

Kaum Tiefgang u

Nach der J 95, die viel Furore gemacht hat, kommt mit der J 108 innerhalb kürzester Zeit ein weiterer moderner Kielschwerter von Rodney S. Johnstone auf den Markt. Das Boot hatte in Paris im Dezember Premiere und wird bei J-Boats in Sable d'Ollonne am Atlantik produziert, eine der Fertigungsstätten der amerikanischen Werft in Europa. Während die J 95 eher ein Daysailer ist, bietet die J 108 nicht nur den Vorteil des geringen Tiefgangs, sondern auch viel Wohnkomfort und Stehhöhe. Wir konnten die Baunummer I auf dem Atlantik segeln.

J 108

Maße:

Lüa 10,75 m, Breite 3,51 m
Gewicht ca. 5180 kg
Segelfläche ca. 56 m²

Preis

ab 149 900 Euro o. MwSt.

nd viel Platz





Mit wenig Tiefgang und guten Segeleigenschaften überzeugt die J 108.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Basis der J 108 ist der Rumpf der schnellen J 109, die seit mehr als fünf Jahren auf dem Markt ist und sich zu einer beliebten Einheitsklasse mit fast 400 verkauften Booten entwickelt hat. Die „8“ im Ziffernblock signalisiert das Kielschwertkonzept. Für diese Konstruktion wurden Maße wie Länge (10,75 m) und Breite (3,51 m) des bewährten Rumpfes beibehalten, das Boot als Kielschwert allerdings in einigen grundlegenden Punkten modifiziert.

Die maßgeblichen Änderungen des Rumpfes finden sich unterhalb der Wasserlinie: Das ist zunächst einmal die Kielkonstruktion. Unter

dem Rumpf hängt ein hydrodynamischer Stummelkiel mit einem Tiefgang von gerade einmal 1,25 Metern. Das ist ein Wort gegenüber der J 109, die es wahlweise mit 2,10 Metern oder 1,80 Metern Tiefgang gibt und auf alle Fälle ein Wert, von dem wir am Bodensee für eine Yacht dieser Größe sonst nur träumen können.

Das zusätzliche und aufholbare Schwert hat allein die Funktion, abgelassen zu verhindern, dass das Boot zu viel Abdrift hat und reicht abgelassen 2,10 Meter tief. Um das aufrichtende Moment in etwa zu erhalten, haben die J-Boat-Konstrukteure einige Kilogramm Blei mehr in den Kiel gepackt, der jetzt 2000 kg gegenüber

den 1769 kg des tief gehenden Kiels der J 109 wiegt. Logischerweise ist damit auch das Boot insgesamt etwas schwerer. Es sind aber kaum mehr als 200 kg, was bei rund fünf Tonnen Eigengewicht nur eine untergeordnete Rolle spielt.

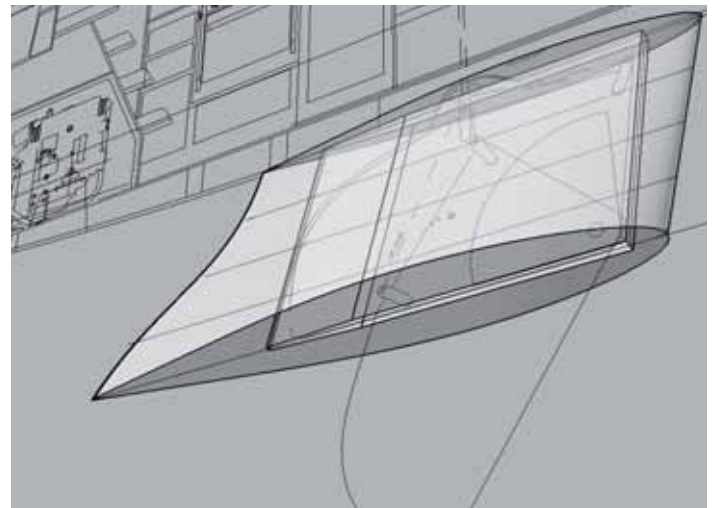
Das Schwert wird über zwei Leinen auf dem Deck bedient. Zwei Leinen deshalb, weil eine Leine dazu dient, das abgelassene Schwert im Seegang zu fixieren. Beide Leinen laufen von der Klemmenbatterie auf dem Kajütdach nach vorn, werden am Ende der Schieluk-Garage zusammengeführt und führen von dort in einem Edelstahlrohr durch die Kabine nach unten zum Kiel. Die Konstruktion mit ei-



Bugsprit der J 108.



Das Cockpit der J 95 ist offen. Optional gibt es eine Backskiste, um es zu schließen. Sie ist dann Steuermannssitz.



Die Schwertkielkonstruktion der J 108. Kurzer Weg und Leichtgängigkeit zeichnen das System aus.



Großes Cockpit, gut sichtbar ist die Doppelruderanlage.

Technik

J-Boats hat sich des bewährten, aber aus der Mode gekommenen Kielschwerters neu angenommen und das Konzept modernisiert, während andere Werften auf den Schwenk- oder Hubkieler setzten. Unter den modernen Rumpf der J 109 hat Rodney S. Johnstone einen neu entwickelten, hydrodynamisch günstigen Kiel mit angelegter Bombe und ein aufholbares, 2,10 Meter tief reichendes Schwert gepackt.

Mit nur 1,25 Meter Tiefgang lässt sich bereits so hervorragend und sicher segeln, dass man den Festkiel

kaum vermisst, denn zwei Tonnen Blei geben der J 108 das notwendige aufrichtende Moment, das das Boot stabil segelt. Das Schwert wird in erster Linie dazu gebraucht, um auf Amwind-Kursen die Abtrift zu reduzieren. Raumschots wird es hochgeholt und so die benetzte Fläche reduziert.

Den Nachteil des kurzen Ruderblatts hat der amerikanische Designer durch eine Doppelruderanlage ausgeglichen. Der Vorteil des unempfindlichen Kielschwerters gegenüber dem Schwenk- oder Hubkieler ist, dass es weit weniger Kräfte braucht, das klappbare Teil aufzuholen.

ner Wippe ist sehr leichtgängig und bequem, man braucht nicht einmal eine Winsch. Nur rund 90 Zentimeter Leine werden per Hand geholt, dann ist das Schwert oben. Das Führungsrohr der Leinen wurde so in die Kabine integriert, dass es kaum stört. Es steht hinter dem Cockpittisch und fungiert bei Seegang als sicherer Halt unter Deck.

Die zweite wichtige Änderung ist die Ruderanlage. Statt eines tief reichenden Ruders hat die J 108 eine Ruderanlage mit zwei nach außen versetzten Blättern. Die können dann passend zum Kiel kürzer ausfallen. Diese Ruderanlage kommt nicht ganz an das einzelstehende, gut vorbalancierte und lange Ruderblatt der federleicht zu steuernden J 109 heran, ist aber feinfühlig genug, dass sich das Boot präzise steuern lässt. Die J 108 liegt auch bei mehr Lage gut am Rad und lässt sich stabil auf Kurs halten, auch wenn man das Steuer einmal loslässt. Eine Pinne gibt es als Alternative nicht.

Die dritte wichtige Änderung betrifft das Rigg und den Segelplan. So ist der Zwei-Salingmast der J 108, der mit Rod-Wanten abgestagt wird, rund einen halben Meter niedriger als der der J 109 (13,18 Meter). Und während auf der J 109 eine Genua gefahren werden kann, wird bei der J 108 wegen der langen, stark gepfeilten Salinge nur eine Fock gesetzt. Und auch den ausfahrbaren langen Gennakerbaum der J 109 baut die Werft nicht ein, sondern stattdessen einen festen Bugsprit, an dem die Crew ein fliegendes Segel fahren kann, das mit 97 m² rund 13 m² kleiner ausfällt als das der Schwester.

Der Abstand zur Fock ist bedingt durch die reduzierte Länge des Bugsprits nicht sehr groß, so dass das Schiften zum richtigen Zeitpunkt etwas geübt sein will. Noch einfacher geht es, wenn man hier ebenfalls ein rollbares Segel und einen Roller einsetzt. Das alles zeigt, dass bei der J 108 das Pendel eher in Richtung einfacher



Gutes Raumangebot und eine Stehhöhe von 1,82 Meter.

Handhabung mit kleiner Crew und schnellem Fahrtensegler ausschlägt, während die J 109 ein reinrassiger Cruiser-Racer mit Schwerpunkt Racer ist.

Doch das ist nicht zum Nachteil des Bootes. Das Boot

segelt gut, flott und vor allem sicher. Es ist keine hochgezüchtete Rennmaschine, sondern ein gutmütiges Fahrtenboot mit hervorragenden Allroundeigenschaften bei allen Bedingungen, die die Crew nie überfordert.

Wohnen

Was neben dem geringen Tiefgang von minimal 1,25 Metern für die J 108 spricht, ist der hohe Wohnkomfort für ein eher sportliches Boot. Zwei Kabinen mit zwei Doppelkojen stehen zur Verfügung. Die Liegeflächen sind mit 2,20 mal 1,45 Meter (Achterkabine) und 2,08 mal 1,88 Meter (Vorschiff) sehr groß. Erfreulich großzügig ist auch die Kopffreiheit in der Achterkabine, so dass man sich beim Liegen nie eingengt fühlt. Eine fünfte Koje kann im Salon gebaut werden. Dafür gibt es ein

Brett, das unter den Polstern liegt und einfach nach vorne gezogen wird. Darauf kommt dann ein Einlegekeil und fertig ist die 1,95 mal ein Meter große Salonkoje.

Die Stehhöhe im Boot beträgt maximal 1,82 Meter am Niedergang und reduziert sich ansonsten auf rund 1,76 Meter in der Nasszelle. Das ist in den meisten Fällen ausreichend und ein Wert, der letztlich der Eleganz des Bootes zugute kommt, da das Boot nicht hochbordig wird. Der schöne Innenausbau überzeugt u. a. durch Wegerungen, massive Umleimer mit runden Kanten oder die Vinyl-Verkleidungen.



Nasszelle mit Zugang zur Backskiste.



Zusätzliche Koje im Salon.



Alles was man braucht, bietet die Pantry.

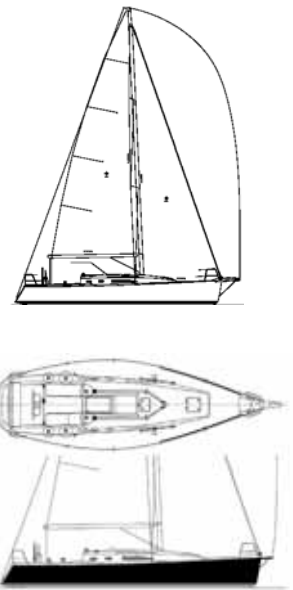
Bei rund drei Beaufort und langer Atlantikdünung erreichen wir bis knapp über sieben Knoten am Wind. Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit liegt noch etwas darüber bei rund 7,4 Knoten. Trotz hochgeholtem Schwert macht sich Abtrieb jetzt nur wenig bemerkbar. Der Wendewinkel, bei dem man vor allem bei Leichtwind etwas Kompromisse machen muss, liegt knapp unter 100 Grad. Ein Wert, der angesichts der Atlantikdünung und des Tidenstroms relativiert werden muss, da wir mit Power gegen die Welle laufen und das Boot nicht pressen. Ansonsten dürfte der Wert sich so um die 95 Grad einpendeln, was durchaus in Ordnung geht.

Bauausführung und Bauqualität gefallen. Die Werft laminiert Deck und Rumpf als Sandwichlaminat. Der Kern ist Balsaholz. Geklebt wird im Vakuuminfusionsverfahren, wobei allerdings kein Epoxi, sondern ein hochwertiges Vinylesterharz verwendet wird. Stark beanspruchte Bereiche werden verstärkt oder wie der Kiel massiv laminiert.

Die Möblierung wird in Blöcken in der werfteigenen Schreinerei vorgefertigt und dann in den Rumpf gestellt und eingeklebt. Noch bevor das Deck aufgeklebt wird, kommen auch die Wegerungen in die Schale.

Fazit

Ein Boot, wie man es mit diesem Konzept in dieser Größenklasse kein zweites auf dem Markt findet und das den geringen Tiefgang mit viel Wohnkomfort kombiniert. Die zeitlos elegante Yacht lässt sich gut steuern. Ob das Schwert oben oder unten ist, macht sich in der Krängung nicht bemerkbar. Die J 108 segelt gut und ist ein schneller Cruiser. Die Lebendigkeit und Leichtigkeit der Schwester J 109 geht allerdings etwas verloren. Das ist der Kompromiss, den man machen muss.



Zahlen

10,75 m	Länge über alles
10,25 m	Rumpflänge
9,30 m	Wasserlinienlänge
3,51 m	Breite
1,25/2,10 m	Tiefgang
5180 kg	Gewicht
2000 kg	Ballast
56 m ²	Segelfläche 100 %
97 m ²	Gennaker

Volvo D1-30,	Motor m. Saildrive
28 PS/21 kW	Leistung
7,43 kn	theor. Rumpfg.

Sonderausstattung (u. a.): Warmwasser, Ladegerät, Cockpitdusche, Landanschluss, zusätzlicher Schrankausbau Salon, Zusatzbatterie

ca. 179 280 €	Basispreis o. Segel ab Werft
ca. 200 000 €	Boot segelfertig mit Komfortpaket

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

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

- Stärken und Schwächen**
- + Design
 - + geringer Tiefgang
 - + Segelleistung
 - + Kielkonzept
 - + Handhabung
 - + Wohnkomfort