

TEST: J 80 mod

X-79 og Albin Express:

Denne artikel stammer fra Bålnyt nr. 9/97. I det pågældende nummer af Bålnyt står: "Artikler og billeder i Bålnyt må ikke benyttes ved salgsvirksomhed."

Der er ikke her tale om salgsvirksomhed. Betingelsen må derfor anses for at være opfyldt.

Bemærk at artiklens opsætning er ændret i forhold til den oprindelige artikel af hensyn til filstørrelse.



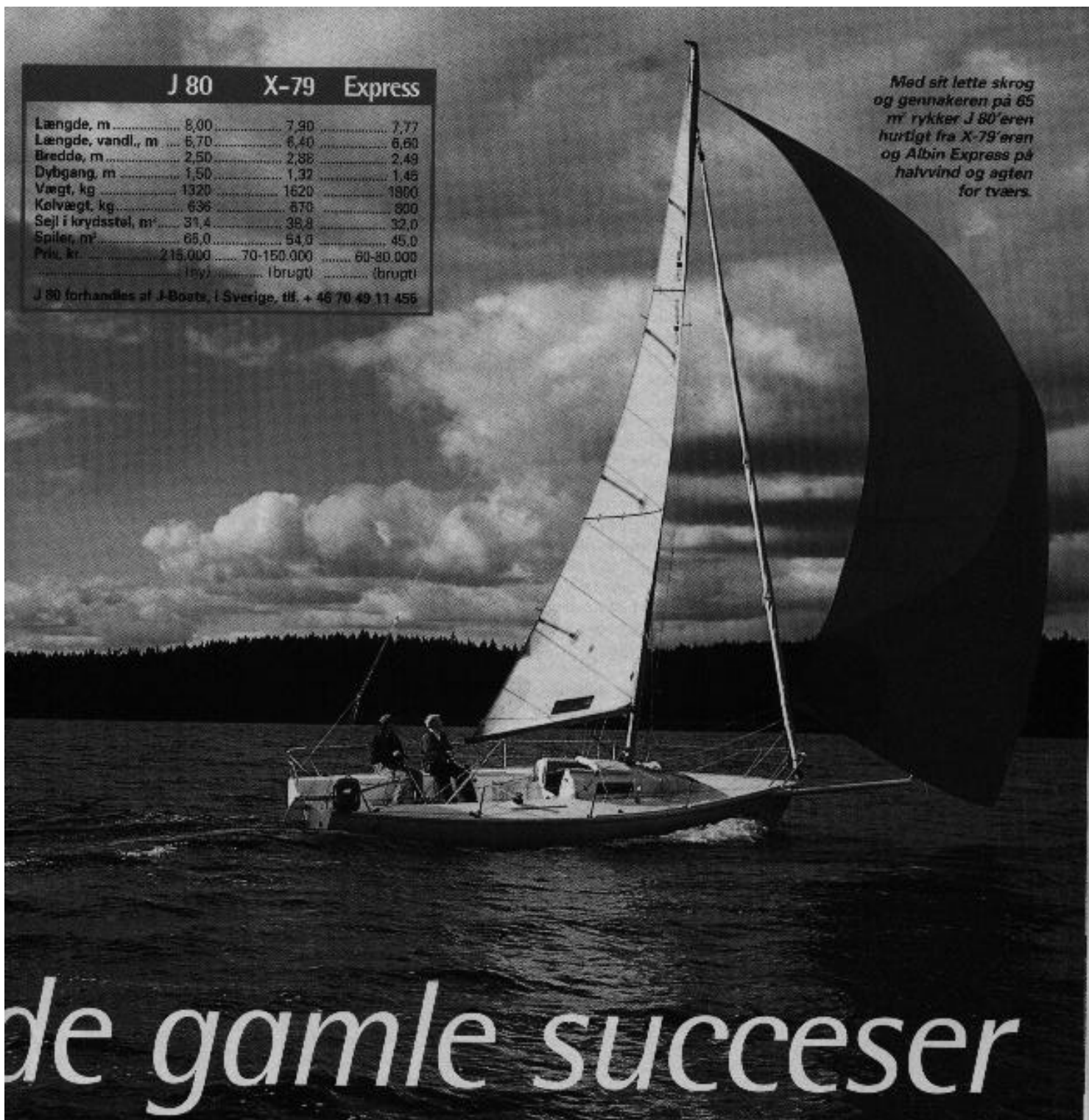
Amerikanske J 80 er et godt bud på en ny lille entype kølbåd til race og tur, hvor både som X-79 og Albin Express har domineret de seneste år. Med stor kølvægt, lavt fribord og bovspryd med gennaker er det en ren revolution for kræsne sejlere. Sjøv, let at sejle og hurtig. Men er hun bedre end de gamle kendinge ?

Bålnyt 9/97 Af Curt Gelin

Sportsbåde kaldes de ude i Europa, de nye hurtige kapsejladsbåde, som ventes at slå alle salgsrekorder i 1997. Herhjemme oplevede vi denne trend allerede for 15 år siden.

Helt tilbage i 1979 satte en vis amerikansk båd, J 24, gang i initiativerne hos designere som Niels Jeppesen i Haderslev og svenske Pelle Petterson og folkene hos Albin Marin. Det

kom der en X-79 ud af i Danmark, og en Maxi 80 Racer og en Albin Express i Sverige. Hundrevis af sejlere sprang på ideen, og X-79 blev hurtigt meget populær herhjemme. Albin Express kom også ind på markedet, for det var både en god



	J 80	X-79	Express
Længde, m.....	8,00	7,90	7,77
Længde, vandl., m.....	6,70	6,40	6,60
Bredde, m.....	2,50	2,86	2,49
Dybgang, m.....	1,50	1,32	1,45
Vægt, kg.....	1320	1620	1860
Kølvægt, kg.....	636	670	800
Sejl i krydsstel, m².....	31,4	38,8	32,0
Spiler, m².....	65,0	54,9	45,0
Pris, kr.....	215.000	70-150.000	80-80.000
	(ny)	(brugt)	(brugt)

J 80 forhandles af J-Boats, i Sverige, tlf. + 46 70 49 11 456

Med sit lette skrog og gennakeren på 65 m² rykker J 80'eren hurtigt fra X-79'eren og Albin Express på halvvind og agten for tværs.

de gamle succeser

kapsejler og samtidig en fin tur-båd for en lille familie.
 Mange af de bedste kapsejlere satsede ikke uventet på de nye båttyper, som fik deres egne klasser på kapsejlsbanerne. Og som Paul Elvstrøm ofte har sagt:
 - At sejle kapsejls i entype er den eneste rigtige måde at konkurrere på. Her er det ingen kamp om design, penge eller

udstyr. Besætningens formåen er det eneste, den tæller. Og jo større klassen er, desto bedre bliver konkurrencen. Og jo stærkere sammenhold i klassen, desto sjovere bliver kapsejlsden.
 Problemet for fartlystne sejlere er, at der findes adskillige etablerede klasser at vælge imellem.

Og så forsøger nye typer endda at slå igennem. Valget er ikke let for den, som gerne vil sejle i en god klasse, og derfor vælger mange en kendt klasse.
 Det afskrækker nu ikke den amerikanske J 80, som blev lanceret i 1993 og i denne sæson har etableret sig i Europa.
 J 80 er på størrelse med X-79 og Albin Express, og spørgsmålet er: Hvad har den at

byde på? Kan den gøre sig mod X-79 og Expressen, og passer den overhovedet til vores temperament? Svarene afhænger helt af behovet og tegnebogen.
 J 80 udgiver sig for at være mere end bare en entype-båd. Af reklamematerialet fremgår det, at

det er en "familieraket", en sjov sejlbåd til alle typen sejlene. For eksempel ældre, der er blevet trætte af den store havkryds, og som har fået råd til en splinterny båd - eller unge, som vil have en hurtig og smart båd - eller familier, som kan lide en spændende dagstur med fart på.

Mod dette står X-79 med DM status og til det halve af prisen for en god brugt. Det samme gælder H-båd, Knarr og Folkebåd. Også Albin Express holder attraktive brugtbådspriser. X-79 en desuden en stor klasse på de store distancesejladser, og den trækker stadig omfattende felter på banesejladserne, og samtidig en den en populær lille turbåd. Et godt sammenhold i klassen gør den stærk herhjemme, så hvad har egentlig J 80, som den og de andre forgængere ikke har?

Svaret er en mere enkel, anderledes og hurtigere sejlad. Enkel med rullefok, anderledes med bovspryd og hurtigene med chance for at plane.

Med et lettere skrog end de ældre klassebåde er det desuden nemmere at sætte båden på traileren og køre på ferie.

Tre både i prøvesejlads

Men er J 80 virkelig meget hurtigere og bedre end X-79 og Albin Express? En improviseret kapsejlad på en dag med frisk vind skulle vise det. Sejladser foregik på en kryds-løns-bane med to mand i hver båd. Det er ikke helt retfærdigt, for X-79 har normalt brug for fire eller fem mand om bord, Expressen for fire, mens J 80 klarer sig med tre mand.

På kryds i frisk vind var det svært at afgøre, hvilken båd der var hurtigst. Men efter tre kryds var J 80 dog noget foran sine konkurrenter. Det var især interessant, at J 80 havde mindre afdrift, krægede mindre og accelererede, når de andre "lagde sig ned".

På agten for tværs var der ingen diskussion. Med en indfaldsvinkel på 120-140

grader var J 80 fabelagtig med sin gennaker på 65 kvadratmeter.

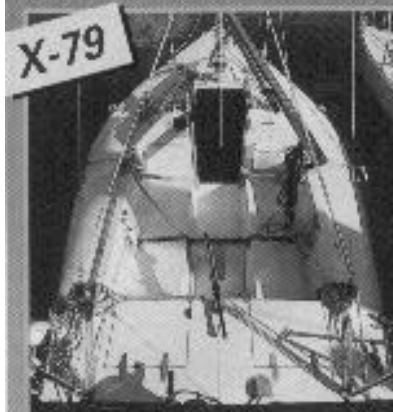
J 80 var også nem at styre på en halv vind. Når Express og X-79 fik et vindstød, krægede de over, og spilergasten måtte slække hurtigt for at undgå broach. Imens fortsatte J 80 bare fremad.

Manøvreremæssigt vinder J 80 også meget med sin gennaker, der sættes, bommes og bjærges fra cockpitet. På få minutter klarer en enkelt gast manøvreren, mens de konkurrerende både må have tre gaster til at klare spileren. På plad løns bliver J 80 imidlertid handicappet. Gennakeren mister pusten, og J 80 må bomme frem og tilbage for at få effekt i sejlet. Dermed mister J 80 sit forspring på en banekapsejlad. I svag vind bliver matchen formentlig uafgjort, fordi J 80 må sejle en længere strækning. Men ikke alt handler om race. Det handler lige så meget om nemt at kunne sætte sejl og stikke til søs alene på en dagstur med masser af fart på. Her er J 80 unik i forhold til X-79 og Express med sit rulleforsejl og gennakeren, der kan sættes fra cockpitet.

Langt cockpit til fordel for stuvplads og bænke



▲ J 80 har et meget langt cockpit. Det giver gasterne gode arbejdsbetingelser.



▲ Løjgang er standard i X-79'eren. De to stuverum agter giver ekstra plads om bord.



▲ I mange Expresser er der monteret fodlister og løjgang for at lette sejladserne.

J 80

- hurtigere og sikrere

Sejlads for sejlere, kalder J-Boats sin J 80. I USA bygger den vindere på J 24'ere's banebrydende ideer. Entypebåd, hurtig og endda med turmuligheder.

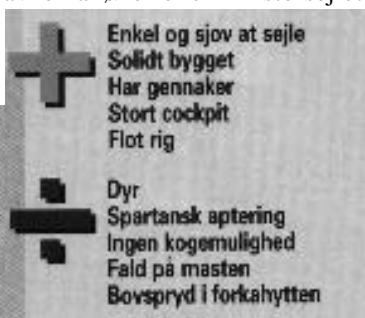
Det nye ligger i, at J 80 er lavere, slankere og har bovspryd med gennaker. Den byder på enkel, sjov og sikker sejlads - også for familier. Bovspryd, gennaker og rullefok gør, at besætningen ikke

behøver at springe på dæk.

Den sejler virkelig anderledes. J 80 er først og fremmest sjov, og hun styrer næsten sig selv uden at være alt for luggerig.

Balancen i roret er udmærket, og der er god føling med båden gennem den næsten to meter lange rorpind. Der er lidt folkebådsstemning over styringen.

Alligevel reagerer J 80 hurtigt på vindpust, krænger til halv fribordshøjde, men ikke mere. Den er nem at manøvrere. Det lave fribord giver et lille vindfang og en lille afdrift, og båden sejler fint for stor sejlet alene ved havnemanøvrer eller i frisk vind.



Den enkle håndtering kendetegner amerikanske J 80.

På halvvind er en J 80 en sensation - især i hård vind. Bovsprydet skydes ud, gennakeren sættes fra cockpittet, man haler skødet ind, og J 80 rykker af sted.

I 10-12 m/sek. og en vindvinkel omkring 130-140° kommer farten nemt op på 9-10 knob. I smult vande med hård vind planer hun som en jolle.

Det er en barneleg at bomme på J 80 i forhold til en båd med spiler. Man slækker i læ og lader gennakeren flyve frem mellem forstaget og bovsprydet, samtidig med at man falder af og bommer stor sejlet. I næste sekund skøder man på den anden side. I al slags vind. Manøvreren tager et par minutter og går ikke helt så smidigt som ventet. Et spørgsmål om teknik ifølge erfarne sejlere.

Cockpittet er dejligt rummeligt med god plads til børn, hvis man er på tur. Man sidder direkte på dækket og har ingen ryglæn. Det fungerer faktisk bedre, end man skulle tro.

Udstyret på dæk er eksklusivt og enkelt med Harken-blokke og Spectra-linor. Men det er

upraktisk, at faldet til gennakeren sidder på masten.

Riggen er elegant med slank gennemgående mast og dobbelte, bagvendte salingshonn og tapet mastetop.

Apteringen er spartansk, men i en god finish. Køjerne har fuld længde, hynderne er tynde, der er ikke siddehøjde, og kogemulighed hører til ekstraudstyret. Ventilationen er mangelfuld, man må nøjes med den luft, lugen i ruffet kan give. J 80 er meget amerikansk i sin indretning, og det er langt under vanlig dansk standard.

Skoget er støbt ved en særlig vakuum-metode, hvor polyester bliver sprøjtet ind i sandwichlaminatet. Det giver en jævn fordeling af materialet og et ekstremt højt indhold af glasfiber - op til 65-70 %. Resultatet er en let og meget stærk båd. Røstjernene er boltet gennem kraftige skot, kølen er indstøbt og med selve basissapningen som afstivning.

Det samlede indtryk af J 80 er, at man får en hidtil uhørt spændende sejlads. Stabil, let at styre og manøvrere og lokkende enkel til en hyggestund for sig selv. Prisen er dog skyhøj, når man tager den spartanske indretning i betragtning.



▲ Ingen dikkedarer. J 80 er så spartansk som det er muligt, men det virker. Bovsprydet tager en del plads.

X-79 -en rigtig racer

Niels Jeppesen bestemte sig i foråret 1979 for at bygge en lille båd til kapsejls sammen med sin bror, Lars, in Birger Hansens lade uden for Haderslev. I mangel på bedre døpte de den første båd X-79. "X" stod for ekstra fart og "79" for årstallet. Ideen var at skabe en moderne klassebåd med samme fart som betydeligt større og dyrere kapsejlere.

På Sjælland Rundt i 1979 sejlede Niels og Lars fra bådene i samme løb og vandt overalt med mere end halvanden time.

I løbet af 80'erne blev båden udviklet og blev landets mest populære kølbåd i denne størrelse. Det en den stadigvæk, takket være et stærkt sammenhold i klubben.

Indtil produktionen ophørte i 1994, solgte værftet 470 både, hvoraf de 250 sejler in Danmark. 40 er kommet til Sverige, og 180 sejler i Tyskland.

X-79 sejles meget som en jolle, den en hurtig i reaktionen,

lystrer roret prompte og en let at styre. Den korte rorpind forstærker jollefornemmelsen, og man kan ikke slippe den et sekund, uden at båden skærer op. På en hård agten for tværs sejler X-79 ekstremt hurtigt, nemt op til 12-14 knob.

Det betyder i praksis, at X-79 er krævende at sejle. Den må passes med storskødet i hånden hele tiden, for at båden ikke skal krænge for meget, miste grebet i vandet og gå over stag, før rorsmanden når at blinke.

Til gengæld kan den sejles for fuld kraft med fire gaster på rælingen. Det brede dæk gør, at gasterne tynger godt ned i luv side.

Cockpittet en dybt og bredt og har løjgang. Bagest, på det lille agterdæk, er der to stuverum, og der er yderligere to kistebænke.

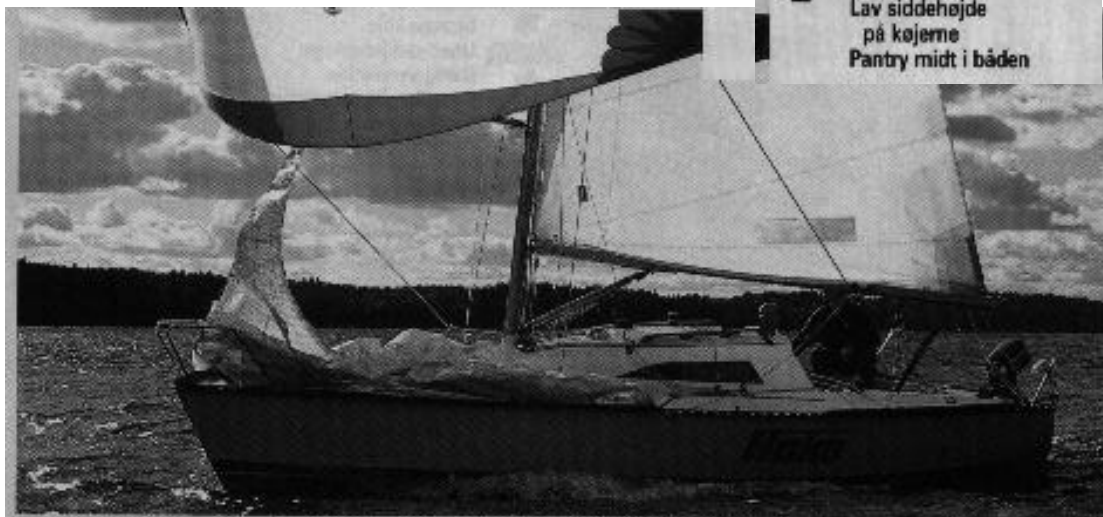
Der er rigeligt med udstyr, og det er lavet i en god kvalitet. Det er placeret på rette sted med rette dimension. Masten er slank, gennemgående og har dobbelte salinger, dobbelt bagstag og en lang bølgelig mastetop.

Der er hyggeligt om læ men knapt nok siddehøjde. Ved madlavning og opvask sidder man på en ekstra planke midt i båden. Pantryet en nemlig placeret midtskibs. Til gengæld

stikker køjerne ind under bænkene i cockpittet, og det giver fine gode køjer om bord. Kvaliteten en høj. Skroget er en sandwichkonstruktion.

Finishen er perfekt, især på de nye modeller. Korkklædning på indersiden af skroget både isolerer og giver hygge.

Samlet set en X-79 en god båd til pengene, og den er forholdsvis billig at købe brugt.



X-79'eren giver masser af sejlglæde på tursejls og er herlig og velsejlet under kapsejls.



▲ Også X-79 præges af et enkelt interior, men med en smule pænt forarbejdet træ fremstår båden mere lun.

Albin Express - den største klasse

Da Albin Express blev lanceret på bådudstillingen i Stockholm i foråret 1979, kostede den under 50.000 kr. En sensationel pris der straks affødte et købeboom. Første år solgte Albin Marin 300 både, andet år 500 og tredje år yderligere 300.

I 1983 stoppede produktionen, men på

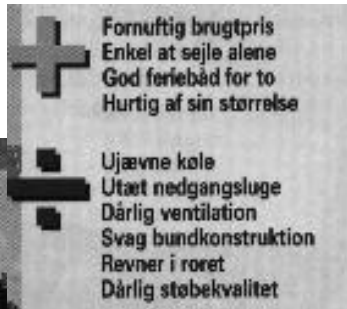


Billig pris og gode sejlegenskaber skabte den svenske succes.

brugtmarkedet var Expressen stadig populær og brugtpriserne steg.

Sejegenskaberne er fortræffelige. Express er nem at sejle og dejlig let på roret. Båden krydser godt og reagerer ikke for hurtigt på roret. På slørsejlads i frisk vind surfer båden, men er alligevekl nem at styre indtil spileren bliver sat – for såbroacher den nemt.

En bagdel ved Express er, at den er meget spinkel. Selvtungdepunktet ligger for højt. Masten står på dæk, fribordet er højt, og



jernkølen udgør 41% af vægten.

Det betyder, at den let krænger 20-30° og må sejles med storskødet i hånden i frisk vind. Men med tre gaster på rælingen planer båden. Den kan sejle næsten oprejst i 10-12 sekundmeter.

Express har et dybt og sikkert cockpit, men desværre er bænken glatte, og der mangler fodlister. Mange monterer en "stige" tværs over cockpitet som støtte. Et stort stuverum agter rummer sejlsække, cockpitbord, fendere og anden udrustning.

Udstyret på dækket er fra begyndelsen sparsomt og af dårlig kvalitet. Kapsejlere monterede derfor i starten en tværgående skødeskinne til fokken og forhøjede skødespillene for at kunne hale fra luv side.

I dag har eliten droppet skinnerne og sejler i stedet med barberhal, men alle skruehullerne er der stadigvæk.

Riggen var et lavprisvalg med svagheder som dårligt faste for salingshorn, træe bloke og ujævne beslag. Mastefoden var også i sekundakvalitet, og der

er ofte opstået sprækker i godset.

Også skrogets opbygning er gjort for billigt. Basisapteringen med køjer limineret mod skrogsiden afstiver skroget, men ikke kølen. Mange har derfor forstærket bunden med ekstra bundstokke. Skroget er sprøjtet i enkeltlaminat med dørsandwich i divinylcell.

Apteringen er enkel, men fungerer fuldt ud til weekend- og ferieture for to personer. Pantryet er gemt af vejen og trækkes ud fra styrbordskøjen.

Hynderne var i begyndelsen af en tynd og dårlig kvalitet. Nye er derfor en god investering på gamle både. Derimod er forkøjen bedre end på mange andre småsejlbåde.

Det svenske klasseforbund anbefaler for øvrigt købere at holde øje med , om der er sprækker i kølens bagkant eller i roret. Mastefoden kan være fugtskadet. Endelig skal man se efter, om kølen er ujævn. På nogle konkurrencebåde er kølen gjort smallere øverst oppe for at give bedre krydsegenskaber.

Det samlede indtryk af Express er, at den er af ringe kvalitet og finish. De gode sejlegenskaber opvejer det dog en del.

