an. Bereits bei fünf Knoten Wind macht das Boot um die fünf Knoten Fahrt. Als gegen späten Nachmittag etwas Thermik einsetzt und das Anemometer um die neun Knoten anzeigt, steigt die Logge bereits über sieben Knoten. Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 7,4 Knoten ist damit schon fast erreicht. Die Höhe am Wind liegt bei rund 40 Grad. Ein leichter Schrick in den Schoten bringt uns bereits auf knapp unter acht Knoten. Das sind Werte, die sich sehen lassen können. Was die J 109 raumschots zu bieten hat, das können wir an diesem Tag leider nicht ausprobieren.

Was im Cockpit auffällt, ist das riesige Steuerrad, das feinfühliges Rudergehen erlaubt. Hinter dem Steuermann ist nur noch der hydraulische Achterstagtrimmer. Alle anderen Trimmeinrichtungen sind vor dem Steuerrad angeordnet. Die Großschot mit einer Feineinstellung sowie der Traveller lassen sich durch die Speichen des Rades beim Stehen oder bequem von den Seitendecks aus vom Steuermann oder von der Crew bedienen.

Die Sitzposition ist gut. Auch Fußabstützungen fehlen nicht. Lediglich die Genuawinschen sind für den Steuermann schlecht zu erreichen, da das Rad den Weg nach vorn einschränkt. Die Klemmen und Winschen für Fallen und Strecker sind wie üblich auf dem Kajütdach montiert.

Die per Leine verstellbaren Genuaschlitten sind kugelgelagert. Das Deck ist erfreulich aufgeräumt und frei von Beschlägen. Es wird gestrichen und ist sehr rutschfest. Alternative Farben zu Weiß kosten allerdings Aufpreis. Stauraum an Deck gibt es im Ankerkasten sowie in einer großen und tiefen Backskiste an Steuerbord, die auch von der Nasszelle zugänglich ist. Das Heck ist offen, die Badeleiter kann eingehängt oder verstaut werden. Eine Ausrüstungsalternative ist eine demontierbare Backskiste, die das Heck verschließt.



Der Salon hier mit weißen Schotwänden.



Die Achterkabine ist geräumig, die Koje groß.



Nasszelle mit Backskistenzugang.



Die Navigation mit viel Platz.



Vorschiffkabine mit Gennakerbaum.



Pantry: alles da, was man braucht.



Fahrbericht J 109

Wohnen

Der europäische Geschmack unterscheidet sich stark von dem der Amerikaner, was den Innenausbau angeht. Die Werft in Les Sables d'Olonne hat daher gut daran getan, eine wohnliche Alternative in Kirschholz anzubieten. Doch auch weiße Schotwände sind möglich. Der Innenausbau ist ansprechend gemacht und das bis in die Details. Die Schapps sind entweder mit Holz oder Vinyl ausgekleidet.

Die Stehhöhe unter Deck beträgt unter dem Rahmen des Schiebeluks rund 1,82 Meter, im Vorschiff sind es 1,77 Meter und in der Achterkabine sowie im WC-Raum 1,78 Meter. Das ist nicht üppig, für viele Segler jedoch ausreichend.

Groß dagegen sind die zwei Doppelkojen, die sich auf eine Achterkabine und eine Vorschiffkabine vertei-

len. Achtern misst die Liegefläche immerhin 147 cm und ist mehr als zwei Meter lang. Wer hier liegt, kann sich zudem über ausreichend Kopffreiheit freuen. Ein Schrank und eine Ablage fassen die persönlichen Utensilien und Kleider. Die V-Koje im Vorschiff ist breiter, wir haben 1,65 Meter mal 2,05 Meter gemessen. Auch hier gibt es Schrank und Ablagen. In die Kabine ragt das Rohr des Bugsprits. Das mag manchem nicht gefallen, beim Schlafen jedenfalls stört es nicht.

Die Nasszelle ist brauchbar, aber nicht sehr groß. Das Gleiche gilt für die Pantry. Sie bietet aber alles, was man braucht, an erster Stelle einen tiefen und geräumigen Kühlschrank, einen kardanisch aufgehängten Herd und Stauraum für Pott und Pan. Sehr gefällig ist die klassische Navigation mit einem großen Kartentisch, Platz für Instrumente oder Laptop und viel Stauraum.



Zahlen

10,75 m	Länge über alles
3,51 m	Breite
1769 kg	Ballast
4944 kg	Gewicht
2,10/1,80 m	Tiefgang
38 m ²	Großsegel
30 m ²	Fock
45 m ²	Genua I
120 m ²	Spinnaker

Motor	Volvo Penta D1-20
Alternative	Volvo Penta D1-30
Leistung	14 kW bzw. 21 kW

Die Werft bietet eine Rumpfmotifikation mit einer Breite unter 3,50 m. Ein IMS-Paket ist ebenfalls lieferbar

ab 145 517 € Preis o. Segel und ohne MwSt.

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

Ultramarin,
Im Wassersportzentrum 10,
D-88079 Kressbronn,
Telefon +49 (0) 75 43/ 96 60-0,
www.ultramarin.com



Innenausbau in Holz.

Stärken und Schwächen

- + **Segeleigenschaften**
- + **Bauweise**
- + **Deckslayout**
- + **Geschwindigkeitspotenzial**
- + **feinfühliges Ruder**
- + **guter Cruiser-Racer**



Fazit

Mit ihren gut sechs Jahren auf dem Buckel ist die J 109 nicht mehr ganz jung, aber sie ist immer noch top aktuell. Und während J-Boats die J 109 fast unverändert baut, sind viele ihrer Wettbewerber wieder vom Markt verschwunden. Allein das spricht für die Qualität des Bootes, das in einigen Ländern eine eigene Klasse bildet. Als Cruiser-Racer hat sie das, was man von ihr erwartet. Wohnraum unter Deck, der zwar keine Raumwunderqualitäten hat, aber alles bietet, was Segler brauchen, die sich ausreichend Fahrtenschiffkomfort für das Wochenende oder einen längeren Törn wünschen. Auf gute Segeleigenschaften und Geschwindigkeit müssen sie trotzdem nicht verzichten. Die J 109 hat einen einladenden und freundlichen Innenausbau, bleibt aber in erster Linie ein rassiges Segelboot mit hoher Bauqualität, gutem Deckslayout und solider Ausstattung. Ein Spagat, den die J 109 mit Bravour schafft.