

11:53:54, 2014-09-22 - Your IP: 77.169.36.145

Kimmkieler laufen keine Höhe: Ein Vorurteil? Kimmkieler werden allgemein gegenüber Mittelkielern als schlechtere Segler abqualifiziert. Besonders hoch am Wind traut ihnen niemand gute Leistungen zu. Die YACHT segelte zwei Typen, den normalen Kimmkieler Westerly Galway und die Pinguin, ein konstruktiv neues Kimmkiel-Konzept, gegen vergleichbare Boote und kam zu einem überraschenden Ergebnis.

## VERGLEICHSTEST: KIMMKIELER GEGEN MITTELKIELER

„So ein Kimmkieler läuft doch überhaupt keine Höhe“, wie oft hat Edmund Schäffler, der deutsche Vertreter für die englische Werft Westerly, diesen Satz schon gehört. Die meisten Yachten seines Programms bietet er als Mittel- und als Kimmkieler an; auf den Kimmkielern bleibt er in der Regel sitzen. Nur wenige entscheiden sich für diese Version. „Das sind dann Leute, die ihre ganz besonderen Gründe haben. Sie suchen ein Schiff mit möglichst geringem Tiefgang, das beim Trockenfallen aufrecht stehen bleibt. Daß Kimmkieler schlechter segeln, wie ihnen allgemein nachgesagt wird, nehmen sie eben in Kauf.“

Vorurteil oder Tatsache? Genau weiß es eigentlich niemand. Tatsache ist zumindest, daß so mancher Kimmkieler hoch am Wind nicht eben ein berauschendes Bild abgibt. Doch liegt das einzig an den beiden Kielen? Sehen wir uns die verbreiteten Kimmkieler doch einmal an: Sie sind überwiegend extrem auf Raum unter Deck gebaut. Ein butziges Vorschiff, nicht eben elegante Linien unter Wasser und zudem hohe und breite Decksaufbauten, die weit außen liegende Schotholepunkte bedingen. Entsprechende Boote gibt es auch als Mittelkieler, und die segeln dann ebenfalls nicht gerade

überwältigend hoch und schnell am Wind.

Die meisten Kielboote, ausgesprochene Fahrtenyachten eingeschlossen, orientieren sich dagegen an den Linien schneller Regattaschiffe, und die laufen dann fast jedem Kimmkieler hoch am Wind „über den Lappen“.

Doch das ist Spekulation. Die YACHT wollte es genau wissen und ging der Frage auf den Grund. Nicht theoretische Untersuchungen, die Praxis sollte es zeigen. Eindeutige Ergebnisse konnte nur ein Vergleich zweier Boote mit gleichem Rumpf und Rigg bringen, eins mit Mittelkiel, eins mit Kimmkielen.

Regenböen fegten über die Kieler Förde, als wir mit zwei Elf-Meter-Yachten, einer Galway und einer Medway, auf allen möglichen Kursen eine Privat-Regatta veranstalteten. Vor dem Wind und raumschots fuhren wir über eine Meile nebeneinander her, ohne daß ein Boot dem anderen etwas abnahm. Und das bei Windstärken zwischen 3 und 6 Beaufort, denn zwischen den Regenböen flaute der Wind jedesmal merklich ab.

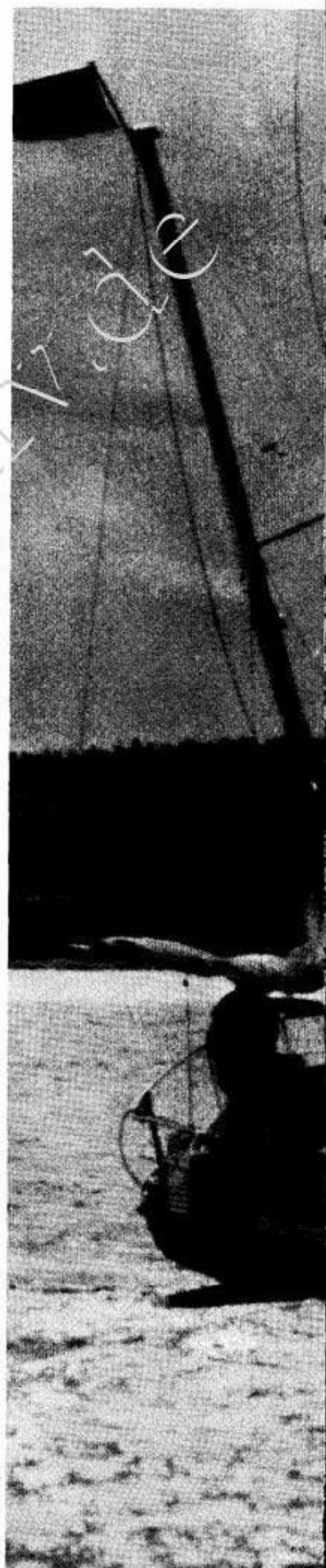
Dann ging es an die Kreuz. Mit einem Abstand von etwa 50 Metern liefen wir nebeneinander her. Nichts tat sich. Lief die Medway, der Mittelkieler, etwas tiefer, wurde sie schneller und kam voraus.

Zog sie hoch, war sie wieder gleichauf, ebenso umgekehrt. Geschwindigkeit und Krängung waren absolut gleich. Verschiebungen gab es natürlich, aber die waren auf kleine Privat-Böen und Winddrehungen zurückzuführen, die der eine oder andere erwischte. Beide Boote waren ein Jahr alt und etwa gleich schwer ausgerüstet. Um die Zahl möglicher Fehler zu reduzieren, segelten wir die als Ketschen getakelten Schiffe nur mit Großsegel und Fock.

Auch unser abschließender Test – Drehkreise und Vorwärts-Rückwärts-Manöver unter Maschine – ergab keinerlei erkennbare Differenzen. Niemand von uns hätte eindeutig sagen können, das ist der Kimmkieler und das der Mittelkieler. Nur das härtere Aufschlagen und Vibrieren des Kimmkieler-Rumpfes im Seegang fiel uns auf. Die Wellen treffen zwischen den Kimmkielen auf den flachen Bootsboden. Beim Mittelkieler werden sie gerade an dieser empfindlichen Stelle abgeblockt.

Offen geblieben ist die Frage, ob der Kimmkieler auch bei ganz leichtem Wetter die Geschwindigkeit des

*Die Westerly Medway unter Fock und Großsegel hoch am Wind. Sie nahm der Kimmkiel-Ausführung keinen Meter ab.*



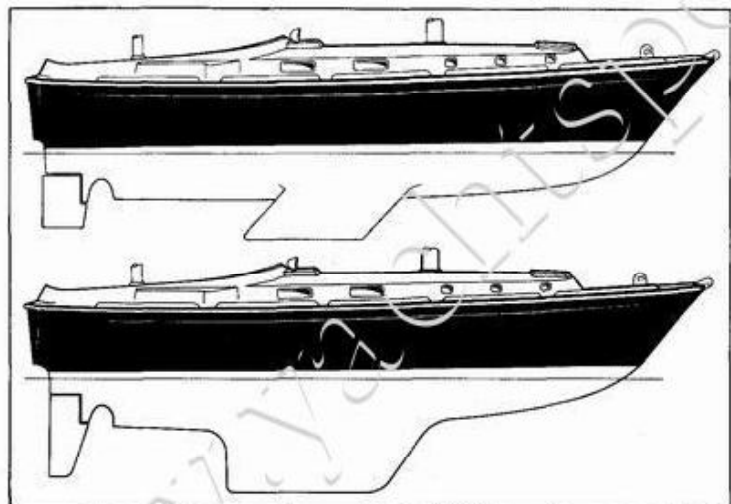
11:55:47, 2014-09-22 - Your IP: 77.169.36.145



11:56:29, 2014-09-22 - Your IP: 77.169.36.145

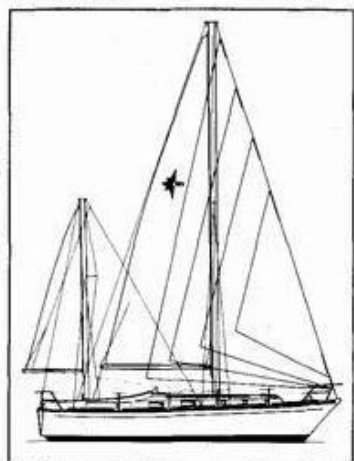
Über lange Distanzen und auf verschiedenen Kursen liefen Kimm- und Mittelkieler nebeneinander her.

Die beiden Testboote Westerly Galway und Medway waren, vom Kiel abgesehen, völlig identisch.



Die benetzte Fläche vom Kimmkieler ist geringfügig größer, der Tiefgang um 40 Zentimeter geringer.

Galway und Medway: L<sub>üa</sub> 10,89 m, LWL 9,26 m, Breite 3,41 m, Tiefgang 1,42/1,82 m, Verdrängung 7,2 t, Ballast 3,2 t, Segelfläche 69,0 m<sup>2</sup>.



Kimmkielers halten kann. Wohl nicht. Seine benetzte Fläche, und damit sein Reibungswiderstand, ist ein klein wenig größer, und das zählt bei leichtem Wind und geringer Geschwindigkeit. Hier wird, nach unseren Testergebnissen, der einzige meßbare Unterschied liegen. Die Mär von der geringen Höhe dürfte damit jedenfalls ausgeräumt sein. Ein gut konstruierter Kimmkieler muß einem Mittelkieler, von leichtem Wind einmal abgesehen, in nichts nachstehen.

### Kimmkiel-Schwerter Pinguin: bei leichtem Wind unterlegen

Ähnlich wie Edmund Schäffler erging es auf der letzten Hamburger Bootsausstellung Willy Asmus, der sein neuestes Kind, die Pinguin, der Öffentlichkeit vorstellte (siehe YACHT 17/77, Seite 56). Asmus, von Funk und Presse aus Unkenntnis fälschlich als Erfinder des Kimmkielers bejubelt, hatte zwar stets einen überfüllten Stand, doch das Publikum blieb skeptisch. Ohne Probeschlag wollte niemand so recht ran an dieses Boot mit seinen beiden langgestreckten Profilkörpern, in denen Ballast und Schwerter untergebracht sind. Niemand traute sich zu beurteilen, wie dieser Kimmkiel-Schwerter – so müßte wohl die genaue Bezeichnung lauten – denn nun segeln würde. Von Asmus durchgeführte Modellversuche waren zwar recht ermutigend verlaufen, doch das besagte letztlich wenig.

Es fiel nicht leicht, im Spätherbst ein vergleichbares Kielboot aufzutreiben, die meisten Boote lagen schon hoch und trocken an Land. Schließlich fanden wir eine Show 26 ebenso wie die Pinguin 7,90 Meter lang und fahrtenmäßig ausgebaut. Von der Geschwindigkeit her ist sie mit der vielleicht bekannteren Ecume de Mer vergleichbar.

An der Kreuz nahm die Show 26 der Pinguin auf einer Distanz von rund 500 Metern 50 Meter ab. Zwar lief die Pinguin die gleiche Höhe, aber sie war doch deutlich langsamer. Auch wenn wir mit der Pinguin etwas ab-

fielen und mehr Tiefe segelten, konnten wir die Geschwindigkeit des Kielbootes nicht halten. Vor dem Wind, mit aufgehobten Schwertern, waren beide Boote etwa gleich schnell, raumschots, Schwerter ebenfalls hoch, war die Pinguin geringfügig langsamer. Während unseres Vergleichs wehte eine leichte Brise von 2 Windstärken.

„Bei mehr Wind, wenn der Luv-Kiel an der Kreuz voll aus dem Wasser kommt, hätte unser Boot mit Sicherheit besser ausgesehen“, meinte Werftchef Asmus zuversichtlich. Und damit mag er recht haben, denn bei leichtem Wind ist die Pinguin, deren benetzte Fläche mit aufgehoblen Schwertern schon so groß ist wie bei einer normalen Kielyacht, natürlich etwas benachteiligt.

Zu bedenken ist bei diesem Vergleich auch noch, daß die Show 26 ein ausgesprochen schnelles Schiff ist, und eine drei Quadratmeter größere Genua fuhr. Hinzu kommt, daß wir den Prototyp der Pinguin segelten, ein Boot, das 400 Kilogramm zu schwer war, da es zur Abnahme der Negativformen für die Serienproduktion stabiler gebaut und gespachtelt war. Vielleicht sollte Konstrukteur Wagner aber dennoch überlegen, ob die Segelfläche nicht etwas vergrößert werden kann. Das Stabilitätsverhalten des Bootes entspricht – noch extremer – einem Knickspanter; es hat also eine hohe Anfangsstabilität, und krängt, wie unser Vergleich zeigte, weniger weg als das Kielboot. Eine größere Segelfläche würde die Leichtwettereigenschaften sicher verbessern.

Ein abschließendes Urteil über die Segeleigenschaften und die Stabilität bei größeren Krängungswinkeln können wir nach diesem Vergleich noch nicht fällen. Das wird erst nach einem ausführlichen YACHT-Test mit einem Serienboot, der für das nächste Jahr vorgesehen ist, möglich sein. Eines zeichnete sich aber jetzt schon deutlich ab: Der Kimmkiel-Schwerter Pinguin hatte keine Schwierigkeiten, die Höhe des Kielbootes zu halten, auch die Abdrift war nicht größer.

Georg Nissen

11:57:17, 2014-09-22 - Your IP: 77.169.36.145



*Der Prototyp der Pinguin beim Vergleich auf der Unterelbe. Bei den leichten Winden war die Show 26 an der Kreuz schneller.*

*Segelplan der Show 26: Großsegel 13,2 m<sup>2</sup>, Genua 24,2 m<sup>2</sup>. Segelplan der Pinguin: Großsegel 13,5 m<sup>2</sup>, Genua 21,0 m<sup>2</sup>.*