

Das leidige Vorschoterproblem kennen nicht nur Regatta-, sondern auch viele Wochenendsegler. Wie oft fällt eine Segelpartie ins Wasser, weil sich kein geeigneter Mitsiegler findet. Für diese „vor-

schotergeschädigten“ Steuerleute gibt es neben den vielen kippeligen Einmannjollen auch zwei kentersichere Einmannkielboote, die Monas von Klepper und die Monarch von Fritzmeier.

Zwei Einmann- Kielboote im Test



Monas

Wer die Monas zum ersten Mal sieht, wird bei dem Anblick von Großsegel und Fock nicht vermuten, daß es sich um ein Boot handelt, welches von nur einem Mann sicher zu beherrschen ist. Doch bei näherem Hinsehen stellt man dann fest, daß die Bedienung der Segel so funktionell gelöst wurde, daß man auch allein spielend damit zurecht kommt.

Beschlägeanordnung

Die Fock wird, wie auch das Großsegel vom Reitbalken aus bedient. Mit Hilfe eines Travellers, der wie die Fockschot am Reitbalken einzustellen ist, läuft die Fock bei jeder Wende selbständig auf die neue Leeseite. Man kann also sehr schnelle Manöver fahren, ohne sich um die Fock kümmern zu müssen. Natürlich wird auch das Großsegel über einen Traveller bedient, dessen Schoten man auch im Hängen gut erreicht. Nur der Unterliek-, und der Cunninghamstrecker, der Fockwickler und der Großbaumniederholer sind nicht so einfach zu erreichen. Um sie bedienen zu können muß man den Ausreitschalensitz verlassen.

Ausreitschalensitz

Dieser Sitz ist eine wahrhaft geniale Konstruktion. Man klappt ihn bei mehr Wind nach außen, und kann dann die Monas

sozusagen im sitzen ausreiten. Das macht riesigen Spaß, und ist völlig ermüdungsfrei. Man bekommt weder ein lahmes Kreuz, noch Krampfadern vom ewigen Hängen. In eingeklapptem Zustand ist er völlig in das Seitendeck integriert. Man sollte allerdings bei Klepper die Lenzöffnung an der tiefsten Stelle der Sitzschale noch vergrößern, da das Wasser sehr schlecht abläuft. Wenn man den Sitz mal in Lee stehen läßt, schaufelt man nämlich beim Reinklappen das darin stehende

„Komandostand“ und Ausreitschalensitz

Wasser in die Plicht. Dort läuft es dann aber sofort durch die beiden großen Lenzöffnungen ab. Man sollte es sich auch zur Gewohnheit machen, die Enden der Strecker immer über den Reitbalken in die vordere Plichthälfte zu legen, da man sie sonst beim Einklappen des Sitzes darunter festklemmt.

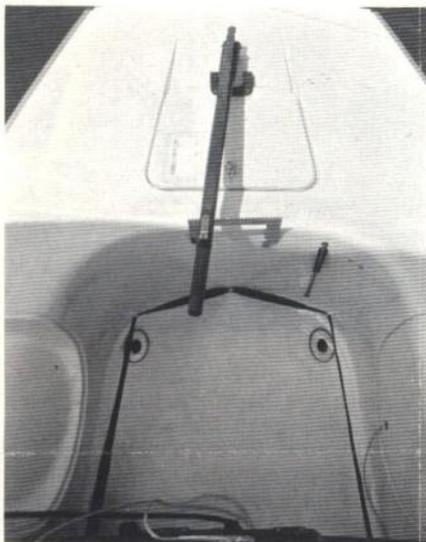
Bootskörper

Der Rumpf und das Deck sind in Sandwichbauweise hergestellt, und machen



einen sehr stabilen Eindruck. Wie alle Klepper Segelboote wird auch die Monas nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd gebaut. Es gab auch für mich (Gewicht 98 kg) keine weiche Stelle an Bord. Neben der Sandwichbauweise sorgen noch zusätzliche Styroporblöcke die zwischen Rumpf- und Deckschale verstaut sind, bei einer Haverie für den nötigen Auftrieb. Allerdings sollte Klepper diese Styroporblöcke versiegeln, da sie im ungeschützten Zustand leichter Wasser auf-

Achterliches Cockpit mit Ruder und Lenzöffnungen



nehmen, und so das Schiff mit der Zeit um ein paar Kilo schwerer wird. Die Pflicht ist nach allen Seiten abgeschotet. Sollten sich also bei schwerem Wetter größere Mengen Wasser in das Cockpit ergießen, so wird dadurch die Schwimmlage in keiner Weise instabil, da das Wasser nicht unter das Vor-, Seiten-, oder Achterliek schwappen kann. Das Cockpit bietet genug Platz für 6 Personen, und auf dem Vor- und Achterdeck kann man herrlich sonnenbaden. Deck und Pflichtboden sind sehr rutschfest, so daß man auch bei größerer Krängung gut Halt findet.

Die durch Deckel verschlossenen Stauräume befinden sich im Vor- und Achterdeck. Die Deckel sind mit einem Schloß versehen, so daß man Segel und Kleinkram diebstahlsicher an Bord lassen kann. Ein großer Vorteil, denn wer hat nicht das ewige Schleppen von Segel, Schwimmwesten, Ölzeug usw. vom Auto ins Schiff und zurück satt. Was man als Einhandsegler vermißt, sind Ablagemöglichkeiten in der Pflicht, die man jederzeit erreichen kann, um dort die Sonnencreme oder seine Sonnenbrille zu verstauen. Schwalbennester wären im oder unter dem Reibalken leicht anzubringen.

Ruderanlage

Die Pinne wie auch der Ruderkopf machen einen sehr stabilen Eindruck, und der Ausleger ist lang genug, um die Monas auch vom Schalensitz aus gut steuern zu können. Das Ruder ist als Balanceruder ausgelegt. Das Boot liegt dadurch sehr neutral am Ruder. Man kann über lange Strecken die Pinne einfach loslassen, ohne daß sich der Kurs ändert. Wenn man allerdings die Rudermittellage um etwa 20-30 Zentimeter nach Luv oder Lee verläßt, erfolgt auch prompt ein scharfes Anluven oder Abfallen, das nur durch Ruderlegen zur richtigen Seite zu beenden ist. Darin einen Nachteil zu sehen wäre allerdings verkehrt. Es gab bis jetzt nur kein Kielboot, das auch bei Krängung so neutral am Ruder liegt, und auf das Ruderlegen so prompt reagiert. Man muß also auch bei größerer Krängung nicht wie ein Verrückter an der Pinne zerren um das Boot auf Kurs zu halten, vielmehr kann man ganz feinfühlig den richtigen Kurs steuern.

Rigg

Der Mast wie auch der Großbaum bestehen aus schwarz eloxiertem Aluminium und werden bei Klepper gefertigt. Der Mast besitzt eine sehr harmonische Biegecharakteristik. Er steht auf Deck, ist kippbar und wird durch Ober- und Unterwanten, ein Vor- und ein Achterstag gehalten. Vor- und Achterstag sind über Strecker zu trimmen. Die Segel entwarf Hubert Raudaschl – zugeschnitten und gefertigt werden sie bei Klepper. Großsegel und Fock machten auch bei Wind einen sehr guten Eindruck. Die Fock ist übrigens mit Hilfe eines Fockwicklers aufzurollen. Die Fenster in beiden Segeln könnten höher sitzen, damit man auch bei größe-



Selbstwendende Fock

rer Krängung die Leeseite noch gut im Blickfeld hat.

Segeleigenschaften

Das Schiff liegt auf allen Kursen auch bei Krängung neutral am Ruder (siehe auch Ruderanlage). Manöver sind schnell auszuführen, und man ist sich dabei garnicht bewußt, daß man es mit einem Kielboot von immerhin sieben Meter Länge zu tun hat. Die Monas macht bei allen Windstärken sehr viel Spaß, denn sie segelt nicht nur exzellent, sondern auch sehr schnell, was sie schon bei vielen Yardstick-Regatten bewiesen hat. So wurde z. B. eine Monas bei der Einhandregatta des YCU am Chiemsee 1976 nach Zeit und Yardstick fünfte vor dem Feld der Trias, Soling und Dyas.

Der einzig nicht so amüsant zu segelnde Kurs ist der Vorwindgang, da es dann fast unmöglich ist, die Fock richtig zum Stehen zu bekommen. Am besten verißt man sie auf dem Vorwindkurs völlig, läßt sie entweder hin- und herpendeln, oder rollt sie einfach ein. Das gilt natürlich nur wenn man alleine segelt – ist ein zweiter Mann an Bord, so kann man die Fock ja ausbaumen.

Noch ein paar Worte zur Stabilität des Bootes. Wenn man die Monas betritt ist man erstaunt wie wenig sie sich zur Seite legt – das ist aber weiter nicht überraschend, wenn man weiß, daß der Ballastanteil etwa 50% beträgt. Bei Kenterversuchen die von Klepper durchgeführt wurden, stellte man auch fest, daß selbst wenn das Masttopp das Wasser berührt, das aufrichtende Moment noch über 40 kg beträgt.

Ergänzungsausstattung Duo

Klepper entwickelt zur Zeit ein Zusatzpaket, das aus Genua, Trapezleinwand und Spinnakerpaket besteht. Damit kann man die Monas auch zum vollwertigen 2-Mann-Kielboot umrüsten.

Wer also ein sehr schnelles, sicher zu beherrschendes Einmannkielboot sucht, mit dem man auch mal größeren Booten „den Spiegel zeigen kann“ sollte mal eine Probefahrt vereinbaren.

Technische Daten

LüA: 7,00 m
BüA: 1,90 m
Tiefgang: 1,10 m
Gewicht: 680 kg
Ballastanteil: 320 kg
Segelfläche: 21,4 qm

Wert: Klepper, Rosenheim

Klassenvereinigung:

G. v. Zielberg
Rathausstraße 114
8047 Karlsruhe

Positiv: sehr solide Bauweise; gute Segeleigenschaften; genialer Ausreitschalensitz; geräumige Pflicht.

Negativ: die Fenster im Segel sitzen zu tief. Fockwickler und Baumniederholer sind aus normaler Sitzposition nicht zu erreichen.