



FOTOS: FARTHOFER (1), BAUER

FAHRBERICHT: MONAS C

BAUER-BOOT

Zehn Jahre ist die Monas alt und noch immer ohne Alternative für Kielbootfans, die bei Regatten am liebsten allein unterwegs sind.

Die Geschichte der Monas begann recht wechselhaft. Das vom bayerischen Konstrukteur Helmut Stöberl entworfene Kielboot mit dem charakteristischen Ausreitstockerl wurde vorerst von Klepper hergestellt, dann jedoch mit sämtlichen Bau- und Verkaufsrechten abgestoßen. Die süddeutsche Werft Segelboot Bauer nahm sich der Sache an und gab der Monas jenes Image, unter dem man sie heute kennt: Ein qualitätsbewußt gefertigtes Regattaboot, das sich durchaus fürs anspruchslöse Spaziersegeln mißbrauchen läßt. Stöberls Monas (weitere bekannte Entwürfe: Akros, Trias) ist ein

sehr ungewöhnliches Schiff und in Europa bis dato einzigartig, nämlich die einzige Einmann-Kielboot-Einheitsklasse. Auf den Alpenseen ließ sich für diese Idee auch ein respektable Kundenkreis gewinnen, sodaß auch bald ein geordneter Regattabtrieb möglich war.

Die Klassenvereinigung funktionierte von Anfang an gut, als dann die Werft Bauer die Fertigung übernahm, verschwanden vom Schiff auch die Mängel der Großserienproduktion.

Die Formen von Rumpf und Deck wurden neu behandelt, um ein optimales Gelcoatfinish zu erreichen. Die Mulde für den

Kielansatz wurde neu gestaltet, um die Paßform des Kieles zu perfektionieren. Anstelle von Hartschaum verwendete Bauer nun Balsa-Hirnholz als Sandwichkern und verbesserte auch die Trimmeinrichtungen.

Die Monas-Competition, wie Bauer seine Monas nennt, wird nach strengsten Einheitsklassenregeln gefertigt. So akzeptiert Bauer auch keinerlei Sonderwünsche, geschweige, man könnte lediglich die Schale zum Selbstausbau kaufen.

SEGELEIGENSCHAFTEN

Die Monas weist nur einen geringen Kielsprung auf, trotzdem ist das Boot recht kursstabil, was auf die lange Wasserlinie und den Skeg zurückgeführt werden kann. Deshalb dreht die Monas, trotz des schmalen Kieles, für ein Schiff ihrer Länge und ihres Gewichts relativ behäbig.

Aufgrund ihres geringen Kielsprunghes sind die Segeleigenschaften der Monas auf rauhem Wasser natürlich merklich beeinträchtigt. Trotzdem verträgt sie einiges an Wind, was durch eine vernünftige Relation der Segelfläche zum Kielgewicht und ein hohes Maß an dynamischem Auftrieb gewährleistet wird.

Trotz der vorhin erwähnten Kursstabilität des Rumpfes hat der Mastfall einen ganz entscheidenden Einfluß auf die Segeleigenschaften des Bootes. Bedeutsam dabei ist aber weniger eine Verschiebung des Segeldruckpunktes als eine Veränderung der Düse zwischen Vor- und Großsegel. Man merkt richtiggehend, wie ein in den Böen zuerst bockig und steif reagierendes Boot durch verstärkten Mastfall weich und willig wird, ohne deshalb aber an Spritzigkeit zu verlieren.

Ganz entscheidend für gute Geschwindigkeit bei der Monas ist auch der Grad der Krängung. Je aufrechter man das Boot segelt, desto höher und schneller wird man sein, ganz abgesehen vom wesentlich weicheren Einsetzen in die Welle.

Wie bei jedem Schiff mit leicht gepfeilter Saling ist auch bei der Monas die richtige Wantenspannung von großer Bedeutung. Die Unterwant, die in der Ebene des Mastes angreift, hat zwar auf die Längsbiegung keinen Einfluß, ist aber für Leichtgewichte ein entscheidender Faktor für den seitlichen Trimm des Mastes. Dieser wird nahezu zur Gänze ebenfalls bei Bauer beschlagen, ist ausgezeichnet elastisch und läßt einen guten Trimm des $\frac{3}{8}$ -Riggs zu. Der Großbaum erscheint uns allerdings ein bißchen zu weich, denn sein Durchbiegen verändert das Segelprofil in einem nicht kontrollierbaren Bereich. Ansonsten freundeten wir uns mit der Monas C schon nach wenigen Schlägen an, da mit Ausnahme einiger Kleinigkeiten alles gut durchdacht ist und sauber funktioniert.

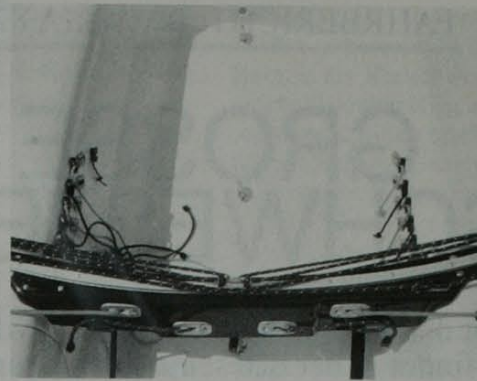
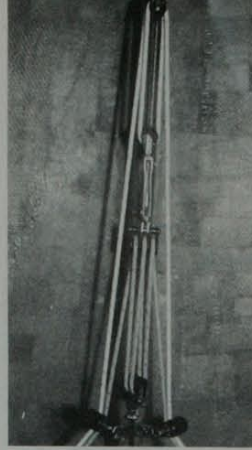
AUSRÜSTUNG UND BESCHLÄGE

Augenfälligstes Detail der Monas ist ihr Ausreitsitz. Er wurde von Stöberl bei fast allen seinen Booten eingebaut und zu einer Art Markenzeichen seiner Konstruktionen. Bei der Monas hat er die größte Berechtigung und den höchsten Wirkungsgrad. Wie sollte sonst ein einzelner Mann ohne Trapez dieses Schiff bei viel Wind halbwegs aufrecht segeln?

Der Klappmechanismus des relativ schweren Sitzes funktioniert ganz gut, hat aber für den Ungeübten auch Tücken. Beispielsweise fällt die Fockschot, die von der Rückseite des Travellerbalkens zu einer Kammklemme geführt wird, bei jeder Wende genau in den Sitz, sodaß dieser nicht gänzlich schließen kann und die Schot zudem beklemmt ist. Die Klemme für die zweite aus dem Reitbalken tretende Leine ist wiederum etwas zu tief angeordnet, sodaß man sie am ausgeklappten Sitz hängend nicht bedienen kann. Die anderen sechs Klemmen, die vor dem Reitbalken aus der Cockpitwand treten, sind dagegen griffgünstig angeordnet.

Besondere Bedeutung hat Bauer den Umlenkblöcken an der Cockpitwand beimessen. Nicht nur, daß die in eigener Produktion hergestellten Aluminiumrollen mit seewasserfesten Nirostakugellagern geführt werden, sind sie auch dermaßen abgeschottet, daß selbst bei extremer Lage kein Wasser eindringen kann. Die Sorgfalt geht so weit, daß auch die Umlenkblöcke innen auf vorher einlamierten Nirostaplatzen stabil befestigt sind.

Gut gelöst ist das System der Vorliekverstellung der Fock. Üblicherweise muß bei Verstellung des Vorlieks das Vorstag nachreguliert werden. Bei der Monas werden Vorliekstrecker und Vorstag so auf einen Flaschenzug geführt, daß bei Ver-



Vorliekstrecker der Fock und Vorstag sind auf einen Flaschenzug geführt, sodaß das Vorstag bei Vorliekverstellung mitgeht (ganz links). Regattataugliche Trimm-einrichtungen bei der Monas C (links).

stellung des Vorlieks das Vorstag automatisch mitgeht.

Die Fockschot der Selbstwendefock ist ähnlich wie bei der Soling zum Bug geführt und dort unter Deck geführt. Trotz der vielfältigen Verstellmöglichkeiten wirkt die Monas Competition sehr aufgeräumt und einfach. Das ganze komplizierte Übersetzungssystem spielt sich im Inneren des Schiffes ab. Die Angst, bei etwaigen Defekten nicht an die Quelle des Übels zu kommen, ist aber unbegründet. Es gibt zwei große Luks, durch die auch stärkere Männer ohne Probleme ins Schiff können. Bis auf das einfache Hebelsystem des Niederholers, wo ein Kugellager-Flaschenzug sicherlich besser wäre, sind Beschlag-ausrüstung und Deckslayout absolut ausgereift und renntauglich.

Die Monas Competition ist ein recht deutliches Beispiel, wie gut einer Konstruktion die gewissenhafte Arbeit in der Produktion tut. Die neuen Schiffe des Monas-Typs machen einen ausgesprochen guten Eindruck und wirken auch spritziger und lebendiger als die Monas der Klepper-Ära. Vorteilhaft ist auch, daß die Werft Bauer konsequent „gleich“ baut, sodaß bei Regatten sicher jeder Monas C-Segler mit

dem gleichen Material in den Wettbewerb geht. Wermutstropfen: Rund 215.000 Schilling ist der stolze Preis für dieses Einmann-Kielboot.

Michael Farthofer

MONAS COMPETITION

Sportliches Einmannkielboot für Regatten, ausgereifte Sandwichkonstruktion. Gute Trimm- und Segeleigenschaften, hoher Preis.

Länge ü. a.:	7,0 m
LWL:	6,10 m
Breite:	1,90 m
BWL:	1,68 m
Tiefgang:	1,10 m
Gewicht:	680 kg
Kiel:	320 kg (47%)
Großsegel:	14,2 m ²
Fock:	7,8 m ² (Racing: 9,0 m ²)
Preis (ab Werft, inkl. MWSt.): ohne Segel:	öS 215.397,-
Werft:	Segelboot Bauer, D-7803 Gundelfingen, Industriestraße 2a
Vertrieb:	Egon Millonig, 8010 Graz, Kreuzgasse 26

Segel-Reparaturen
direkt beim Segelmacher

ACHTUNG NEUÜBERNAHME



**Segel und Segel SERVICE
HELMUT HIESS**

A-1020 Wien, Handelskai 426 Telefon 26 63 062
Montag bis Freitag von 7.00 — 18.00 Uhr
Eigene Erzeugung von Segel, Surf- und Segel-
Trapezgurte, Bootsplanen aller Art sowie
sämtliche Reparaturen.

WIR HABEN SUPER ERÖFFNUNGSANGEBOTE
Besuchen Sie uns unverbindlich.
Wir sind auch auf der AUSTROBOOT, Halle 1



Schützen Sie Ihr
Boot und Zubehör
ob Sommer
oder Winter
mit einer **HIESS
PERSENNING**