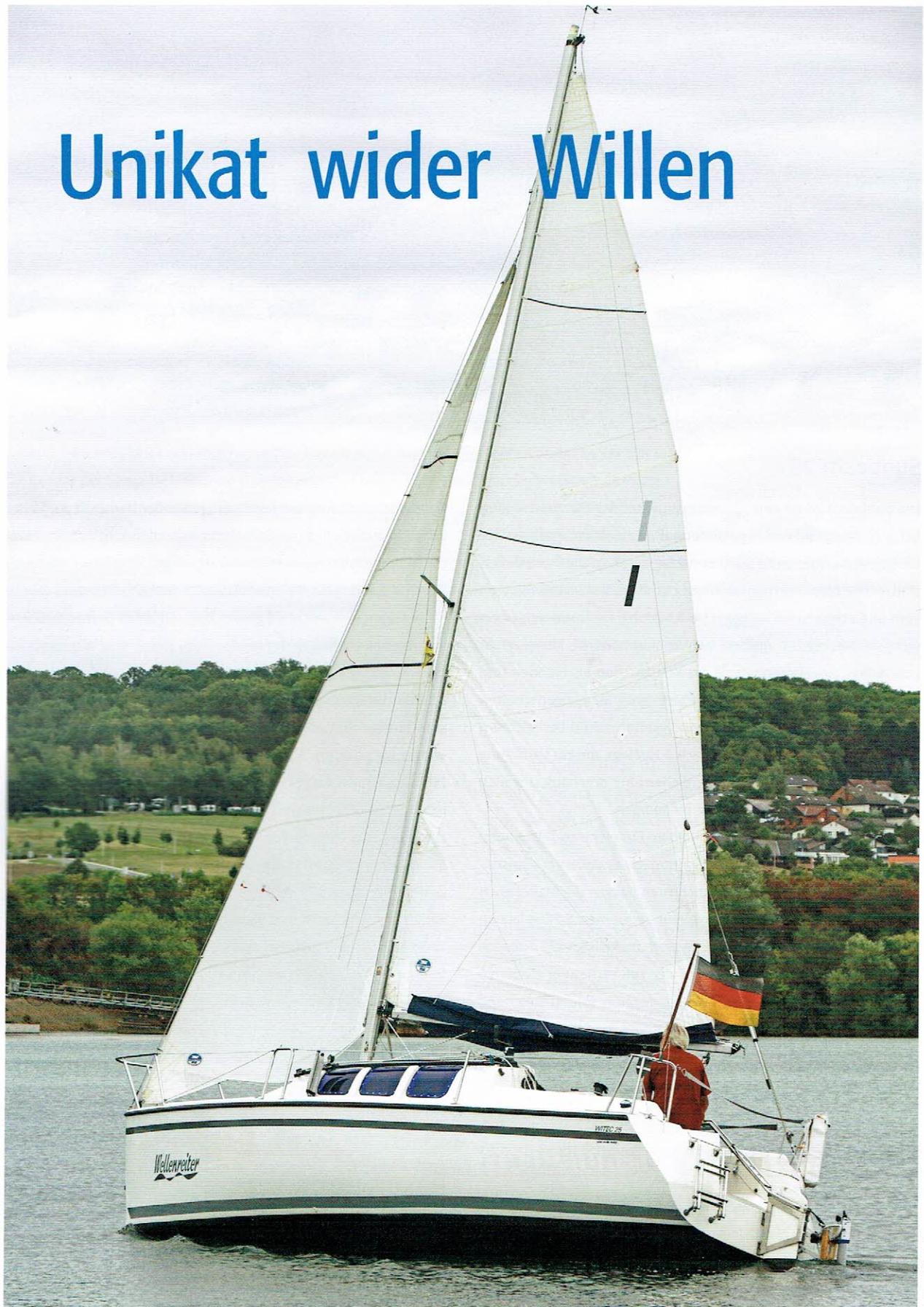


Unikat wider Willen



Alle Fotos: Inke Fedleren

Die J/V 25 sollte ursprünglich als Witec 25 in Serie gebaut werden, dennoch blieb sie ein Einzelstück. Ganz nach den Vorstellungen des ersten Eigners konstruiert und gebaut, unterscheidet sie sich deutlich von der Uniformität aktueller Großserienyachten. Jan Kuffel hat die ungewöhnliche Schwertkonstruktion gesegelt.



Das Cockpit eignet sich gleichermaßen zum Relaxen wie zum Segeln, es bietet bis zu vier Seglern ausreichend Platz. Die Duchten sind bequem, wer es sportlich mag, reitet auf dem Seitendeck aus.

Von seinen Anfängen in den frühen siebziger bis in die neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts hinein spielte der Selbstbau von Booten und Yachten eine wichtige Rolle im Segelsport, und auch in Deutschland hatte sich eine regelrechte Szene von Do-it-yourself-Enthusiasten entwickelt. Viele kauften sich einen Stapel

Sperrholz nebst Bauplan und zimmerten sich ein kleines Waarship zusammen, andere sahen in einer Lkw-Ladung Stahlplatten und einem Schweißgerät bereits die Erfüllung kühner Weltumsegelungsträume. Auch die Ergebnisse zeigten eine große Bandbreite. Neben akribisch und mit viel Professionalität gebauten Booten, die Werfterzeugnissen kaum nach-

standen, fanden sich viele Projekte, die aus Kostengründen mit heißer Nadel nach der Maxime „Hauptsache schwimmt“ gestrickt wurden oder nach vielen Jahren als unvollendete Gartendekoration endeten.

Von dieser Selbstbaugeneration ist die Judel/Vrolijk 25 weit entfernt, obwohl auch sie sozusagen „fachfremd“ entstanden ist. Ihr Konstruktionsauftrag erging 1991 an das Bremerhavener Designbüro, nachdem sich der zukünftige Eigner lange nach einem zu seinen Wünschen passenden Serienboot umgesehen hatte, ohne fündig zu werden. Also selber machen, aber richtig, daher verließ er sich für den Entwurf auf Erfahrung und internationales Renomee.

Etwas besonderes sollte das neue Boot werden, vom Design her eigenständig, trailerbar, flachgehend für seichte Gewässer, dennoch steif genug für den Einsatz auf See, komfortabel bewohnbar und schnell genug für Regatten. Und obendrein geeignet für die Serienfertigung, denn eine solche wurde für die nähere Zukunft ebenfalls geplant.

Ein umfangreiches Lastenheft also, das sich nicht durch eine Konstruktion „von der Stange“ umsetzen ließ, sondern für einige Bauteile ungewöhnliche und innovative Lösungen erforderte. ▶



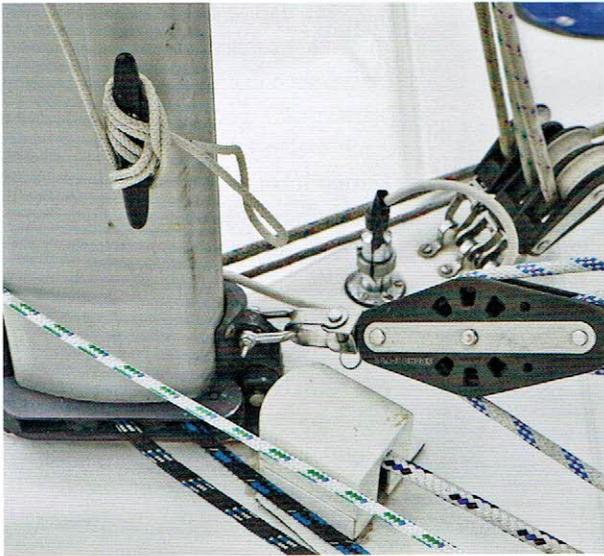
Alle Beschlüge sind von guter Qualität und richtig platziert, das Boot lässt sich auch gut einhand segeln.



Durch den großen Aufbau bleiben nur schmale Seitendecks, dennoch kommt man gut auf das Vorschiff.



Das Rigg verlangt keine großen Trimmkünste, es lässt sich einfach einstellen und steht sehr sicher.



Der Mast steht an Deck, alle Trimmleinen sind nach achtern umgelenkt.



Ein Elektromotor reicht als Flautenschieber völlig aus, Verbrennungsmotoren sind auf dem See nicht zugelassen.

Konstruktion

In der J/V-25 finden sich Konstruktionsmerkmale durchaus unterschiedlicher Bootsgattungen vereint. So ist sie zunächst einmal wie eine moderne Interpretation des Jollenkreuzers konzipiert, mit breitem U-Spant, breitem Heck und insgesamt recht flachen Unterwasserschiffslinien. Für mehr aufrichtendes Moment sahen die Konstrukteure zusätzlich 280 Kilogramm Innenballast vor, unterstützt durch einen 150 Liter fassenden Wasserballasttank, der sich je nach Bedarf füllen oder lenzen ließ.

Nur kurze Überhänge vorn und achtern sorgen für eine verhältnismäßig lange Wasserlinie von fast sieben Metern bei 7,60 Meter Rumpflänge, die Breite fällt mit 2,48 Metern moderat und trailerfähig aus. Für den nötigen Innenraum sorgt neben einem gemäßigt hohen Freibord ein voluminöser Aufbau, dessen Höhe durch eine starke Rundung optisch kaschiert wird. Ebenfalls unkonventionell fällt die Gestaltung der Fenster aus, die nicht horizontal, sondern vertikal angeordnet sind und der Aufbaurundung bis in das Aufbaudeck folgen, eine technisch nicht ganz unproblematische Lösung. Da sich der Rumpf nach achtern nur noch wenig verjüngt, bleibt

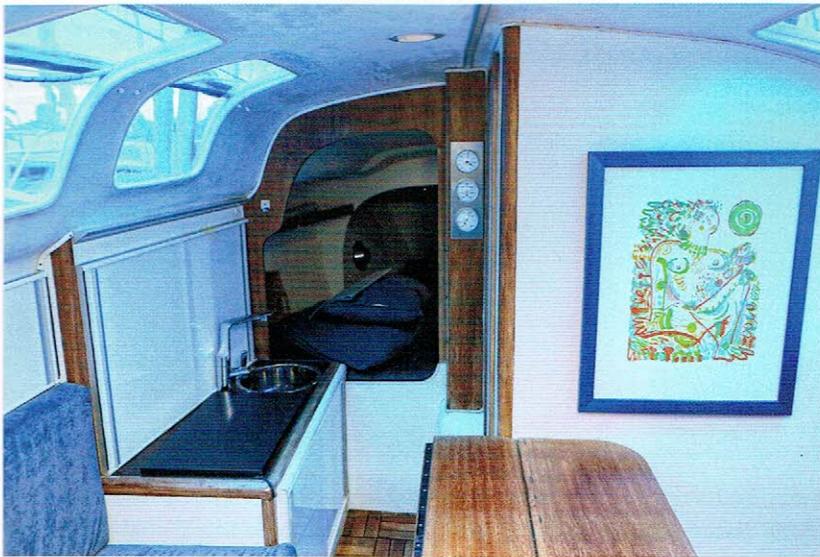
viel Platz für ein verhältnismäßig großes Cockpit. Bei einem angegebenen Leergewicht von gerade mal 700 Kilogramm fällt die Amwind-Segelfläche mit 26 Quadratmetern großzügig aus, ein einfaches 7/8-Rigg mit gepfeilten Salingen bietet hier ausreichend Trimm-Möglichkeiten und lässt sich einfach legen und stellen.

Ausgelegt wurde die Konstruktion für den GFK-Bau in Negativformen, da der zukünftige Eigner auf ein professionelles Finish und wenig

Pflegeaufwand Wert legte. Der Bau der Formen und anschließend des kompletten Bootes erfolgte im eigenen Betrieb, Know-how und Manpower waren vorhanden, auch wenn hier sonst keine Boote entstanden. Von hier war der Ideensprung zu einer kleinen Serienfertigung nicht weit und es entstand noch ein weiterer Kasko, anschließend verlief das Projekt aber im Sande. Die Formen existieren übrigens heute noch und warten auf erneuten Einsatz. Nach der Fertigstellung des Prototypen



Auch die Backskisten fallen für die Bootslänge groß aus, sie fassen auch zusätzliche Ausrüstung für den Urlaub.



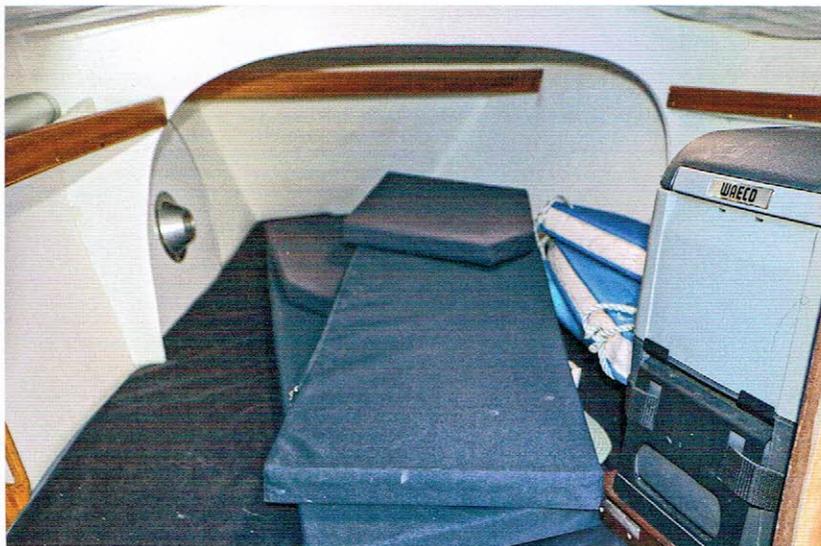
Der „blaue Salon“ ist kein Fotofehler, sondern der Effekt der getönten Scheiben. Das Interieur ist hell und freundlich gestaltet, die J/V-25 bietet relativ viel Platz.

wurde er von 1994 bis 1999 auf dem Steinhuder Meer hauptsächlich für Regatten genutzt, anschließend erlahmte das Interesse und das Boot wurde eingelagert und fiel in einen langen Dornröschenschlaf.

In neuem Glanz

Der heutige Eigner fand das Boot 2013 und unterzog es einem dreijährigen Refit. Vor allem das Interieur hatte durch die feuchte Lagerung sehr gelitten und wurde komplett

neu gestaltet. Rumpf und Deck in Epoxid-Sandwich-Bauweise hatten die Jahre hingegen in hervorragendem Zustand überstanden und bedurften lediglich einer gründlichen Reinigung. Heute liegt das Boot auf der Northeimer Seenplatte und wird ausgiebig für den „Afterwork-Schlag“ genutzt. Der kleine Yachthafen ist hauptsächlich mit Kleinkreuzern der siebziger und achtziger Jahre belegt, unter anderem eine auffällig große Population von Dehlers Delanta der ersten Generationen. ▶



Auch im Vorschiff lässt es sich zu zweit schlafen, es eignet sich aber wohl besser als Kinderzimmer. Der jetzige Eigner hat eine große Kühlbox nachgerüstet.

TEAK-DECK ?

Nur aus echtem

TEAKHOLZ

von den Profis von

DANIEL GEORGUS

...nur echtes **HOLZ**

fühlt sich wie

HOLZ an

...nur echtes **HOLZ**

wächst nach

Wir sind wie
immer für Sie **da**,
und auch unser
Lager ist gut
gefüllt!



DANIEL GEORGUS

Simon - Bolivar - Str. 29

D - 28197 Bremen

Tel.: 0421 545411

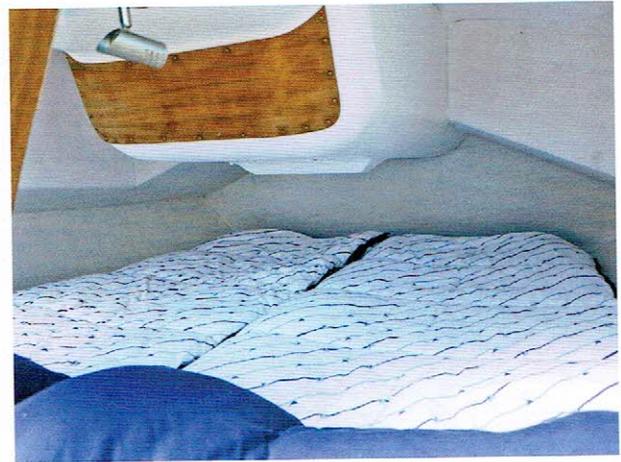
Fax: 0421 547994

Teak-Stabdecks und Bootsbauhölzer

www.georgus.de



Die kleine Längspantry an Backbord ist für einen „Weekender“ völlig ausreichend und bietet ausreichend Stauraum.



Das große Doppelbett im Heck wirkt für eine Traileryacht fast schon luxuriös, auch zwei große Schläfer fühlen sich hier wohl.

In diesem Umfeld wirkt die J/V-25, deren Konstruktionsdatum nun auch schon beinahe dreißig Jahre zurückliegt, auffällig modern. Der recht steile Steven, das offene Heck und die futuristische Fensterlinie wirken heute vermutlich zeitgemäßer als in den neunziger Jahren, auch die Riggproportionen lassen eher auf eine aktuelle Konstruktion schließen. Auch vom Zustand her könnte das Boot fast als Werftneubau durchgehen, das Oberflächenfinish zeigt sich makellos, es ist durchgängig hochwertige Deckshardware namhafter Hersteller montiert und am Heck hängt ein moderner Elektroflautenschieber.

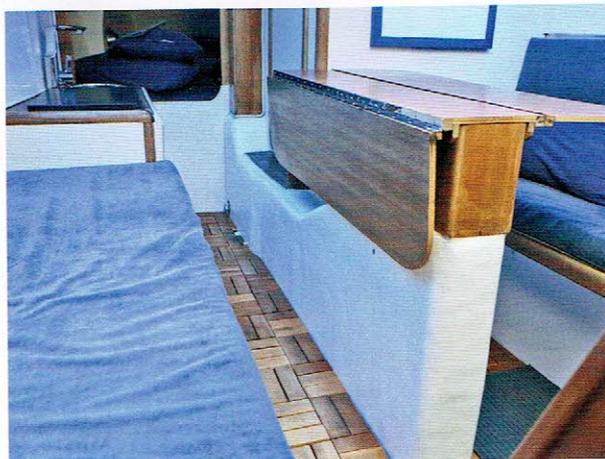
An Deck

Das Deckslayout wird vom voluminösen Aufbau dominiert, so dass die Seitendecks recht schmal ausfallen. Um dennoch enge Schotwinkel der Vorsegel für eine gute Höhe am Wind gewährleisten zu können, ist die Montage der Schotschienen recht unorthodox ausgefallen. Sie verlaufen auf Stegen in der Decksform über den stark gewölbten Aufbauscheiben. Die Hölupunkte sind leinenverstellbar, die Schoten werden über die selbstholenden Fallwischen neben dem Niedergang getrimmt. Ansonsten ist das Deckslayout recht konventionell ausgefallen. Eine recht flache Seere-

ling sorgt in Kombination mit dem Bugkorb für einigermaßen sicheres Begehen des Decks auch bei Lage, eine eingeformte Fußreling gibt dabei den Füßen zusätzlichen Halt. Im Vordeck findet sich ein angenehm großer Ankerkasten und vor dem Mast sorgt ein kleines Klapppluk für Belüftung.

Das Rigg steht in einem Klappfuß an Deck, gepfeilte Salinge sorgen für einen sicheren Stand des relativ leichten Profils, getrimmt wird über eine Talje am Achterstag.

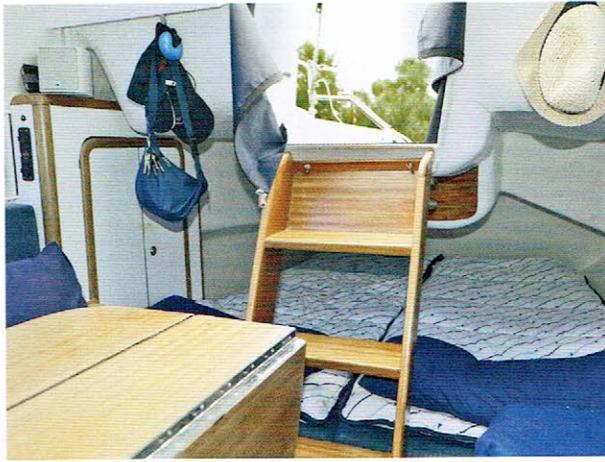
Das Cockpit fällt für einen trailerbaren 25-Füßer überraschend geräumig aus, die Duchten sind bis zum Heck gezogen und bieten



Der Schwertkasten dominiert den Salon, stört aber dennoch kaum. Vier Personen können bequem am Tisch sitzen.



Im Durchgang nach vorn lässt es sich gut kochen und arbeiten, gegenüber wurde die Nasszelle platziert.



Trotz flacher Bilge bietet die Konstruktion ausreichend Stehhöhe, der Ölzeugschrank findet sich direkt neben dem Niedergang.



Fast alle Schapps sind wie hier mit Türen ausgestattet, dies sorgt für ein sehr aufgeräumtes Schiff. Der Einsatz von milchig weißem Plexiglas setzt moderne Akzente.

volle Liegelänge zum Sonnenbaden und beim Segeln ausreichend Platz für drei Segler in Luv. Ein hohes, schmales Stühl dient dabei als komfortable Rückenlehne und sorgt für ein trockenes Cockpit auch bei mehr Wind. Wer es sportlicher mag, sitzt bequem auf dem Seitendeck mit dem Stühl in der Kniekehle, so birgt auch größere Krängung nicht die Gefahr eines Absturzes. Über den Pinnenausleger lässt sich das Boot so recht sportlich und mit direktem Blick in die Telltales segeln. Das die Crew dort bei Wind ohnehin gut aufgehoben ist, unterstreicht ein Blick auf die Zahlen, bei geringem Gesamtgewicht der Yacht trägt die Crew doch ganz erheblich zum Ballast bei. Auf einen Traveller wurde zugunsten des Komforts verzichtet, die Großschot sitzt auf einem Bügel auf dem Cockpitboden und ist dort vom Rudergänger gut zu erreichen. Alle übrigen Schoten sowie Fallen, Strecker und Reffleinen werden über Hebelstopper und Winschen beidseits des Niedergangs bedient, auch das mehrfach untersetzte Schwertfall kommt hier an.

Unter Deck

Die Aufteilung des Interieurs wird zunächst durch den großen Schwertkasten bestimmt, der den Salon teilt und als Fundament für den Tisch dient. Ansonsten ist auch hier der

erste Eindruck der Yacht zunächst ungewohnt, denn beim ersten Gang unter Deck ist zunächst alles blau! Es dauert einen Moment, bis die Erkenntnis durchsickert, dass dies an den blau getönten Aufbauscheiben und dem aus gleichem Material gefertigten Schiebeluk liegt. Nach der anfänglichen Überraschung treten wichtigere Details ins Auge. So zum Beispiel ein sehr geräumiges Doppelbett achtern unter der Cockpitwanne mit auch für zwei große Segler angenehmen Liegemaßen. Weiterhin eine eine Längspantry weiter vorn, mit großer Spüle und zweiflämmigem Spirituskocher. Ansonsten bietet der Salon noch zwei Längsbänke, so dass vier Personen komfortabel am Tisch sitzen und essen können. Die Stehhöhe beträgt im Salon ungefähr 1,70 Meter, also ebenfalls recht großzügig für ein Boot dieser Größe. Zwei weitere Schlafplätze finden sich im Vorschiff in Form einer V-Koje, die ebenfalls knapp zwei Meter Länge bietet, aber deutlich schmaler als die Achterkoje ausfällt.

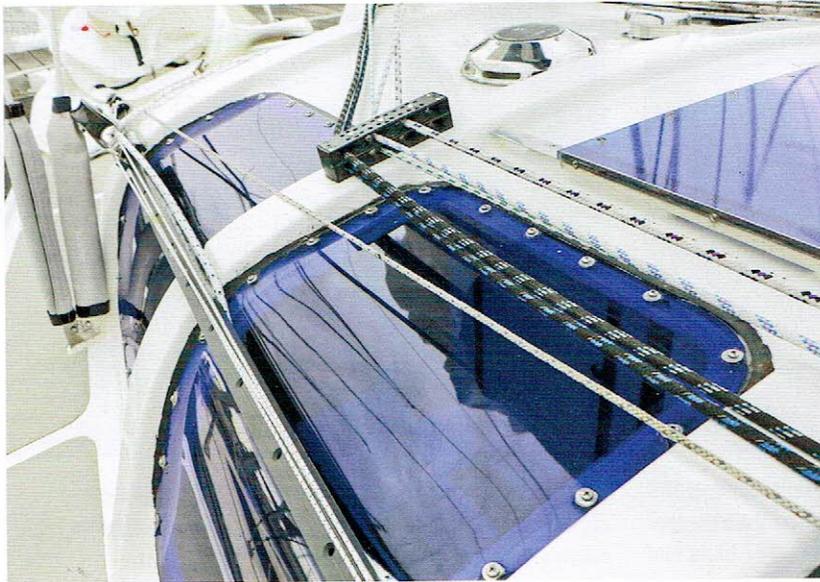
Als eine Art Raumteiler wurde zwischen Salon und Vorschiff an Steuerbord eine vollwertige Nasszelle platziert, ausgestattet mit Chemie-WC, Waschtisch und ausreichend Schrankraum.

Nachdem unsere Augen ob des blauen Lichts unter Deck den „Weißabgleich“ geschafft haben, treten

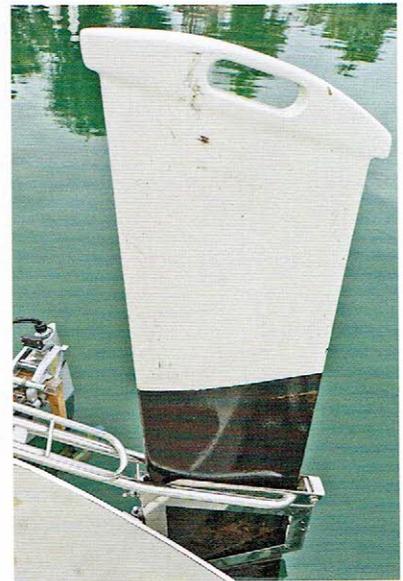
auch die Details des Ausbaus nach und nach zutage. So entsteht durch einen Kontrast von vielen weißen Flächen und Naturholzelementen ein helles und luftiges Interieur. Im Zuge des Refits hat der neue Eigner viele Klappen und Türen von Schapps, Schränken und anderen Staumöglichkeiten durch weißes Plexiglas ersetzt, was moderne Akzente setzt. Weiterhin sind fast alle Staufächer durch Türen verschlossen, so dass das Boot sehr aufgeräumt wirkt. Insgesamt ist ausreichend Stauraum vorhanden, um auch auf einem längeren Urlaubstörn den nötigen Proviant und Zusatzausrüstung zu verstauen. ▶



Eine vollwertige Nasszelle ist auf 7,60 Metern selten, sie ist zudem gut nutzbar und mit viel Stauraum versehen.



Konstruktiv problematisch ist die Montage der Schotschienen gelöst, große Kräfte können hier Leckagen an den Scheiben verursachen oder durch Reibung Schrammen erzeugen.



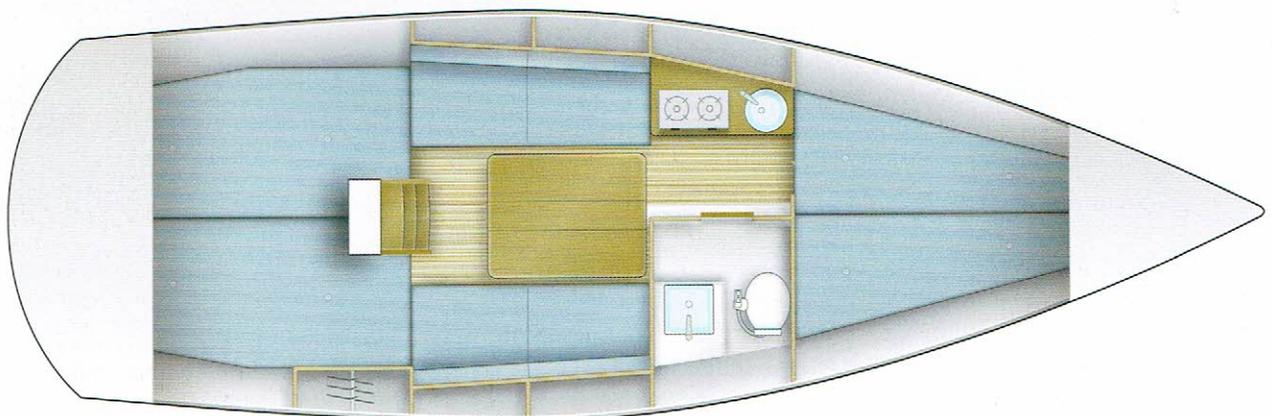
Das Ruderblatt lässt sich einfach aufholen, verfügt aber nicht über eine Vorbalancierung.

Unter Segeln

Unser Testschlag auf dem „Großen See“ der Northeimer Seenplatte findet reviertypisch bei leichten, stark drehenden Winden statt und, wie nicht anders zu erwarten, auf glattem Wasser statt. Am Vorstag ist eine nur wenig überlappende Fock angeschlagen, dazu setzen wir das volle Groß. Obwohl zunächst nur einzelne Brisenstriche die Anwesenheit von Wind bestenfalls erahnen lassen, setzt das Boot die kaum spürbare Luftbewegung sehr schnell in Fahrt um und wir können uns langsam an die Windkante herantasten. Nimmt der Druck dann auch nur minimal

Technische Daten J/V-25

Konstrukteur	Judel & Vrolijk & Co
Werft	Eigenbau
Takelung	7/8
Bauweise Rumpf	GFK-Sandwich
Bauweise Deck	GFK-Sandwich
Länge über Alles	7,60 m
Länge Wasserlinie	7,00 m
Breite	2,48 m
Tiefgang	0,45 bis 1,60 m
Verdrängung	700 kg
Ballast	280 kg
Wasserballast	150 kg
Segelfläche am Wind	26 qm
Spinnaker	ca. 35 qm
Kojen	4
Motor	elektrischer AB
Neupreis 1991	k. A.
Gebrauchaboote	keine



zu, beschleunigt das Boot spürbar und wir können direkt höher an den Wind gehen. Leider sind die Windphasen immer nur wenige Sekunden lang, so dass keine aussagekräftigen Werte für Wendewinkel und Geschwindigkeiten gemessen werden können, dennoch macht es viel Spaß, die J/V-25 zu segeln. Sie fühlt sich fast an wie eine Jolle, reagiert spontan auf Trimm- und Gewichtsveränderungen und lässt sich schnell und einfach auf die jeweiligen Bedingungen einstellen. Auch auf raumeren Kursen zeigt die Konstruktion ein sehr lebendiges Verhalten, springt schnell an und bleibt auch in den Flautenlöchern nicht sofort stehen. In den wenigen Böen zeigte sich das Boot am Wind trotz drei Personen im Cockpit, zwei in Luv, eine in Lee, zunächst etwas rank, ab einer gewissen Lage nahm die Stabilität dann aber deutlich zu. Hierzu sollte allerdings angemerkt werden, dass der jetzige Eigner den Wasserballast auf seinem Hausrevier nicht nutzt, es fehlte also ein gewisser Anteil des vom Konstrukteur vorgesehenen aufrichtenden Moments. Mit stetigeren Winden hätten wir auch zu dritt auf dem Seitendeck

ausreiten können, was die Anfangsstabilität mit Sicherheit deutlich erhöhen würde. Was das Segelvergnügen allerdings etwas trübte, waren die hohen Kräfte, die selbst unter diesen Bedingungen an der Pinne aufgewendet werden mussten. Das schmale, tiefe Ruderblatt ist in einer Kassette aufholbar am Heck gelagert und nicht voralbanciert. Ob dies allein der Grund fehlender Leichtgängigkeit ist oder die Lagerung Teil des Problems ist, ließ sich nicht eindeutig feststellen.

Fazit

Die J/V-25 ist eine sehr ungewöhnliche Konstruktion in sehr guter Bauqualität, die speziell auf Binnenrevieren und für das „Trailersegeln“ viele Vorteile bietet. Sie verfügt über sehr agile, jollenartige Segeleigenschaften und ist schon bei leichten Winden schnell. Das Deckslayout ist ausgereift und funktioniert sowohl einhand wie mit Crew, alle Beschläge sind von guter Qualität und richtig platziert. Optisch wirkt die kleine Yacht auch heute noch modern und hebt sich wohltuend aus der Masse hervor.



Die J/V-25 kommt schon bei wenig Wind gut in Fahrt, wirkt aber ohne Wasserballast zunächst etwas rank. Das Ausreiten der Crew auf dem Seitendeck kann hier wirkungsvoll für mehr Stabilität sorgen.

SUNBEAM SYSTEM

Solar-Module

- Flexibel, begehbar und rutschfest
- Module von 20 bis 124 Wp
- Innovative „Flush“ Montage ohne Stolperfalle



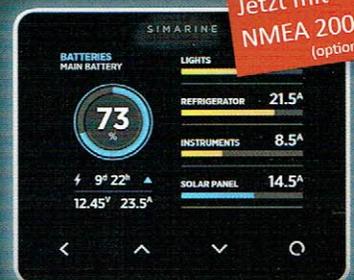
Moonray MPPT
Laderegler – optimiert
für Yachtsolarsysteme.



SIMARINE

PICO Batterie- und Tank- überwachung in neuer Dimension!

Jetzt mit
NMEA 2000
(optional)



- Programmierung per App
- Verbraucherüberwachung
- Tankanzeige mit bis zu 10 Kalibrierungspunkten
- Vorhandene Tankgeber können weiter verwendet werden

FERROPILOT
www.ferropilot.de



Besuchen Sie uns auf der
boot 2021, Stand 10 C 17