

7,00-Meter-Kielboot aus GFK

Monas

Nach elf Jahren Serienfertigung hat sich die Monas mehr und mehr zur sportlichen „Regattaziege“ gemausert. Trotzdem: Sie eignet sich nach wie vor auch zum schnellen Segeln mit der Familie. Wir testeten ein neues Boot auf der Ostsee bei unterschiedlichsten Windbedingungen.

Testkommentar:
Peter Schweer

Das 1974 von Dipl.-Ing. Helmut Stöberl entworfene Boot hat vor allem im süd- und westdeutschen Raum seine Liebhaber gefunden. Nachdem die Firma Klepper die Fertigung dieses Einmann-Renners aufgab, übernahm Hans-Georg Bauer („Segelboot-Bauer“) Herstellung und Vertrieb. Viele Details wurden verbessert. Das kostet Geld. Waren es für das regattaklare Boot vor zehn Jahren noch etwa 12 500 Mark, so muß heute etwa das Doppelte bezahlt werden.

Wir testeten das Boot drei Tage lang auf der Ostsee. Ein Revier, das für diesen flachen Renner nur bei ablandigem Wind gut geeignet erscheint. Bei ruppigerem Seegang stampfte sich das flache Vorschiff leicht in den höheren Wellen fest. Das bremste stark ab und minderte das Segelvergnügen. Um so interessanter war es raumschots. Das Testboot glitt bei etwa 5 Beaufort pfeilschnell – ähnlich einer Jolle – über und durch die etwa 50 Zentimeter hohen Wellenkämme. Das Vordeck wurde hin und wieder von Wasser überspült, das meist vom hohen Holz-Wellenbrecher nach beiden Seiten abgewiesen wurde.

Unter noch rauheren Bedingungen (Böen bis 6 Beaufort, Wellenhöhe etwa 70 Zentimeter) schoß schon mal ein Wellenkamm bis ins Cockpit. Das Vorschiff entwickelt dann nicht mehr ausreichenden dynamischen Auftrieb, es wird naß im Cockpit. Trotzdem fühlten wir uns nicht unsicher. Mit etwas Erfahrung bringt man das Vordeck sofort wieder an die Luft.

Dieses Verhalten zeigte sich im flachen Wellengang nicht. Das Testboot segelte mit trockenem Vordeck, es ließ sich besonders leicht steuern und jederzeit gut manövrieren. Auch wenn bei erhöhter Schräglage kein erwähnenswerter Ruderdruck auftrat, so lohnt diese Art des Segelns nicht. Das Boot wird hierdurch nur langsamer. Die Monas sollte, ähnlich wie eine Jolle, möglichst aufrecht gefahren werden. Das bedeutet vor allem beim Wettsegeln, daß mit Traveller, Großschot und Achterstagtalje gearbeitet werden muß. Das gilt insbesondere für den Am-Wind-Kurs.

Der kurze, tiefgehende Kiel in Verbindung mit einem großen Abstand vom weit auslenkbaren Ruderblatt macht dieses Kielboot besonders drehfreudig. Vorteil dieser Wendigkeit: Es läßt sich auf engem Raum vortrefflich manövrieren; ein Außenbordmotor dürfte daher allenfalls als Flautenschieber nötig sein. Da die Handhabung des vorbalancierten Ruders recht leicht ist, muß beim Wenden darauf geachtet werden, die Pinne nicht zu weit auszulenkeln. Das Ruderblatt wird sonst abrupt als Bremse wirken. Deshalb: keine allzu hastigen und engen Wenden fahren.

Das um 90 Grad gekrängte Testboot entwickelt am Vorstagbeschlag eine aufrichtende Kraft von $\approx 380 \text{ N}/38 \text{ kp}$, das ergibt rechnerisch am Masttopp (Meßmarke) $\approx 320 \text{ N}/32 \text{ kp}$. Das Boot richtete sich bei Windstärke 5 und glattem Wasser selbständig auf. Fällt der Steuermann in das Großsegel, etwa 1,50 Meter über dem Großbaum, so bleibt das Boot um etwa 90 Grad gekentert lie-



Technische Daten

Lüa: 7,00 m; LWL: 6,10 m;
Breite: 1,90 m; Wasserlinienbreite (BWL): 1,68 m; Tiefgang: 1,10 m; Gewicht: 650 kg; Ballast: 320 kg; Ballastanteil: 49 %; Takelungsart: 7/8-Slup; Großsegel: 14,2 m²; Racing-Selbstwendefock: 9,0 m²; Mastlänge 8,60 m; Masthöhe über Wasser: 9,15 m; Rumpfbauweise: Handauflegeverfahren – massiv/Sandwich; Decksbauweise: Handauflege-

verfahren – massiv/Sandwich; Verbreitung: mehr als 400 Einheiten; Festauftrieb: 650 l; DSV-Yardstickzahl: 106; Klassenstatus: DSV-Nationale Klasse; Klassenvereinigung: Georg von Ziehlberg, Theodor-Storm-Straße 1, 8047 Karlfeld; Standardpreis einschließlich MwSt. ab Werft (ohne Segel): 22 914 DM; Preis regattaklar einschließlich MwSt. ab Werft: 25 260 DM. Werft/Vertrieb: Segelboot-Bauer, Industriestraße 2 A, 7803 Gundelfingen.

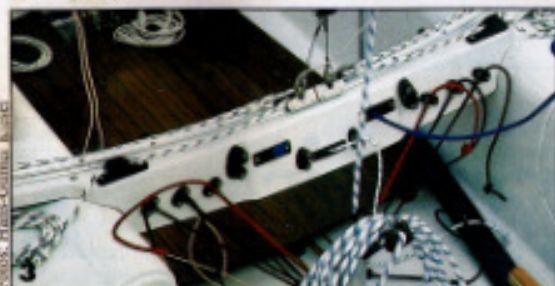
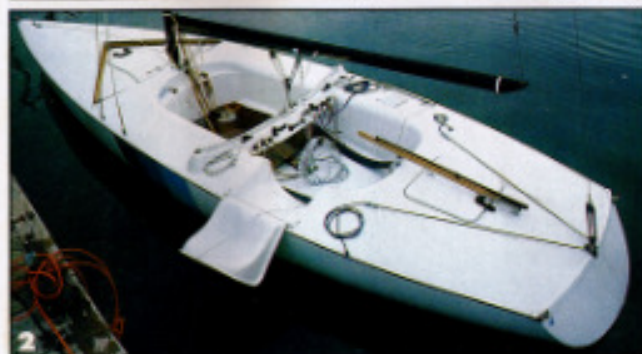
gen. Der Steuermann hat nun genug Zeit, sich in Richtung Cockpit zu bewegen, damit das Boot sich von allein wieder aufrichten kann.

Das Rigg ist solide verstagt. Die angefeilte Saling bog den Alu-Mast in eine harmonische, dem Schnitt des Großsegels angepaßte Form. Wir stellten auch beim harten Einsetzen des Vorschiffs in die Wellen auf Am-Wind-Kursen keine unkontrollierten Schwingungen oder unerwünschte Verformungen des Mastes fest.

Das Achterstag kann von beiden Seitendecks aus gestreckt werden; sitzt der Steuermann im Schalenstanz außenbords, ist das

Strecker-Ende nur mit Reibungsverlust in den auf dem Achterdeck montierten Alukammklemmen zu bedienen. Sie sollten daher weiter außen angebracht oder/und mit Umlenkblöcken davor versehen werden.

Aus der Position des Steuermanns waren schlecht oder gar nicht erreichbar: Cunningham-Strecker, Großbaum-Niederholer und Unterliekstrecker, der allerdings auch nicht häufig bedient werden muß. Auch diese Trimmbeschläge sollten weiter außen besser für den Steuermann erreichbar platziert werden, damit er keine Verrenkungen zu machen braucht.



- 1** Bei glattem Wasser segelt das Boot trocken, bei Welle wird's naß.
- 2** Der Ausreißsitz für den Rudergänger. In der Plicht ist Platz für Mitsiegler.
- 3** Das Trimm-Instrumentarium für den Rudergänger: Nicht alle Strecker sind auf der Konsole zusammengefaßt.
- 4** Von achtern zeigt sich der extrem flache Rumpf. Das Boot kommt schnell ins Gleiten.

gilt auch für das Deck mit rundherumlaufender Alu-Winkelste (Scheuerleiste). Die Trittflächen sind ausreichend rutschhemmend profiliert. Negativ fiel auf, daß das über das Vorderdeck gelangte Wasser in das Vorschiffs-Innere drang (z. B. Rollfock und Streckervorrichtungen). Daher gibt es hier keinen trockenen Stauraum.

Gut

*Segel­eigen­schaf­ten bei geringem Wellengang
Lebendiges Manövrierverhalten
GFK-Verarbeitung
Beschlags- und Ausrüstungsqualität
Selbstaufrichtend
Für mitsegelnde Laien gut geeignet
Liegt sehr ausgeglichen auf dem Ruder*

Schlecht

*Segelverhalten bei viel Wellengang
Einige Trimmeinrichtungen vom Steuermanns-Klappsitz nicht oder nur schlecht zu erreichen
Fußgurte schlecht zu erreichen
Großbaum hängt tief im Cockpit*

Gesamteindruck

Dieser schlanke, flache Renner eignet sich besonders gut für wellenärmeren Revieren. Die Segel­eigen­schaf­ten haben uns unter diesen Verhältnissen sehr überzeugt. Wellengang liegt dem Boot weniger, das Vorschiff entwickelt nur wenig dynamischen Auftrieb, es wird naß.

Die Bedienung ist unkompliziert und körperlich nicht besonders anstrengend durch die Klapp-Schalensitze. Die Klassenbestimmungen erlauben zwei nur geringfügig verschiedene Vorsegel, das verteuert unnötig. Der Steuermann kann aufgrund des Bedienungskonzeptes auch Segel-Unkundige im Cockpit mitnehmen. Das Boot ist selbstlenzend, kentersicher und aufgrund von 650 Litern Festauftrieb (Styropor) unsinkbar.

Groß- und Fockschot ließen sich gut bedienen. Es gehörte allerdings Kraft dazu, diese ab 5 Beaufort hoch am Wind dicht-zuholen, ganz nach dem Motto früherer Verkaufsunterlagen: „Ein Mann, eine Monas!“

Die beiden Schalen-Klappsitze sind solide ausgeführt. Der Steuermann sitzt besonders bequem und kann ohne Beanspruchung der Bauch- oder Beinmuskulatur trimmgerecht außenbords sitzen. Die Sitze werden bei Nichtgebrauch nach innen in die Deckseinformungen geklappt. Der leewärtige Sitz muß stets eingeholt werden, er schleift sonst durchs Wasser und bremst. Hat der Steuer-

mann dieses mal im Eifer des Gefechts vergessen, kann er das von der Luvseite aus per Tampen nachholen.

Die Fußgurte zum Austrimmen empfanden wir als ungünstig plaziert, wir hätten diese gern weiter innen gehabt. So vergingen nach der Wende stets einige Sekunden, bis die Füße darunter eingehakt waren. Der Fockausstützer wird parallel am Großbaum gefahren und vom Steuermannssitz aus per Ausholleine bedient. Das Schothorn ist mit dem Ende des Ausstützers ständig verbunden. Diese „Fernauslösung“ funktionierte bei unserem Testboot meistens problemlos, aber nicht immer.

Für ein Einhandboot sehr praktisch ist die Pinnenarretierung. Sie sorgt für einen sicheren Kurs, wenn der Steuermann seinen Platz mal kurzzeitig verlassen muß. Der vordere Cockpitbereich ist ideal für einen oder gar zwei Mitsiegler. Da sämtliche Bedienungsfunktionen vom Steuermann erledigt werden können, ist es möglich, auch Segelunkundige mitzunehmen.

Die gesamte Beschlagsausrüstung ist hochwertig und solide montiert. Eine Rollfock – sie funktionierte stets einwandfrei – gehört zum Standard-Lieferumfang. Der Rumpf ist sauber verarbeitet und fest. Das gleiche