

# YACHTTEST

J 22

Auffallend gute Segel-eigenschaften und eine einfache Handhabung sind die herausragenden Merkmale der J22. Der Status einer Einheitsklasse prädestiniert dieses kleine gefällige Kielschiff für den Regattaeinsatz Boot gegen Boot. Aber auch kleinere Törns lassen sich problemlos durchführen.



Die J22 unter Spinnaker: Hier zeigt sich, was sie kann. Ohne zu geigen, läuft sie wie auf Schienen, ohne Tendenz, in die Sonne zu schießen.

Testkommentar:  
Joachim F. Muhs

**O**ffene Kielboote bekommen YACHT-Tester selten unter die Bootsschuhe: Wenn schon ein Boot von fast sieben Metern Länge, dann muß es heute vier Kojen bieten, Pantry und WC. Hochbordige Rümpfe sind die Folge, die manchmal wie Schwimmblasen auf dem Wasser wirken. Anders die J 22: Hier hat Konstrukteur Rod Johnstone ein Boot gezeichnet, das so gar nicht in dieses Klischee passen will, das eher altmodisch wirkt. Immerhin ist sein J-22-Konzept

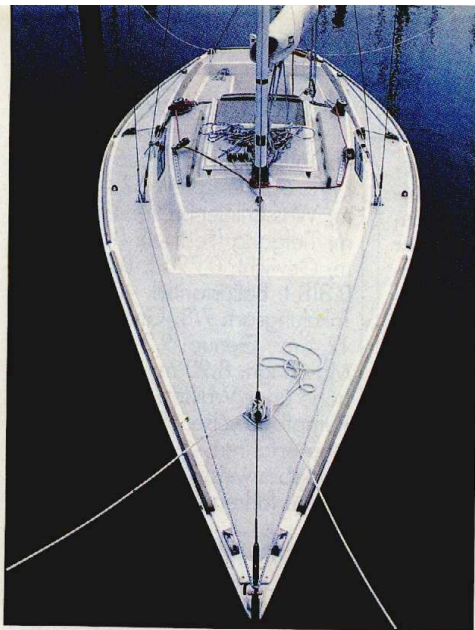
bereits 1984 entstanden, und in sechs Jahren weltweit 1000 verkaufte Einheiten zeugen in der Tat von einem Verkaufserfolg.

So besticht dieses schmal und kantig wirkende Bötchen durch Linien, denen man ansieht, für das Wasser und nicht in eine Formel gezeichnet zu sein – schon gar nicht, um mit Wohnkomfort zu glänzen. Auffallend schlanke Enden und eine schmale Wasserlinie, dazu eine tiefgehende Kielflosse und ein ebensolches Ruder machen aus der J 22 eher ein – wenn auch leicht zu handhabendes – Sportgerät als ein Wohnboot.

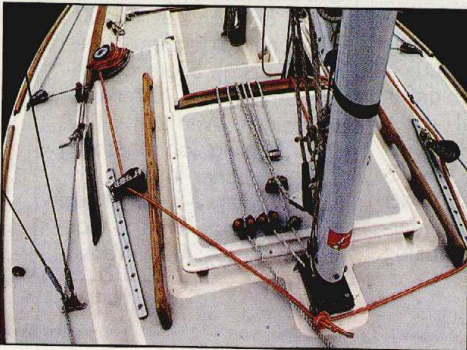
Natürlich ist das beabsichtigt: Ohne Konzession an irgendeine

Rennformel, lediglich dazu gedacht, direkten Segelspaß zu vermitteln, kam die J 22 ohne Unterdeckseinbauten (sieht man einmal von Auftrieb tanks im Vorschiff, unter der Cockpitwanne und dem gesamten Achterschiff ab) zum YACHT-Test nach Dampf. Daß sie inzwischen den Status eines Einheitsklassenbootes bekommen hat, ist da eher lusthemmend, denn die Klassenregeln erlauben lediglich eine 100-Prozent-Fock mit 9,2 Quadratmetern zum 12,4-Quadratmeter-Großsegel, was, vergleicht man diese Segelfläche mit ähnlich schweren Booten, wenig erscheint: Sprinta Sport und Nissen 23 beispielsweise

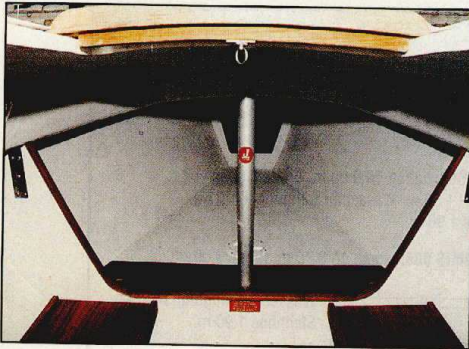




**Das schlanke Vordeck:** Holzleisten bieten den Füßen Halt, wenn man das Deck denn betreten muß. Im Regelfall ist sämtliche Bedienung der Fallen und Strecker vom Cockpit aus möglich. Gut zu erkennen: weit innen angreifende Wanten und auf dem Aufbau liegende Fockleitschienen.



**Der Mast steht in einer Mastspur auf dem Aufbau.** Fallen und sonstige Leinen führen auf Curryklemmen am Mastfuß: Das ergibt in der Hektik eines schnellen Manövers Leinenchaos. Hier ist eine bessere Anordnung nötig.



**Gährende Leere unter Deck:** Zum Übernachten sind Luftmatratzen nötig. Aber es gibt Lufttanks, die das Boot sinksicher machen. Licht kommt durch das Schiebeluk unter Deck und durch zwei schmale Fenster.

trumpfen mit 29 Quadratmetern auf.

Doch der Schein trügt: Die Klassenregeln lassen 275 Kilogramm Mannschaft zu. Mit drei Mann Standard-Crew ergibt sich zur Verdrängung des Bootes von 800 Kilogramm eine Segeltragzahl von 4,54 bei einer Segelfläche von 21,6 Quadratmetern. Eine normale Besegelung also, die dafür auch von zwei Mann auf der Kante noch zu beherrschen ist.

Schon am Steg beim Hangeln über Vorschiff und Seitendeck zeigt sich, daß das Boot rank ist. Die J 22 wird standardmäßig nicht mit einem Seezaun ausgerüstet. Auf Wunsch kann jedoch

eine 40 Zentimeter hohe Reling mit nur einem Drahtdurchzug montiert werden. Das große Cockpit, ohne hohes schützendes Süll, bietet dennoch einen sicheren Arbeitsplatz.

Es wehte mit annähernd 4 Beaufort, als wir um die Pfähle und Boote herum aus dem Damper Hafen heraussegelten: kein Problem für die 22er, die spontan – einer Jolle ähnlich – auf jedes Ruderlegen reagierte. Allerdings müssen schon zwei bis drei Knoten Fahrt im Schiff sein, sonst treibt das Boot schnell quer; eine Folge des schmalen Lateralplanes, der nur bei ausreichender Anströmung Auftrieb entwickelt.

Schon beim Setzen der Segel fielen die etwas chaotisch angebrachten Beschläge auf: Da es sich beim Testboot um ein bereits eine Saison gesegeletes Regattaboot handelte, mag die Beschlagsanordnung den individuellen Bedürfnissen seiner Crew angepaßt gewesen sein. Übersichtlich war diese Anordnung jedoch nicht, so daß während unseres Segelns dauerndes Tauwerk-Durcheinander im Cockpit herrschte.

Gleichwohl war die Qualität der Beschläge vom Feinsten: Große Harken-Blöcke für Schotumlenkungen und Baumniederholer verhindern unnötige Reibung, ebenso leichtgängige Rutscher auf den Fockleitschienen, die weit innerhalb der Wanten angebracht sind. Der Reitbalken reicht über die gesamte Cockpitbreite und teilt die Pflicht zum Mann an der Pinne gut ab. Die Großschot und der Großschottraveller liegen für den Steuermann dadurch recht günstig. Dies ist auch wichtig, denn die J 22 muß aufrecht gesegelt werden, will man ihr beachtliches Geschwindigkeitspotential nutzen. Da wird es nötig, Böen mit Hilfe des Travellers „auszuschüteln“.

Dampfablassen ist bei der J 22 indessen auch mit dem Achterstag möglich: So läßt eine ausgeklügelte Umlenkung des Achterstagspanners zum Crew-Ausreithpunkt hin eine Regulierung dieses Stags zu: Ein sternförmiger Dreierblock, der in das etwa zwei Meter über Deck doppelt geführte Achterstag gesetzt wird, macht dies möglich.

Auf einem langen Raumschenkel ließen wir das Boot erst einmal laufen, und selbst in abrupt sich änderndem Wind gelang es immer, Segel und 7/8-getakeltes Rigg optimal anzupassen. Die J 22 belohnte das mit Geschwindigkeiten von sechs Knoten und mehr (wenn es mit 4 Beaufort wehte), wobei man dieses Erlebnis sehr direkt erfährt, sitzt man doch relativ ungeschützt auf niedrigem Freibord.

An der Kreuz kommt dann auch schon mal Wasser an Deck und ins Schiff, so daß man besser mit eingestecktem Niedergangsschott fährt. Gleichwohl macht Wasser unter Deck wenig, denn viel Einrichtung ist nicht zu verderben. Die Klasse läßt, wie gesagt, eine Crew von

drei gestandenen Männern (90 Kilogramm) zu, und die braucht man bei mehr Wind zur Vergrößerung des aufrichtenden Moments auf der Kante auch. Unter 3 Beaufort wünscht sich allerdings selbst eine Zwei-Mann-Crew eine größere Genua, um dem Boot bessere Leichtwind-eigenschaften zu geben.

Mit der langen Pinne und dem Ausleger machte es dennoch Spaß, die J 22 am Wind zu fahren: Sie segelt exakt – eine hervorragende Profilierung von Ruder und Kiel läßt das zu – und reagiert sensibel auf kleinste Ruderausschläge, allerdings auch auf die Bewegungen der Besatzung. So fährt sich dieses Kielboot wie eine Jolle, nur mit dem Vorteil, unkenterbar zu sein. 32 Dekanewton (etwa 32 Kilopond) Auftrieb am Masttopp belegen nach YACHT-Definition, daß sich dieses Boot aus einer waagerechten (90-Grad-)Lage selbst wieder aufrichtet. Beim Betreten des

## Gesamteindruck

Mit hervorragend strakenden Linien und ohne eine Anpassung an irgendeine Rennformel ist dem Amerikaner Rodney Johnstone mit der J 22 ein gut segelndes offenes Kielboot gelungen, das mit 1000 weltweit verkauften Einheiten Klassenstatus bietet. Als bislang kleinstes Boot der J-Familie zeigte sich die J 22 zwar rank, ist mit ihrer Klassenbesegelung jedoch eher gutmütig zu segeln. Richtiger Segelspaß kommt ab 4 Beaufort auf, dann werden alle Hände gebraucht. Die J 22 ist gut verarbeitet und mit erstklassigen Beschlägen ausgerüstet. Ein Boot mit dem Segelspaß einer Jolle und der Sicherheit eines Kielbootes.

## Gut

Linien  
Kiel-Ruder-Abstimmung  
Segeleigenschaften

## Verbesserungswürdig

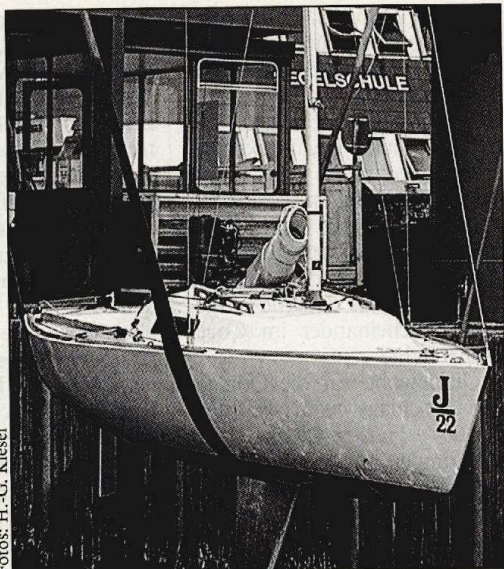
Beschlagsanordnung  
Ausreithilfen  
Seereling  
Zusätzliche Genua



# YACHTTEST

J 22

Fotos: H.-G. Kiesel



Im Kran erkennt man die schlanken Unterwasserlinien der J 22: Der scharfe Steven läuft in einen flachen Boden aus.

Vordeck läuft dieses doch kleine Boot zudem nicht aus dem Ruder, was auf eine gute Auftriebsverteilung über seine gesamte Rumpflänge hindeutet.

Bei allem Spaß, den dieses Boot vermittelt, sind dennoch einige Mängel zu vermelden:

Zwar ist das Deck rutschfest und eine rund um das Deck führende Holzleiste gibt den Füßen Halt, aber ohne Seereling sollte man die offene See mit diesem Boot nicht befahren. Eine Unterlassungssünde sind auch fehlende Abstützleisten im

Cockpit. Besser noch wären Ausreithilfen in Form von Gurten, die, über den Cockpitboden gespannt, der Crew Halt geben. Auch über die Beschlagsanordnung sollte die Werft nachdenken. Hier läßt sich einiges zur besseren Übersicht des laufenden Gutes an Deck tun. Das indessen sind Kleinigkeiten.

Sieht man die J 22 als Sportgerät, dann stört der fehlende Innenausbau nicht. Mit ausreichenden Polstern oder Luftmatratzen kann man unter ihrem Kajütdach allemal übernachten.

Wichtiger sind indessen die Segeleigenschaften, und die sind mit hervorragend zu beurteilen. Der Segelspaß ist groß, wenn auch das Aufkreuzen mit diesem Boot, insbesondere bei rauher See, durch das harte Einsetzen und häufig überkommenendes Wasser etwas ungemütlich ist. Absolute Lust bereiten dafür die Raumbgänge, zumal unter Spinnaker, wenn das Boot ins Gleiten kommt. Bis zu etwa 5 Beaufort können auch zwei Mann die J 22 dirigieren, darüber sollte die volle Besatzung gefahren werden.

## WERFTANGABEN

Rumpflänge (Lüa): 6,86 m;  
LWL: 5,79 m; Breite: 2,43 m;  
Wasserlinienbreite: 1,90 m;  
Tiefgang (Festkiel): 0,95 m;  
Gewicht: 0,794 t; Ballast: 0,318 t; Ballastanteil: 40 %;  
Takelungsart: 7/8; Großsegel: 12,4 m<sup>2</sup>; Genua: 9,2 m<sup>2</sup>;  
Mastlänge: 8,90 m; Masthöhe über Wasser: 8,40 m;  
Rumpfbauweise: Handauflegeverfahren - Sandwich;  
Decksbauweise: Handauflegeverfahren - Sandwich.

Standardpreis (ohne Segel) einschl. MwSt. ab Händler: 33 900 Mark; Preis mit Grundausstattung einschl. MwSt. ab Händler: 44 500 Mark, mit folgendem Zubehör (Auszug): Seereling, Segel, Lenzpumpe, Unterwasseranstrich; Werft: T.P.I. USA, D.P., Yachting Johannesburg S.A.; deutscher Importeur/Händler: J-Supply Kesselnic und Kock GmbH, Industriestraße 57, 2000 Wedel.