

Mono 22



Rasanter Preisschlager

620 Kilogramm für ein Boot dieser Größe sind nicht viel. Das stößt fast schon in Jollenkreuzer-Regionen vor. Ein 15er bringt knapp 100 Kilogramm weniger auf die Waage, hat dafür aber auch keinen Ballast. Bei der Mono hängen immerhin 230 Kilogramm Blei in 1,70 Meter Tiefe.

Dass so ein Boot wie der Teufel läuft, ist klar, besonders wenn eine Fläche von 30 Quadratmetern für Vortrieb sorgt. Der Gennaker bringt raumschots noch weitere 45 Quadratmeter dazu. Das dürfte auch hohen Ansprüchen genügen. Das Boot ist hart an der Grenze zur Übertakelung. An unserem Segeltag waren keine zwei Beaufort. Unter Gennaker blieb die Heckwelle trotzdem schon beeindruckende siebzig Zentimeter hinter dem offenen Spiegel. Das braucht aber Gewicht auf der Kante und sauberen Trimm.

Trimm- möglichkeiten

Wie bei den meisten Booten dieser Kategorie gibt es auch auf der Mono keine Backstagen. Der Fockdurchhang wird aber nicht, wie bei vielen ähnlichen Konstruktionen, ausschließlich über die Wantenspannung geregelt. Das Vorstag ist verstellbar. Dadurch funktioniert bei der Mono der Trick mit den gefeilten Salingen besser, als auf anderen Booten, die ein festes Vorstag haben. Auf ein Achterstag wird ebenfalls verzichtet. In 18-Footer Manier gibt es stattdessen an der Stelle, an der normalerweise das Jumpstag sitzt, ein zweites gefeiltes Salingspaar. Über eine Talje lässt sich die Spannung des Drahtes regulieren. Damit kann man das Topp nach hinten ziehen und das Großsegel-Achterliek öffnen. Andererseits

schaft die zweite Saling auch die statischen Voraussetzungen für den Toppennaker. Ansonsten geht es technisch eher gediegen und unspektakulär zu. Es ist aber alles vorhanden, was man zum Trimmen braucht. Auf den optionalen Fockroller sollte man verzichten. Dafür ist die Serienfock nicht gebaut. Sie steht zu weit über Deck. Da stimmt der Trimm einfach nicht mehr. Auch ist dieser Fockroller vermutlich für das überdehnte Vorliek des Segels verantwortlich, weil Vorstag und Segelhalbs an einer Wippe befestigt sind. Die Fock hat aber kein Drahtvorliek, sondern wird, wie beim Starboot oder beim Tornado, mit einem Reißverschluss um das Stag befestigt und kann somit keine Vorliekspannungen aufnehmen. Die Beschlagsausrüstung ist von guter Qualität, sinnvoll platziert und arbeitet effektiv.

Segel- eigenschaften

Wie aufgrund der Eckdaten zu erwarten ist, segelt das Boot ganz hervorragend schnell und mühelos. Das durchgelattete und ausgestellte Serien-Groß ist für unseren Geschmack zu tief geschnitten. Die Fock war dagegen extrem flach. Diese Kombination passt nicht zusammen. Der Gennaker hinterließ einen guten Eindruck und war sauber zu trimmen.

Maße

Lüa 6,70 m, Breite 2,44 m,
620 kg
Segelfläche am Wind
30 Quadratmeter

Preis: 23 000 Euro segelklar

Bauverfahren und Materialien

Die Schale wird aus Vinylen und Glas massiv laminiert. Ins Deck wurde Coremat, ein dünnes Sandwichmaterial, eingelegt. Der Cockpitboden hat einen Kern aus PVC-Schaum. Das Deck ist relativ weich. Das spielt bei leichtem Wetter keine große Rolle, geht aber bei Wind und vor allem bei Wellen zu Lasten der Geschwindigkeit, weil sich dadurch permanent die Riggschiffspannung ändert. Zumindest mittschiffs sollte ein Decksbalken angebracht werden, der die nach hinten gerichteten Kräfte des Vorstagpüttings aufnimmt. Die Steifigkeit und auch die Haltbarkeit könnte mit einem dicken Schaumsandwich im Deck gesteigert werden, ohne dass gravierende Mehrkosten oder wesentlich höheres Gewicht zu erwarten wären. Die Rumpf-Deck-Verbindung ist in Jollenmanier gestaltet, wo einfach zwei Rundungen miteinander verklebt werden. Das ist leicht und fertigungstechnisch einfach zu realisieren. Harte Schläge kann diese „Scheuerleiste“ aber nicht aufnehmen. Zumindest mit zahlreichen Haarrissen ist zu rechnen. An dieser Rumpf-Deck-Verbindung sind auch die Wanten aufgehängt. Da treten hohe und wechselnde Biegebelastungen auf, die das Laminat schnell altern lassen. Beim von uns gesegelten Boot waren zwar stabile Wantknie unter Deck angebracht, die die Schale im Bereich der Püttinge aussteifen. Diese seien aber laut

Händler nur als Zubehör mit dem Einbausatz für das Radio zu bekommen.

Biege- und Torsionskräfte des gesamten Rumpfes übernimmt eine Innenschale, die durch große Öffnungen gut belüftet wird. Vor- und Achterschiff haben ausgeschäumte Sektoren, die das Boot unsinkbar machen sollen. So etwas muss aber hervorragend verarbeitet sein, damit keinerlei Feuchtigkeit in den Schaum eindringen kann. Sonst verrottet das Laminat von innen heraus.

Die Konstruktion der Hebevorrückung für den Kiel ist vom Konzept her nicht schlecht, im Detail aber noch nicht ausgereift. Das wirkt alles sehr improvisiert.

Der Stauraum unter dem Cockpit wird durch einen Deckel aus gespritztem Thermoplast verschlossen. Da sollte sich die Werft noch etwas anderes einfallen lassen, weil dieser weder trittfest noch wasserdicht ist.

„Wohnkomfort“ unter Deck

Die Mono ist ein reines Renn- und Spaßgerät. Unter Deck können trotzdem zwei Kojen untergebracht werden. Im Vorschiff verläuft der ausgeschäumte Doppelboden bis zur Maststütze, dahinter kann die Innenschale bis Achterkante Kielkasten als Stauraum verwendet werden. Darauf lassen sich Polster legen. Der Raum unter Deck reicht aber wirklich nur zum Schlafen, ansonsten spielt sich das Leben im Freien ab. Die große Klappe im Cock-

pitboden kann neben allerlei Ausrüstung auch einen kleinen Außenborder aufnehmen.

Fazit:

Die Mono 22 ist ein reinrassiges Regattaboot mit hohem Geschwindigkeitspotenzial, einfacher Bedienbarkeit und hohem Spaßfaktor. Für 23 000,- Euro inklusive durchgelattetem Mylar-Großsegel, zwei Focks und einem Gennaker kann man nicht erwarten, dass man dafür eine hochentwickelte High-Tech-Rennmaschine erhält. Dieses Boot muss in Relation zum Preis gesehen werden, und da gibt es wenig Vergleichbares. Auch wenn die Bauqualität nicht auf dem höchsten Level angesiedelt ist, heißt das nicht, dass das Boot nach ein paar Jahren auseinander fällt. Bei sehr hartem Regattaeinsatz ist es aber sicher nur einige Saisons konkurrenzfähig. Vielleicht kann die Werft das Boot noch etwas langlebiger, sprich steifer, fertigen. Für die Umsetzung individueller Vorschläge ist sie offen, weil das Boot nur bei Auftrag gefertigt wird. Ein dicker Schaumkern im Deck ließe sich ohne großen Aufwand anbringen. Das wäre nicht teuer, würde den Wert und die Nutzungsdauer des Bootes aber wesentlich erhöhen. Soll das Boot nicht nur an oberitalienische Insider verkauft, sondern eine breitere Einheitsklasse geschaffen werden, müsste die Werft ohnehin noch das eine oder andere Detail überarbeiten. mh



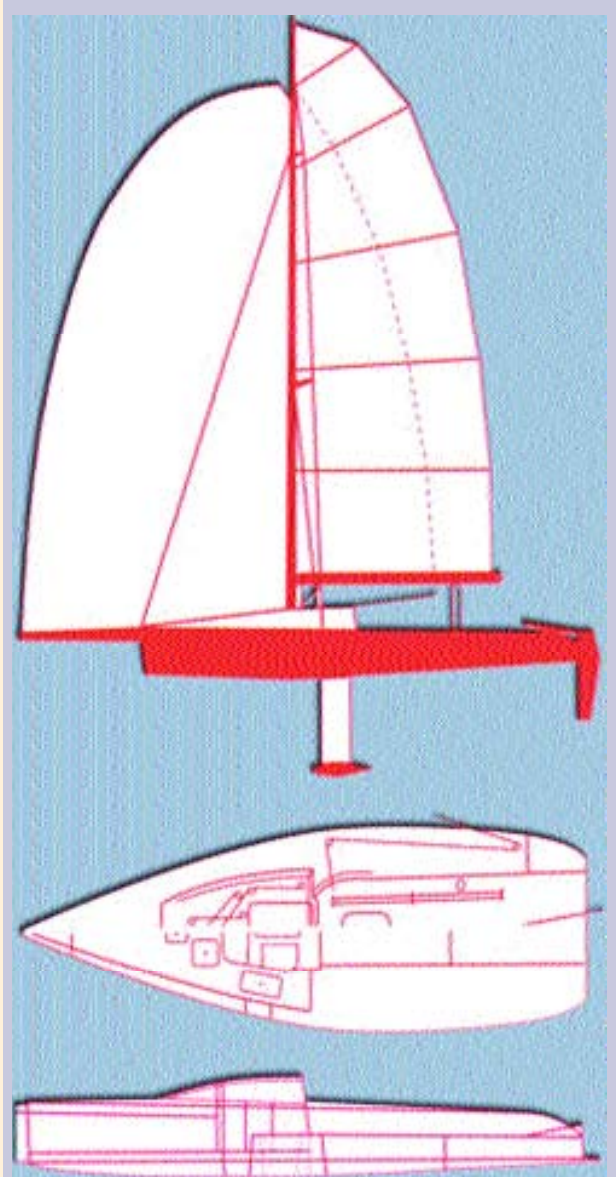
Links:
Das Großsegel hat eine imposante Fläche, könnte allerdings im Profil optimiert werden.

Rechts:
Die Taljen für Toppwanten und Vorstagspannung sind direkt am Rohr angebracht. Die Kammklemme für die Vorstagspannung ist über dem Mastfuß etwas ungünstig platziert.

Rechts unten:
Die Idee, den Baum hinter dem Niedergang abzustützen, damit dieser als Träger für die Kielwinde dient, ist gut. Die Leine läuft durch eine Bohrung durch den Baum. Die Detailsausführung ist allerdings noch nicht professionell.

Links unten:
Alle Bedieneinrichtungen liegen übersichtlich auf dem Aufbau. Der Sack im Niedergang nimmt den Gennaker auf.





<i>Lüa</i>	6,70 m
<i>LWL</i>	6,40 m
<i>Büa</i>	2,44 m
<i>Tiefgang</i>	0,60/1,70 m
<i>Gewicht</i>	620 kg
<i>Ballast</i>	230 kg
<i>Großsegel</i>	21,00 m ²
<i>Fock 1</i>	9,00 m ²
<i>Fock 2</i>	4,00 m ²
<i>Gennaker</i>	46,00 m ²
<i>Grundpreis mit Segeln</i>	23 000,- Euro
<i>Vertretung in Deutschland: A. Brombach, Bohlstraße 12, D-78224 Singen, Tel. (0 77 31) 91 98 83, www.mono22.de</i>	

Stärken und Schwächen

- *gelungene Linien*
- *niedriger Preis*
- *Gutes Geschwindigkeitspotenzial*
- *Konstruktive Festigkeit*
- *Detaillösungen noch nicht ausgereift*
- *Segelprofil*