

Revier Bodensee Sipplingen
bietet Liegeplätze | Forscher
reden wieder von Fakten | Neue
Hafentiefen | Swiss Sailing
braucht mehr Geld |



Neuer Motor:
Motorbootfahren mit
Gas und Kat?

Bodensee-Seglertag: Eine
erfolgreiche Bilanz für den
Bodensee-Seglerverband

Onyx: Ein Boot mit genialen
Linien und einem guten
Regattakonzert

Geniale Linien

Onyx

Maße:

Lüa 8,50 m, Breite 2,20 m
Gewicht ca. 900 kg
Segelfläche 40 m²

Preis

ab 71 180 CHF, 47 000 Euro,
ohne Segel, ohne MwSt.



Nicht nur ein interessantes Boot, sondern auch eine interessante Regattaserie für Clubs und „Privatsegler“ inklusive der dafür notwendigen Finanzierung anzubieten, ist das Konzept von Thomas Cantz, dem Konstrukteur der Onyx. Am Zürichsee funktioniert die Sache seit einiger Zeit recht erfolgreich.

Von Michael Häfner

Thomas Cantz aus Stäfa ist von Haus aus Mothsegler und als solcher mit schnellen und spektakulären Segelgeräten bestens vertraut. Cantz hat die Linien der Onyx gezeichnet. „Man muss mit offenen Augen durchs Leben gehen“, beschreibt er seine Konstruktionsphilosophie, „und die Dinge so lange betrachten, bis man verstanden hat, wie sie funktionie-

ren.“ So schaut er verschiedene technische Lösungen gerne der Evolution in der Natur ab. Für den Kielbulb der Onyx sei ein Thunfischmodell gestanden, erklärt Cantz, und die Silhouette des Ruderblatts habe er bei den Vögeln „abgeschaut“. So verhindere die geschwungene Vorderkante des Ruders wirksam eine Ventilation.

Überhaupt hat Cantz einige gute Ideen in die Linien der Onyx einfließen lassen.

So ist der Rumpf im vorderen Bereich relativ füllig und die Bordwände verlaufen im mittleren Teil des Bootes fast parallel. Damit reduziere sich laut Cantz der Widerstand bei Krängung. „Ein Boot mit geschwungener Außenhaut“, erklärt er, „sackt ins selbst erzeugte Wellental und setzt sich dort fest.“ Boote wie die Onyx liegen mit ihrer flachen Bordwand nur im vorderen und achteren Teil „auf der Welle

auf“. Das Wellensystem des Bootes bleibt flach und nur wenig Bewegungsenergie wird an das Wasser abgegeben.

Segeleigenschaften

Tatsächlich darf die Onyx an der Kreuz ruhig auch mal ordentlich auf die Kante gelegt werden. Sie fährt trotzdem schnell und der bremsende Effekt, den man bei einem bestimmten Krängungswinkel erwartet, bleibt aus. Die Praxis bestätigt also die The-

orie. „Am besten läuft das Boot bei einer Krängung von etwa 25 bis 30 Grad“, erklärt Cantz. Dann ist die Onyx so weit vertrimmt, dass die benetzte Oberfläche minimiert ist und die Nachteile der Vertrimmung noch nicht zum Tragen kommen.

An unserem Segeltag herrschten ausgesprochen widrige Verhältnisse, um die Segeleigenschaften eines Bootes beurteilen zu können. Sprunghaft um 180 Grad

drehender Wind zwischen Flaute und plötzlich durchziehenden Böen.

Kam ein solcher Windstrich, beschleunigte das Boot sofort auf fünf bis sechs Knoten. Wollte man die Gelegenheit aber nutzen, um den Trimm auszufoilen und das Boot „schnell zu machen“, stand man wieder in der Flaute.

Nichtsdestotrotz kann man der Onyx ein sehr hohes Geschwindigkeitspotenzial auch

an der Kreuz bescheinigen, was sie auch anhand beeindruckender Regattaerfolge schon oft unter Beweis gestellt hat. Dies ohne Mühe, ohne schwere Mannschaft auf der Kante und ohne außergewöhnlichen Trimm- aufwand. Das Boot lässt sich vergleichsweise einfach und auch einhand schnell segeln. Es ist alles andere als eine „nervöse Zicke“, wie das bei modernen Sportbooten manchmal der Fall ist. Die Onyx läuft auch bei Krängung souverän geradeaus und sogar die Pinne kann man längere Zeit loslassen.

Absolut angenehm ist der große Krängungswinkel, bei dem das Boot noch unkritisch gesegelt werden kann. Nicht einmal mit „Gewalt“, also zwei Personen auf dem Leedeck und geschlossenem Achterliek, war es möglich, einen Strömungsabriss am Ruder zu provozieren. Das Boot krängte dabei extrem und die Decksante berührte das Wasser. Mehr Krängung war nicht möglich und das Boot verhielt sich in dieser Lage sehr steif. Der horizontale Abstand zwischen den 500 Kilogramm Ballast am 1,8 Meter tief reichenden Kiel und dem Auftriebsschwerpunkt an der Bordwand war zu groß, um das Boot noch weiter „aufs Ohr“ zu legen. Ein Sonnenschuss an der Kreuz kann also weitgehend ausgeschlossen werden.

Dieser Eindruck ändert sich auch nicht unter dem 75 Quadratmeter großen Gennaker. Das Boot schiebt sich völlig unspektakulär auf seine Bugwelle, lässt die kaum vorhandene Heckwelle weit hinter sich und das Log springt so mir nichts dir nichts locker an die zehn Knoten. Aber auch „bergab“ ist es wie an der Kreuz. Kaum hat der Kahn zum Sprung angesetzt, ist der Wind weg. Auch bei höheren Geschwindigkeiten ist es ein Genuss, wie das Boot absolut souverän in seiner Spur bleibt und prompt auf die kleinste Ruderbewegung reagiert.

Der Rumpf

Die Onyx ist aus Epoxidharz gebaut und somit weder

qualitativ noch preislich mit einem Polyesterbau zu vergleichen. Epoxidbauten sind deutlich höherwertiger und viele der bekannten Polyesterprobleme treten bei

einem Epoxidlaminat nicht auf. So unterliegt die Struktur einem wesentlichen Festigkeitsverlust durch Alterung und kennt keine Osmoseprobleme. Da-

durch ist es relativ unbedenklich, wasserdichte Auftriebskörper einzubauen.

Epoxidharz schwindet bei der Aushärtung nicht. Solche Bauteile sind daher erheblich dimensionsstabiler, spannungsfrei und können exakter laminiert werden als ein Polyesterbauteil. Allerdings verlangt ein Epoxid-Bau nach einer mehrteiligen Form, weil sich durch den fehlenden Schrumpf das Teil nicht selbst entformt. Schon der Formenbau ist also aufwändiger.

Der Rumpf selbst ist durchgängig als Sandwichstruktur aus Schaum und Glas gebaut, was wiederum nur mit Epoxidharz eine auf Dauer solide Lösung darstellt. Im Gegensatz zu Polyester ist Epoxid dampfdicht. Dadurch ist es von vornherein ausgeschlossen, dass eindringender Wasserdampf im Schaumkern kondensiert und dort Schaden anrichten kann.

Die Mastbrücke unter dem kleinen Aufbau muss hohe Riggkräfte auffangen und wurde deswegen aus Kohlefasern gebaut. Die Kräfte werden über zwei Kohlefaserrohre auf das Hauptschott übertragen.

Rumpf und Deck sind miteinander verklebt und von innen mit einem Glasgewebe überlaminiert. Unter dem Vordeck wird der Gen-

naker verstaut, verlaufen zahlreiche Taljen und Fallen sowie der Gennakerbaum und die Leinen für den Fockroller. Im vorderen Bereich ist ein Doppelboden eingebaut, auf welchen bei Bedarf ein Kojenpolster gelegt werden kann, um auch mal auf dem Boot übernachten zu können.

Unter dem Cockpitboden sind zwei große Stauräume, von denen der hintere mit den entsprechenden Halterungen als Platz für den Außenborder dient. Die Motorhalterung bleibt dabei am Motor und wird bei Bedarf einfach in zwei Ringen am Heck eingehängt. Diese Ringe nehmen auch die Badeleiter auf.

Die von uns gesegelte Baunummer fünf war bereits vier Jahre im harten Regattaeinsatz. Das Boot wurde bei Josef Steinmayer in Stäfa gebaut. Mittlerweile kommt die Onyx aus einer renommierten Werft in Polen und wurde in manchen Details überarbeitet. Auffälligste Neuerung ist die Decksstruktur, die nicht mehr ins Gelcoat eingearbeitet wird. Stattdessen wird das Deck mit einem rutschfesten Anstrich beschichtet.

Die Bauqualität der derzeitigen Neubauten kann von uns also nicht beurteilt werden.

Die Onyx ist von hoher Er-

gonomie. Dafür sorgt nicht nur die spartanische, aber hochfunktionelle Decksausrüstung. Auch die Plicht ist so dimensioniert, dass spontan kein Verbesserungspotenzial auffällt. Die Sitzhöhe passt und auch bei starker Krängung kann sich die Mannschaft gut auf dem Luvdeck halten. Dafür sorgt der „Wulst“ auf dem Plichtboden, der die Deckel für die Stauräume beherbergt.

Ausreitgurte vermisst man auf der Onyx keine. Ohnehin muss der Körperschwerpunkt der Segler innerhalb der Decksante liegen. Ausreiten ist also nach Klassenvorschriften verboten.

Im hinteren Bereich des Decks befindet sich keine Fußreling und stört somit auch nicht beim Sitzen. Im Bereich des Vordecks ist eine Fußreling aus Teak sinnvoll angebracht. Optional ist auch eine flache Reling aus Chromstahlrohr erhältlich.

Anhänge

Das hervorragend funktionierende Ruderblatt besteht aus Kohlefasern und die Ruderwelle ist aus Aluminium. Die Pinne besteht ebenfalls aus Kohlefasern und die gesamte Konstruktion funktioniert spielfrei.

Der Kiel steckt in einer Kasette und ist mittels einer Seilwinde und einem Aluminiumgestell aufholbar. Die

Flosse selbst besteht aus zwei Halbschalen, die einen verzinkten Eisenträger mit dem daran befestigten, abgeplatteten Ballastbulb umschließen.

Rigg

Der Mast steht auf dem Deck und ist aus Aluminium. Ebenso ist der Großbaum aus Aluminium gefertigt. Das stehende Gut besteht aus Rod. Die Wanten verlaufen über zwei gepfeilte Salingpaare, die den Gegenzug zum verstellbaren Vorstag bilden. Mit dem Achterstag wird der Mast gebogen.

Das Vorsegel unseres Testboots kommt von Andrew Landenberger und ist als Selbstwendefock ausgeführt. Durch das kurze Unterliek hat dieses Segel eine extreme Streckung und ist daher in seiner Handhabung etwas gewöhnungsbedürftig. Es funktioniert aber tadellos. Als Trimmelemente dienen das verstellbare Vorstag, das Fall, die Lochleiste im Schotbrett, der Traveller sowie die mit Grob- und Feineinstellung ausgestattete Fockschot.

Das Großsegel kommt von Europe-Sail am Genfersee und hinterlässt ebenfalls einen guten Eindruck. Es besitzt ein offenes Fußliek und ein Squarehead zur exakten Kontrolle des Achterlieks. Der Traveller wird dabei immer etwas in Luv gefahren.

Ob die Reffreihe gebraucht wird, ist fraglich. Erfahrungsgemäß sind solche Segel auch bei Starkwind relativ unkritisch zu handhaben und können ausschließlich über den Twist ausreichend „abgepowert“ werden.

Durch die nicht überlappende Selbstwendefock kommt dem Unterliekstreckter des Großsegels erhöhte Aufwerksamkeit zu. Ein Fadenspaar etwa in der Mitte der Unterlieklänge zeigt an, ob die Leeströmung der Fock sauber vom Großsegel übernommen wird. In diesem Spalt sollten keine Turbulenzen auftreten, sondern die Strömung möglichst laminar durchlaufen.

Die Einstellung des Baumniederholers ist dagegen relativ unkritisch. Im Prinzip dient er nur dazu, auf rauen Kursen das Steigen des Baumes zu verhindern.

Für Raumschotkure stehen zwei Gennaker zur Verfügung. Der 7/8-Gennaker hat eine Fläche von 63 Quadratmetern und der Toppennaker ist 75 Quadratmeter groß. Der Gennakerbaum ist aus Kohlefasern gefertigt.

Bei dem von uns gesegelten Boot ist dieser in einem geschlossenen Kasten unter dem Vordeck untergebracht, der durch ein Rohr in die Plicht gelenzt wird. Bei den aktuellen Booten sei der Gennakerbaum offen im Vorschiff untergebracht, erklärt Cantz. Durch ein spezielles System aus Dichtungen und Wasserfallen könne kein Wasser mehr unter Deck eindringen.

Trailer als Liegeplatz

Das Boot ist konsequent für den Regattabetrieb ausgelegt und deswegen an Land einfach handhabbar.

Die Heißstropfs werden gleich mitgeliefert und können an vier Augen in der Plicht befestigt werden. Sie sind so bemessen, dass der Mast beim Kranen stehen bleiben kann und das Boot keinen Wasserliegeplatz braucht. Es kann mit stehendem Rigg auf seinem Trailer gelagert werden.

Der Mastfuß ist klappbar und wird um einen stabilen Bolzen gekippt. Somit kann



Satte Leistung: Mit dem Toppennaker, 100 Quadratmeter Segelfläche für 900 Kilogramm Bootsgewicht, ist beeindruckend.



Der Rumpf der Onyx zeichnet sich durch flache, gestreckte Linien aus. Die Segelleistungen sind auf allen Kursen ohne Tadel und das Boot ist jederzeit auch von einer kleinen Mannschaft oder sogar einhand leicht zu beherrschen.

der Mast einfach und ohne Kran gestellt oder gelegt werden. Auf Wunsch ist auch eine Jütt lieferbar. Durch das verstellbare Vorstag können die Wantenspanner in ihrer einmal eingestellten Position verbleiben und das Rigg braucht nicht neu justiert zu werden.

Veranstaltungskonzept

Die Klasse verfolgt am Zürichsee ein interessantes Veranstaltungskonzept. Die ONYX Sailing Event AG ermittelt die aktivsten Vereine am Zürichsee und bietet ihnen jeweils ein Boot zur freien Nutzung an. Wird ein weiterer Sponsor gefunden, kann ein weiteres Boot an einen Verein vergeben werden. Die Fixkosten werden von den Sponsoren übernommen und die Boote dienen als attraktive Werbefläche. Die Unterhaltskosten für die Boote werden vom Verein getragen.

Die ONYX Sailing Event AG organisiert verschiedene Regattaveranstaltungen mit interessanten Preisgeldern, die zweckgebunden für die Förderung des Segelsports eingesetzt werden müssen. Jeder Verein, der ein Boot gestellt bekommt, ist zur Teilnahme verpflichtet. Es muss aber nicht immer die selbe Mannschaft an den Start gehen, sondern lediglich jeder Verein vertreten sein. So sind interessante Regatten mit einer konstanten Teilnehmerzahl gewährleistet, ohne dass der Einzelne einen hohen Zeitaufwand betreiben muss. Die ONYX Sailing Event AG sorgt auch für die entsprechende Öffentlichkeitsarbeit, damit die Sponsoren auf ihre Kosten kommen.

Nachdem das Konzept des „Ruf Club Cup“ am Zürichsee entstanden ist, finden mittlerweile auch Regatten auf anderen Seen in der Innerschweiz statt. So ist die Onyx beim „Uri-Stier-Cup“ auf dem Vierwaldstätter See ebenso vertreten wie bei der „Därligen-Regatta“ am Thunersee.

Auch „Privatsegler“ mit eigenem Boot sind bei den Onyx-Veranstaltungen gern gesehen.



1



2

1. Minimalistische aber solide Ausstattung: Es ist alles vorhanden, was man braucht.
2. Ergonomisches Cockpit: Auch bei mehr Krängung hat die Mannschaft guten Halt auf dem Seitendeck.
3. Auch wenn der Aufbau in erster Linie als Stauraum für die beiden Gennaker genutzt wird, ist eine ebene Fläche vorhanden, auf die ein Kojenpolster gelegt werden kann. Gleichzeitig dient dieser Doppelboden als Luftkammer, um das Boot unsinkbar zu machen. Der geschlossene Kasten für den Gennakerbaum ist bei den neuen Booten nicht mehr vorhanden. Alle wesentlichen Trimmrichtungen und Fallen sind im Bereich des Niedergangs platziert. Die Ösen beidseitig unter dem Niedergang sind Heißaugen.
4. Unter der vorderen Klappe in der Pflicht befinden sich zwei Staukästen. Gut zu sehen sind die Heißgurte.
5. Im hinteren Staufach unter dem Cockpit kann ein kleiner Außenborder mitsamt seiner Halterung untergebracht werden. Spezielle Befestigungen liefert die Werft.



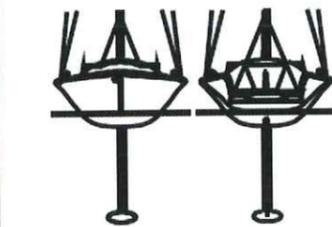
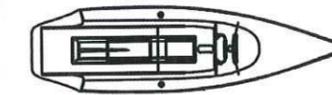
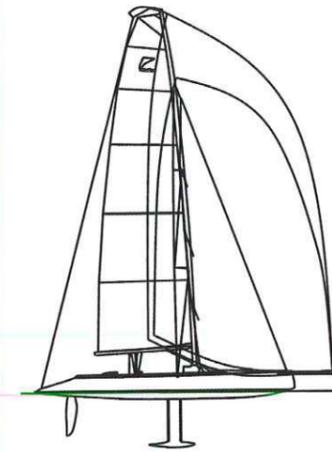
3



5



5



Zahlen

8,50 m	Länge über alles
2,20 m	Breite
500 kg	Ballast
900 kg	Gewicht
1,80 m	Tiefgang
40 m²	Segelfläche
73 m²	Gennaker
Motor	Außenbord optional
55 930 €	Preis ohne Segel ab Werft

Vertrieb Süddeutschland:
**Axel Gerlinger, Seestraße 19,
 D-78345 Moos-Iznang,
 Telefon +49 (0) 77 32 / 97 19 94,
 mail@segelschule-icznang.de**

Vertrieb Schweiz: **Cantz GmbH,
 Binzstraße 23, CH-8712 Stäfa,
 Telefon +41 (0) 79 / 6 26 48 11**

- Stärken und Schwächen**
- + Konstruktion
 - + Segeleigenschaften
 - + Konzept
 - Preis

Fazit

Die Onyx ist ein schneller Daysailor, der auch von Einhandseglern gut beherrschbar ist. Das Boot hat nicht nur unter Gennaker ein gewaltiges Geschwindigkeitspotenzial, sondern bietet auch hervorragende Am-Wind-Leistungen. Es läuft bei allen Bedingungen, ohne der Mannschaft besondere Kenntnisse oder athletische Kraftakte abzuverlangen. Dabei bewirken die innovativen Rumpflinien und der tiefe Ballast eine sehr hohe Endstabilität, bei der sich das Boot noch immer feinfühlig kontrollieren lässt. Die Onyx braucht keinen „lebenden Ballast“ auf der Kante, um sicher zu segeln.

Das Boot ist für maximalen Segelspaß und einfache Handhabung optimiert. Einwassern, Großsegel setzen, Fock ausrollen, lossegeln. Der zeitliche Aufwand ist nicht wesentlich größer als bei einer Jolle und es lohnt sich auch, mal eben nach Feierabend noch eine Runde auf dem See zu drehen.

Allerdings ist der finanzielle Aufwand ungleich größer als mit der Jolle. Bis das Boot mit Segeln, Persennings, kleinem Außenborder und anderen Ausrüstungsoptionen auf dem Trailer im heimischen Hafen steht, sind rund 75 000 Euro über den Ladentisch gegangen. Auch wenn die Onyx eine geniale Konstruktion und auch sehr hochwertig gebaut ist, ist diese Summe halt schon ein Wort für einen offenen Daysailor.

Das Regatta-Konzept, wie es mit der Onyx am Zürichsee praktiziert wird, ist genial, denn das Boot eignet sich eigentlich nur als Einheitsklasse. Nach Yardstick oder anderen Vergütungssystemen zu segeln, macht mit der Onyx keinen Sinn. Ob ein solches Konzept auch auf den Bodensee umsetzbar wäre, scheint aber fraglich. Bei uns steht eher das Fahrtensegeln im Vordergrund.

Aktive Regattasegler vom Bodensee sind ohnehin schon in diversen Einheitsklassen aktiv.