

YACHTTEST

Z-JOLLE

In den neuen Bundesländern ist diese FD-ähnliche Jolle seit vielen Jahren im Regattaeinsatz, in den alten Bundesländern dagegen ist sie fast unbekannt. Leider fehlt ein Serienhersteller, denn bislang wurden die z-Jollen ausnahmslos im Eigenbau erstellt.

Testkommentar: Peter Schweer

Diese schnelle Zweimann-Trapezjolle ist in den alten Bundesländern so gut wie unbekannt. Ihr Debüt gaben fünf Boote bei der Alsterglocken-Yardstickregatta im Oktober 1991 auf der Hamburger Außenalster. Mit einem Yardstick von 101 gelang dem Schnellsten ein hervorragender zweiter Platz unter 97 Teilnehmern.

Auch in den neuen Bundesländern ist die Popularität begrenzt, obwohl etwa 200 im Selbstbau entstandene Jollen existieren sollen. Die Ähnlichkeit der z-Jolle mit einem Flying Dutchman (FD) ist nicht zufällig, denn FD- und 470er-Kadersegler der ehemaligen DDR waren an der Entwicklung beteiligt.

Der GFK-Bootskörper besteht aus drei Teilen: Rumpf,

Spiegel und Deck. Der nach achtern durchgezogene Doppelboden wird aus Sperrholz gefertigt, ebenso die Stringer und die Spanten. 300 Liter Festauftrieb unterhalb des Doppelbodens sorgen für Unsinkbarkeit.

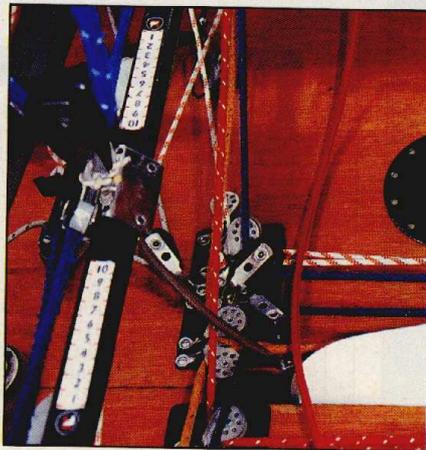
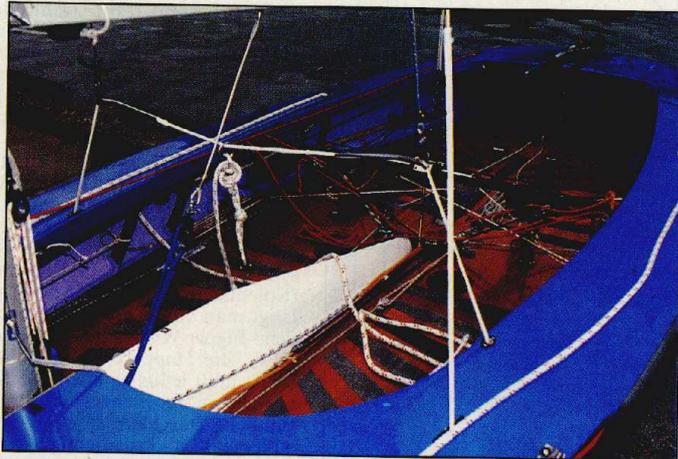
Wir segelten das vom Eigner selbstgebaute Testboot zwei Tage lang auf dem Müggelsee südöstlich von Berlin. Es wehte dabei mit bis zu 4 Beaufort. Bei der Handhabung an Land fiel



Möglichst aufrecht gesegelt, lag die z-Jolle hervorragend auf dem Ruder. Für den großen Spinnaker und die große Genua benötigt man einen durchtrainierten, kräftigen Vorschoter.



Das stabile Holzschwert ist fest genug, um die Crew nach der Kenterung aufzunehmen. Eine Gefahr des schnellen Durchkenterns besteht nicht.



Der Sperrholz-Doppelboden reicht bis zum Spiegel. Eingedrungenes Wasser kann durch die Klappen achtern problemlos ablaufen. Die zentrale Trimmstelle: Am Reitbalken laufen fast alle Trimmleinen zusammen. Sie lassen sich hier gut übersehen und bedienen.

zunächst das relativ hohe Bootsgewicht auf. Zum Aufrigen nahm ich mir Zeit, so wie ich es von meinem FD her gewohnt bin. Nach etwa 30 Minuten war das Boot segelklar.

Die ersten Schläge ließen den Charakter dieser Rennjolle sofort erkennen: schnelles Anspringen in der Bö, stabile Schwimmlage und ein ausgezeichnetes Gleitverhalten. Das Testboot ließ sich in jeder Hin-

sicht bestens trimmen und lag ausgezeichnet auf der Pinne. Wie jede moderne Gleitjolle muß auch die z-Jolle möglichst aufrecht gesegelt werden. Wenden und Halsen klappten problemlos. Beim Wenden muß der Steuermann darauf achten, daß er sich nicht auf die weit nach achtern geführte Genuaschot setzt und somit das Fieren der Luvschot blockiert. Eine backstehende Genua dieser Größe

kann bereits bei mäßigem Wind zur Kenterung führen. Die Bedienung der riesigen Genua ist in der Regel Männersache. Auch der unverhältnismäßig große Spinnaker erfordert hohen körperlichen Einsatz.

Für die Bedienung der anspruchsvollen z-Jolle ist ein hohes Maß an Fachwissen notwendig. Einsteiger werden damit glatt überfordert. Das FD-ähnliche Cockpitlayout und die Anordnung der Strecker, Schoten und Fallen sind praxisgerecht. Hier spiegelt sich das Wissen der ehemaligen Kadersegler wider.

Zum Griffbereich des Steuermanns werden geführt: Fockfallstrecker (Untersetzung 12:1), Vorliekstrecker, Großbaumniederholer, Spinnaker-Endlosfall, Rollfock, Wantenstrecker (Untersetzung 12:1), Toppnant und Schwertniederholer. Da der Traveller in der Regel über die Bootsmitte nach Luv gezogen wird, um die Düse zwischen weit überlappenden Genua und Großsegel zu öffnen, ist dieser mit einer Selbstlöse-Automatik versehen. Wird also der Traveller nach Luv gezogen, dann löst sich die in Lee befindliche Bedienungsleine selbsttätig aus der Klemme.

Das Holz-Ruderblatt, gelagert in einem kräftigen Alukopf, ist mit Auf- und Niederholer versehen. Wichtig: Der Niederholer muß stramm durchgesetzt werden, damit sich das Blatt bei schnellen Raumschotsgängen nicht selbständig etwas nach achtern anwinkeln kann. Dieses würde einen beträchtlichen Ruderdruck verursachen.

Beim obligaten Kentertest zeigten sich keine Abnormitäten. Das Testboot tauchte bei 90 Grad Schräglage etwa bis zum Schwertkasten weg. Es neigte nicht sonderlich zum Durchkentern, ein Vorteil vor allem auf flachen Gewässern. Das Holzschwert erwies sich als kräftig genug, so daß sich die Crew draufstellen konnte, um das gekenterte Boot wirkungsvoll hochhebeln zu können. Nach dem Wiederaufrichten läuft das im Cockpit befindliche Wasser schnell über Schwertkastenschlitz und Spiegel-Lenzklappen ab.

Zur Verarbeitung des Bootes kann eigentlich nur wenig gesagt werden, denn alle z-Jollen sind in Eigenarbeit und somit in

unterschiedlicher Bauqualität entstanden. Das Finish entspricht nicht dem gewohnten Werft-Standard. Andererseits machte das Testboot einen solide gefertigten Eindruck. Man muß berücksichtigen, daß viele Dinge in der ehemaligen DDR nicht zu kaufen waren und Selbsthilfe angesagt war.

Insgesamt eine sehr interessante Bereicherung der Nationalen Klassen (Klassenstatus) in Deutschland, von der es hoffentlich bald werftgebaute Boote geben wird. Noch lagern die Formteile bei der Klassenvereinigung.

Gesamteindruck

Diese Zweimann-Trapezjolle mit Spinnaker ist eine positive Bereicherung der Jollenszene. Das in Berlin und in der ehemaligen DDR beheimatete Boot mit dem DSV-Status einer Nationalen Klasse ist funktionell gestaltet, glänzt jedoch nicht durch gewohntes Werftfinish. Es wäre schön, wenn sich ein Betrieb fände, der dieses interessante Boot professionell fertigen würde. Diese Jolle hat es verdient.

Gut

Segel- und Manövrierverhalten
Cockpitlayout
Gleiteigenschaften
Festauftrieb
Ausgereifte Beschlagsanordnung

Verbesserungswürdig

Hohes Gewicht
Verarbeitungsfinish

Technische Daten

Länge	5,25 m
Breite	1,70 m
Gewicht (segelklar)	175 kg
Segelfläche	15,4 m ²
Spinnaker	21,0 m ²
Masthöhe über Deck	6,00 m
Preis	auf Anfrage

Das Testboot wurde uns von der Klassenvereinigung (Anschrift: Christian Bittner, Zur Nachthaide 93, 0-1170 Berlin) zur Verfügung gestellt.