

YACHT TEST

Monas 7,00-m-Einmann-Kielboot aus GFK

Ob allein, zu zweit oder mit der Familie gesegelt – die Monas ist ein sportlicher Spaß für alle, die Freude an einem schnellen, unkomplizierten Binnen-Kielboot haben.

Ein Boot für welchen Zweck?

„Eine Herausforderung für sportliche Segler“, sagt die Monas-Werbung. Nun ja, wir meinen, daß man so besonders sportlich gar nicht sein muß, um mit dem Boot zurechtzukommen und vor allem Spaß damit zu haben. Immerhin sorgt ein Ballastanteil von 53 Prozent – Kielge-

wicht 320 kg – für eine ganze Portion Sicherheit. Dieser kleine Renner entschuldigt schon mal ein paar Bedienungsfehler, doch wer optimal segeln will und genügend vom Trimmen versteht, kann sehr viel aus dem Boot herausholen. Es eignet sich unserer Meinung nach vor allem für schnelle Ausflugs-touren bei leichten und mittleren Winden, bei denen ruhig einmal ein oder zwei Gäste mitgenommen werden können. Regattasegeln ist zur Zeit noch sehr regional begrenzt; es wurden bis zum Frühjahr '76 etwa 120 Boote verkauft.

Kosten unter der Lupe

Für 11 800 Mark inklusive Mehrwertsteuer kann man sich das Boot direkt von der Werft abholen. Bei Lieferung frei Haus kommen noch die üblichen Frachtkosten hinzu. Das Testboot war zusätzlich mit dem Regattapakete ausgerüstet – 650 Mark – und einem Unterwasser-Anstrich – 300 Mark – versehen. Inklusive Anker, Stechpaddel, Fender und Festmacherleinen kommt man dann auf knapp 13 000 Mark. Zu empfehlen wäre sicher noch eine Segel-Baupersonenning für 86 Mark, eine Personenning über das ganze Deck für 690 Mark und schließlich ein Heißstropf, der 115 Mark kostet. Ein Trailer wird für etwa 3000 Mark zu haben sein, so daß für alles zusammen eine Gesamtsumme von etwa 16 900 Mark entsteht.

Segel- und Gleiteigenschaften

Windstärke 5 bis 6, auf-landig, starker Seegang; Testbedingungen, wie wir sie uns für Seekreuzer immer wünschen. Hoch am Wind schlug das flache Vorschiff hart gegen die anlaufenden Seen; mit viel Fingerspitzengefühl muß man ein Mittelmaß zwischen Geschwindigkeit und Schräglage suchen. Der Großschot-Traveller gehört dabei ziemlich nach Lee, die Fock muß, als Gegenkraft zur luvenden Wirkung des verhältnismäßig großen Großsegels, sehr eng gefahren, das Achterstag bis zum Anschlag durchgesetzt wer-

den. Damit wird das Achterliek des Großsegels geöffnet und die luvende Wirkung abgeschwächt. Bei Beachtung dieser Trimm-Grundregeln segelte die Monas fast ohne Ruderdruck und ließ sich sehr gut manövrieren.

Raumschots schossen wir dann wie ein Torpedo davon. Hier liegt die Stärke dieses Bootes. Da gibt es nicht nur das bei Kielbooten übliche Surfen auf den Wellen; die Monas kommt echt ins Gleiten, so wie wir es von den Jollen kennen. Die lange Pinne muß dabei kräftig bedient werden, denn es lohnt sich, die Wellen aufmerksam auszusteuern. Trimmeinstellung: Niederholer absolut dicht, Achterstag dicht, Traveller ganz in Lee, Fock wiederum im Verhältnis zum Großsegel ziemlich dicht gehalten. Die Geschwindigkeit hängt jetzt nur noch davon ab, wieviel Gewicht man zum Trimmen nach Luv bringt und wie geschickt die Großschot in den Böen gefiert wird, damit die Krängung nicht zu groß wird.

Mitten im schönsten Glichter knallte es ganz furchtbar. Der Baum lag plötzlich an Deck, das Großsegel rauschte hinterher: Das Kopfbrett war gerissen. Nur mit der Fock ließ sich das Boot dann aber bestens in den Hafen manövrieren, selbst Wenden klappte ausgezeichnet.

Von ihrer besten Seite zeigte sich die Monas während der nächsten Tage, und zwar bei Windstärken so um 2 bis 4, in Böen maximal 5. Bei diesem Wetter war sie allen gleich großen Konkurrenten überlegen, gleichgültig auf welchem Kurs. Wir segelten das Boot fast ausschließlich einhand, meinen aber, daß sich die Segel- und Gleiteigenschaften bei zweier oder dreiköpfiger Crew nur geringfügig ändern werden.

Sicherheit und Kenterverhalten

Der Tiefgang von 1,10 Meter in Verbindung mit dem 320 Kilogramm schweren Kiel macht das Boot selbstaufrichtend. Das bedeutet, daß selbst im ärgsten Fall – Mastspitze unter Wasser – ein genügend großes, aufrichtendes Moment vorhanden ist. Wasser im Cockpit

fließt schnell durch Selbstlenz-Löcher wieder ab. Die Segelfläche ist reichlich dimensioniert, so daß das Boot auch auf Leichtwetter-Réviere zurechtkommt.

Ab Windstärke 5 ist es nur mit Geschick oder ausreichend Trimmgewicht in Luv optimal zu segeln. Wir empfehlen daher eine Reff-einrichtung. Gegen überkommendes Spritzwasser hilft nur richtige Bekleidung. In der Regel wird ein Overall genügen. Wer sich in rauheren Gewässern austoben will, sollte das im Taucheranzug

Lüa 7,00 m, LWL 6,10 m, Breite 1,90 m, Tiefgang 1,10 m, Gewicht mit/ohne Ausrüstung 650/600 kg, Ballast 320 kg, Segelfläche 14,2 + 7,2 m² = 21,4 m², Werft Klepper-Werke, 8200 Rosenheim.

tun. Ein regelrechtes Unterschneiden des Bugs stellten wir bis Windstärke 6 nicht fest.

Bleibt schließlich noch zu erwähnen, daß serienmäßige Styropor-Auftriebskörper Unsinkbarkeit garantieren – ein Service, der im Unglücksfall lebensnotwendig sein kann.

Beschläge und Ausrüstung

Das Beschlagskonzept gefiel uns gut, einige Details müssen unserer Meinung nach aber noch geändert werden. So war es bei böigem Wetter und Krängung im Ausreißsitz fast unmöglich, die Großschot aus der Curry-Klemme des Fußblocks zu befreien. Auch eine Winkelverstellung der Klemmen-Ebene brachte keine Verbesserung. Unser Vorschlag: Endlos-Großschot mit je einer Klemmvorrichtung auf den Seitendecks.

Die Schot der Selbstwende-Fock vertörnte sich grundsätzlich. Bei leichten Winden war sie daher nicht leichtgängig genug, bei hartem Wetter kostete es unverhältnismäßig viel Kraft, sie dichtzusetzen. Da man beim Einhand-Segeln fast bedingungslos auf das Funktionieren der Fock-einrichtung angewiesen ist, muß in diesem Punkt unbedingt eine leichtgängige und zuverlässige Lösung gefun-