

KIM MAGAZINE

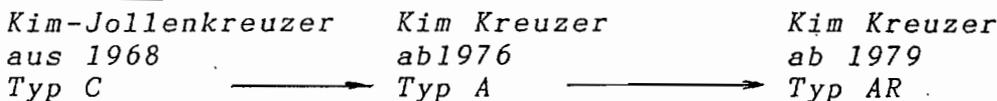


Kim
G 225

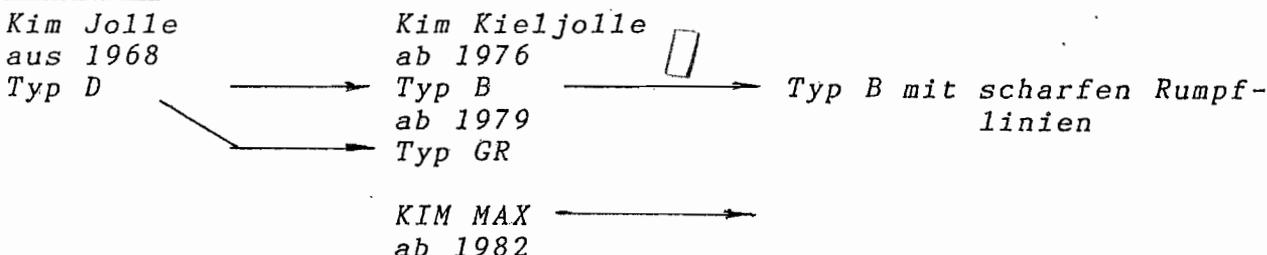
Liebe Kim-Freunde!

Vor dem Erwerb eines Segelbootes, das einem jahrelang Freude bringen soll, möchte man sich umfassend informieren. In Prospekten kann man nicht alle Informationen unterbringen. So haben wir uns entschlossen, Tests, Fahrberichte und Bootsbeschreibungen in einer Hauszeitschrift zusammenzufassen. Hier können Sie den Entwicklungsprozess der Kim-Boote aus den 60er-Jahren bis heute verfolgen.

A-Reihe:



B-Reihe:



Es darf Sie daher nicht verwirren, wenn Sie Berichte aus diesen frühen Zeiten über Schiffe lesen, die heute nicht mehr von uns gebaut werden. Sie dienen der Vertrauensbildung zu unseren Segelbooten, denn selbstverständlich wurden kritische Punkte behoben und unsere Schiffe aus diesen Jahren segeln heute noch zur Zufriedenheit ihrer Eigner. Sie waren damals schon Spitzenprodukte im Deutschen Bootsbau. Ihrem Konzept, schnelle, trailerbare Küstenkreuzer mit viel Komfort und Sicherheit herzustellen, ist die Kim-Werft treu geblieben. Von den Kim-Booten werden Grundversionen äußerst preiswert angeboten. Mit Mast, Besegelung, Ruderanlage, Schwertanlage oder Hubkiel und mit den notwendigen Beschlügen ausgerüstet, sind sie sofort segelklar. Paketweise kann der weitere Ausbau vorgenommen werden oder man bestellt gleich das fertige Schiff.

In jedem Falle haben Sie ein marktgerechtes Segelboot der Spitzenklasse.

Inhalt

Titelfoto KIM AR.....	01
Impressum - Inhalt.....	02
Sonderdruck aus "mot-auto-kritik 1969" Kim D.....	03
Sonderdruck aus "Die Yacht 1971" Kim C.....	04
Kim GR.....	05
Geschichtliches - die Entwicklungsstufen der Kim-Boote.....	06
Die Reportage Kim A - Fahrbericht 1977.....	08
boote testet BOOTE - Kim A 1978 - Test Nr. 155.....	12
Kieljolle Kim B Werftbeschreibung	
Rumpf, Auftrieb, Deck, Ruder, Rigg, Hubkiel.....	14
Kim Kreuzer A - Werftbeschreibung.....	20
Kim AR - Fotoserie.....	22
Ferien & Boot - ein interessantes Spanien-Angebot.....	24
Kim AR + B: technische Daten.....	26
Kim-Eigner schreiben uns.....	27
KIM MAX...Fahrbericht + Betriebsanleitungen.....	28
KIM MAX...das Schiff mit Kurs Zukunft.....	33



Kim

**Boote
erprobt**

**mot
auto-kritik**

Mit freundlicher
Genehmigung.

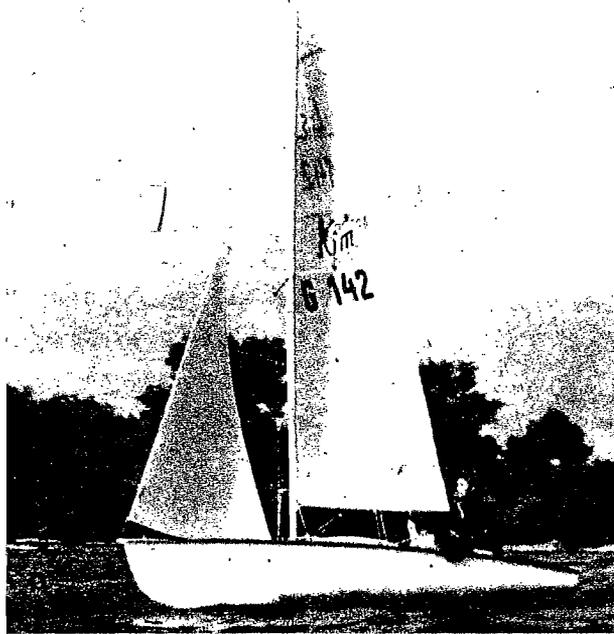
Kim D

Die alte Segler-Weisheit „Länge läuft“ gilt auch heute noch. Auch für Jollen. Dazu kommt, daß eine große Jolle zusätzlich ausreichend Stabilität im Wasser bietet und nicht jeder Schritt aufs Deck zum Balanceakt wird. Bei Jollen unter vier Meter Länge muß man Kompromisse schließen: Aufs Autodach passen nur Mini-Jollen. Wenn schon Anhänger, kann die Jolle auch größer sein. Größe hat Vorteile: Bei fünf Meter Länge beginnen die großen Jollen.

Testergebnisse

Wir erprobten die Jolle am Bodensee bei Windstärken zwischen 2 und 3 Beaufort, aber auch bei recht frischen Brisen bis ca. 5, maximal vielleicht 6 Beaufort. Der Bodensee bot sein übliches kurzes Gewell, auch mit Schaumkronen; Wellenhöhe geschätzt bis 50 und 70 cm.

Aufbau: Deck mit Cockpit wird komplett auf die Rumpfschale aufgeklebt (Zweischalenbauweise). Die beiden Schalen sind aus Polyester im Handauflegeverfahren hergestellt mit einem hohen Glasfaseranteil. Wandstärken zwischen 4 und 10 mm. Das eingedeckte Vorschiff hat eine Länge von ca. 2,11 m, das eingedeckte Achterschiff eine Länge von ca. 96 cm, die Seitendecks sind ca. 37 cm breit. Daraus ergibt sich eine sehr große Decksfläche – bequemes Sitzen auf den Seitendecks –, die allerdings zu Lasten des Cockpits geht. Das Cockpit hat an der Oberkante eine Größe von ca. 1,85 x 0,96 m und am Boden von ca. 1,49 x 75 cm. Der Stauraum vorn und achtern ist ungewöhnlich groß. Vor- und Achterschiff sind durch je ein verschließbares Schott erreichbar, das etwas windig aussieht, aber seine Aufgabe voll erfüllt und zudem wasserdichter ist als wir zunächst annahmen. Lediglich das Vordeck hat eine grob „gewellte“ Oberfläche, die etwas, jedoch nicht voll ausreichende Rutschsicherheit bietet. Das Achterdeck ist aalglatt. Auf dem Seitendeck befindet sich ein gutes rutschfestes Profil, leider jedoch nicht an der Außenkante, so daß der Trapezmann einen schlechten Stand hat. Sehr gut ist dagegen der rutschfeste Cockpitboden.



Segeleigenschaften: Das Boot ist für seine Größe relativ leicht, die Segelfläche mit 13 qm voll ausreichend für Größe und Gewicht der Kim-Jolle. Das Boot springt schon bei wenig Wind gut an und kommt schnell auf Geschwindigkeit. Es lag bei allen Windstärken in denen wir gesegelt sind, leicht auf dem Ruder. Die Segel standen gut. Die mitgelieferten Schoten waren dick, weich und besonders griffig. Auch bei den kurzen, für Jollen oft unfreundlichen Wellen des Bodensees segelte das Boot absolut trocken. Man kann es mit

viel Lage fahren, ohne daß Wasser ins Cockpit kommt. Hier bieten kleines Cockpit und große Seitendecks natürlich einen schätzenswerten Vorteil. Der Freibord hat genügend Höhe. Ein Trapez ist nach unserer Erfahrung nicht unbedingt notwendig, wenn nicht das Letzte aus dem Boot herausgeholt werden soll. Mit zwei ausgewachsenen Seglern, die das Boot ohne Trapez ausreiten, läßt sich die Jolle auch bei mittleren Windstärken gut halten und zufriedenstellend schnell segeln. Mit einem leichten Vorschoter im



Pluspunkte

- Große Jolle für relativ wenig Geld
- In der getesteten Version (13 qm) wendig und schnell
- Erfahrungsregel: „Länge läuft“
- Viel Deckfläche, daher trocken segelnd und viel Stauraum
- Verarbeitung zufriedenstellend, Kunststoff leicht zu pflegen
- Stauraum und Zweischalenbauweise bieten viel Reserveauftrieb bei Kenterung oder Vollschlagen

Minuspunkte

- Cockpit durch große Decksfläche eingeschränkt
- Vor- und Achterdeck zwar begehbar, aber nicht absolut rutschsicher
- Große Auftriebsreserven lassen das Boot durchkentern
- Nicht alle Beschläge gut durchdacht
- Sportliches Segeln mit Trapez möglich, Boot jedoch nicht 100prozentig dafür eingerichtet

Text und Fotos K. Freund

Trapez kommt es natürlich schneller ins Gleiten. Wir waren jedenfalls von den Segeleigenschaften rundherum recht angetan. Das Cockpit bietet ausreichend Platz für zwei Leute, eventuell auch einmal für drei, obwohl es dann schon recht eng zugeht. Wer das Boot an der Grenze des Möglichen sportlich segeln will, muß sich darauf gefaßt machen, daß es wegen des umfangreichen abgeschotteten Raums beim Kentern sofort durchkentert. Wir schafften es gleich zweimal hintereinander. Eine geübte Crew wird es trotzdem wieder aufrichten können. Nach dem Aufrichten ist erstaunlich wenig Wasser im Schiff, vielleicht ein bis zwei Zentimeter im Cockpit, nicht viel mehr im Vor- und Achterschiff. Die Schotten hatten erstaunlich dichtgehalten.

GESAMTURTEIL

Mit der Kim-Jolle erhält man viel Boot fürs Geld. Daran bestehen keine Zweifel. Sie bietet selbst in rauhem Wasser ausreichend Sicherheit. Bei den Beschlägen und der Ausrüstung würden wir geringe Änderungen vornehmen, was jedoch keinen besonderen Aufwand an bastlerischem Können und finanziellen Mitteln erfordert. Abgesehen von den paar Kleinigkeiten waren wir mit dem Boot sehr zufrieden.

»Alter Steinweg 9«

FÜR BESUCHER
DER BOOT

Der rustikale Treffpunkt im
Herzen von Gerresheim.

Gepflegte Speisen und Getränke, Unterhaltung und eine gemütliche Atmosphäre erwarten den netten Gast.

IN DÜSSELDORF



täglich geöffnet von 11 - 1 Uhr
— ohne Ruhetag —
Inh. E. Kaester
Steinweg 9
(am alten Markt)
Gerresheim
Telefon 28 61 12



FÜR BESUCHER DER BOOT
IN DÜSSELDORF :

Gerricus
HOTEL GARNI GMBH

Schönaustraße 15 4000 Düsseldorf 12

Telefon (0211) 28 20 21/22

Kim-Jollenkreuzer

Länge über alles 5,30 m, größte Breite 1,72 m, Tiefgang mit Schwert 1,10 m, ohne Schwert 0,30 m, Gewicht 170 kg, Segelfläche 11 m²,

Der Kim-Jollenkreuzer springt schon bei wenig Wind schnell an. Er ist sehr gut ausgetrimmt und man muß vorsichtig stauen, um den Trimm zu erhalten. Wenn die Kim aufmerksam gesegelt wird, hat sie gute Kreuzeigenschaften und ist schnell.



Kim-Jollenkreuzer - mit Ballastschwert oder Kiel angeboten.

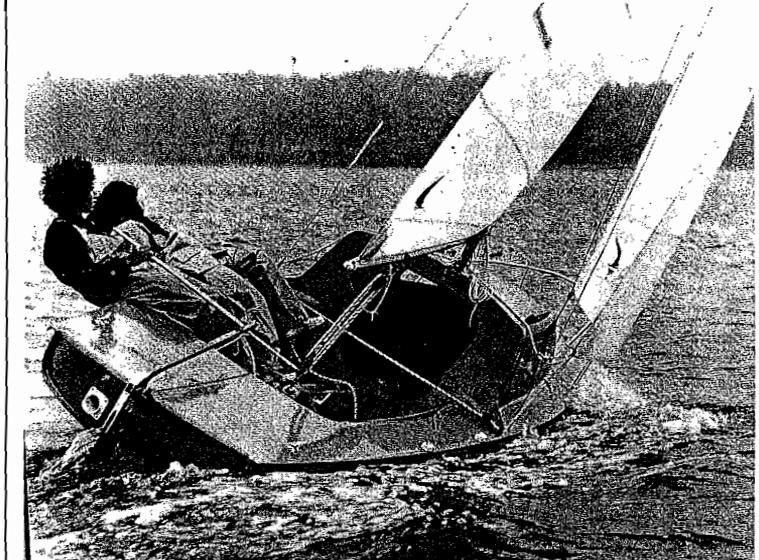
Die Kajüte bietet zwei Mann genügend Platz zum Übernachten, selbst wenn diese groß geraten sein sollten. Im Cockpit können sich drei Mann gut bewegen. Der nach vorn geneigte Plichtboden hatte leider keine Lenzer (Extra). Schwert- und Fockfall waren etwas schwer zu bedienen, das Fockfall sollte einen Klappspanner bekommen. Das Schiff hat achtern einen abgeschlossenen Stauraum, der beim Testboot allerdings von dem eingebauten Jetantrieb fast ausgefüllt wurde. Die Stauräume unter den Längsdüchten sind groß, aber man kommt nur vom Vorschiff an sie heran.

Die Kim kann mit drei Leuten gesegelt werden, am Wochenende und im Urlaub muß man sich auf zwei beschränken.

... Auch hier der hohe Kajütsaufbau mit großen Fenstern. Das Schiff hatte einen eingebauten Motor, der unter dem Achterdeck gut Platz fand und der die reichlichen Zuschauer verblüffte: „Wo ist denn der Propeller — warum hat der denn so'n Riesenauspuff — was ist das denn für'n Loch unterm Schiff?“ Es war ein Jet-Antrieb. Wenn das Ding in Betrieb ist, kommt achtern ein armdicker Strahl Wasser aus dem „Riesenauspuff“ und schiebt das Schiff. Für Jollen, die viel in flachen Gewässern gesegelt werden, eine feine Sache.

Was man vor einem Kauf noch in Rechnung stellen sollte, ist das Revier, das man im Auge hat. Für Binnengewässer eignen sich alle Boote, die wir gefahren haben. Für die meisten wird, als Extra, ein Ballastschwert angeboten, so daß man auch auf rauherem Wasser, wie Unterelbe oder manchmal Bodensee, gut zu recht kommen kann.

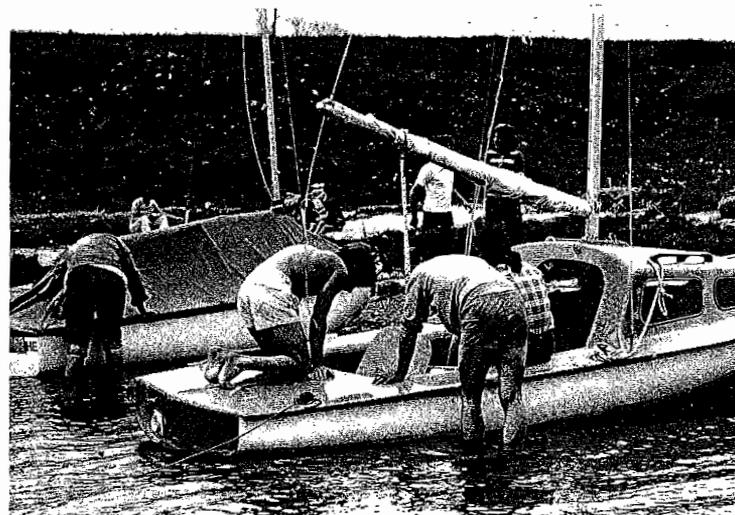
Kim C



An der Kreuz und raumschots ist der Kim-Jollenkreuzer ein schneller Flitzer und verlangt einige Aufmerksamkeit

Kim

Klar bei Strandung: Auf ruhigen Gewässern mit gleichmäßigem Wasserstand gibt es keine Hafenprobleme



Sehen Sie sich vor dem Kauf auch die Prospekte auf Sonderzubehör durch. Vieles davon kann man gut gebrauchen, auf vieles kann man gar nicht verzichten; aber alles kostet sein gutes Geld, und die Rechnung wird am Ende wesentlich höher ausfallen als der Preis für das „segelfertige“ Schiff.

Wanderjollen sind eine „Einsteigdroge“ in das Rauschmittel Segeln. Wer das falsche Boot erwirbt, macht einen schlechten Trip und hat vielleicht die Nase für immer voll. Wer sich sein Schiff jedoch genau aussucht, der steht der Sommer auf dem Wasser offen und dem wird auch dickes Wetter nicht vie anhaben können.

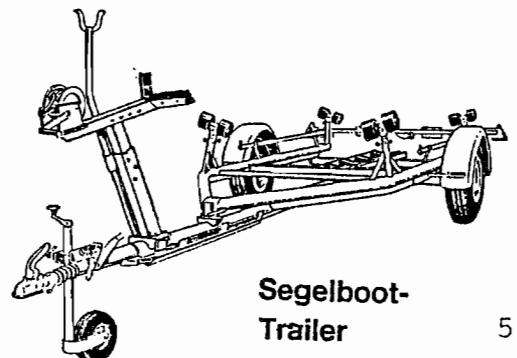


Die schnelle und schöne Kim GR begeistert Anfänger und Könner.



Bootsanhänger Bootsanhänger

Steinbergstr. 3
7967 Bad Waldsee
Tel. 07524/7990



Segelboot-
Trailer

Geschichtliches

Die Kim als Kajütboot oder Jolle mit Schlupf-kajüte vor über 20 Jahren gebaut, wurde schon bald von Kim Eignern und Kennern geschätzt und zählt heute mit ihrer Abmessung von fünf Metern, 300 kg Gewicht und einem hohen Qualitätsstandard zu den führenden Booten auf dem Deutschen Markt. Die eigenwillige Form und andere Neuheiten waren das Ergebnis durchdachter Notwendigkeiten. So garantiert der kurze Kielansatz Kursstabilität bei nichtausgefahrenem Schwert, was bei Niedrigwasser ein großer Vorteil ist. Bei Grundberührung schwenkt das Schwert selbständig ein. Der hohe Freibord ließ zwar keine Selbstlenzung zu, garantierte aber eine bequeme Beinhaltung. Ansprechend und gesucht die Kopffreiheit durch den hoch angesetzten Baum — damals bereits ein Sicherheitsmerkmal. In dieser Bootsgröße erstmalig eine geräumige Kajüte mit 4 großen Fenstern, die bei aufgenommenen Bodenbrettern eine Sitzhöhe von 1,10 m bot.

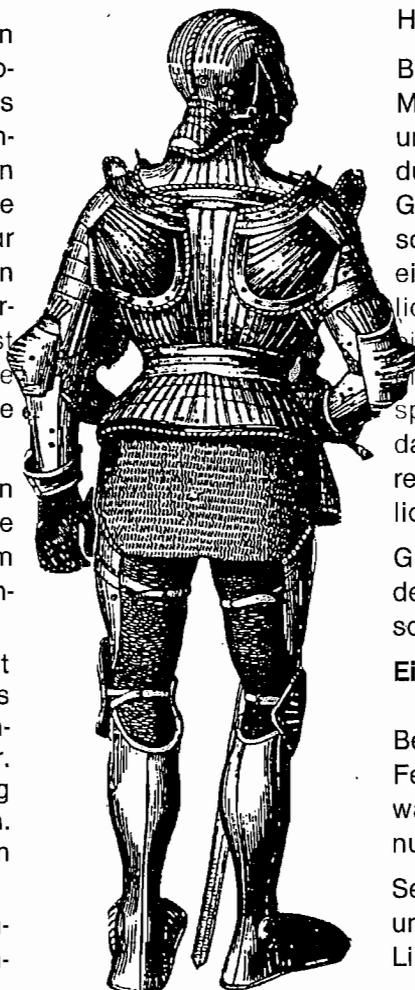
Die Grundausstattung war da. Die nächsten Überlegungen galten nicht so sehr der optischen Verschönerung und Ausstattung, als der Steigerung der Sicherheit, der Segeleigenschaften insgesamt und Verbesserungen technischer Details. Im Laufe der Jahre wurde das Boot mit einem 80 kg Hubkiel, der mit nur 18 Kurbelumdrehungen eingeholt werden kann und in jeder Stellung einrastet, kenter-sicher gemacht — lesen Sie hierzu den Test Nr. 155 in boote 9/78 — die Plicht wurde selbstlenzend und es entstanden Sitzbänke mit kleiner Rückenanlage.

Um diese Verbesserungen zu ermöglichen und gleichzeitig die bewährte Baumethode weiter zu verwenden, wurde das Deck 200 mm hochgezogen, was schon farblich zu erkennen ist.

Die Segeleigenschaften wurden stets als gut hervorgehoben und Kim Boote gelten als sportliche, schnelle Touren- und Familienboote. Die Kim segelt trocken und sicher. Mit einem Gesamtgewicht von 180 — 200 kg war sie gut trailerbar und leicht zu wassern. Sie wird heute noch über dem Neupreis von damals gehandelt.

Selbstverständlich kann auch nach Anbringung einer Motorhaltung der eigene Außenbordmotor weiter verwendet werden.

A N N O



Durch die Umwandlung in einen Backdecke wurde die Kajüte geräumiger, der Einstieg senkrecht gestaltet und zur vielseitigen Verwendung entstand ein Vorluk.

Die Verwendung einer flexiblen Segellatte an Unterliek des Großsegels brachte ein Mehr an Geschwindigkeit und mit der Verlängerung der Wasserlinie erhielt das Boot äußerscharfe Buglinien und einen senkrechten Steven. Ergebnis: Noch kursstabiler und schneller.

Deutlich erkennbar auf den beiden Fotos: Kim A Modell 77 und Modell 78. Noch besser zu sehen auf dem Titelfoto des Tests.

Die eingebauten Sicherheitstanks, die das Boot **unsinkbar** machen, sind knochenhart ausgeschäumt.

Vorteil! Kein Nachgeben des Bootsrumpfes, keine Wirbelbildung und eine gute Auflage beim Hängertransport.

Bei Kim Booten wird nicht durch unnötige Materialmenge die notwendige Festigkeit und Stabilität erreicht, sondern durch Verwendung neuzeitlicher aber erprobter Rohstoffe, Glastmatte in Verbund mit Geweben. Unsere sorgfältige Herstellungsmethode garantiert einen hohen Glasanteil und nur so ist es möglich ein Serienboot relativ leicht — max. 300 kg einschließlich Ballast — zu bauen. Dies war einmal im Hinblick auf immer mehr beanspruchte Wasserfläche notwendig als auch darauf, daß immer mehr Eigner andere Segelreviere aufsuchen wollten und somit ein handliches Boot benötigten.

Gute Verarbeitung, wohnliche Auskleidung der Kajüte und hervorragende Segeleigenschaften sind Merkmale der Kim.

Ein Optimum bei Booten dieser Größe.

Begeisterte Briefe von Kim Eignern aus ihren Feriengebieten an Binnenseen und Küstengewässern bewiesen uns den richtigen Weg und nun auch der Test 155 aus Heft boote.

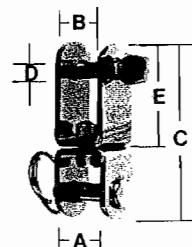
Segelboote werden für das Wasser gebaut und hier besticht die Kim durch ihre elegante Linie.

Deutsche Wertarbeit bürgt für Qualität



HERM. SPRENGER®

HERSTELLER VON YACHT- UND BOOTS BESCHLÄGEN



Kim D



Kim Jolle
Typ D Modell 1968

Kim C



Kim Kreuzer
Typ C
Modell 1968

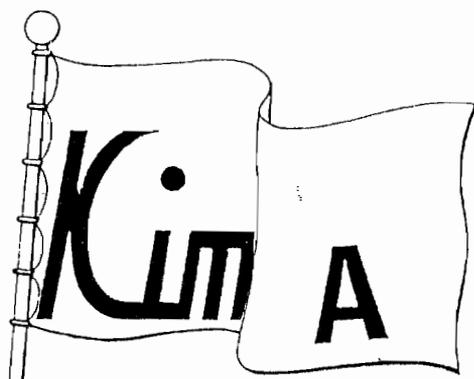


Kim A bis Baujahr 1977
— völlige Buglinien —
— schieben des Wassers —



Kim A ab Baujahr 1978
— scharfe Buglinien —
— schneiden des Wassers —

Kim A



die Reportage

Fahrbericht Kim A/1977

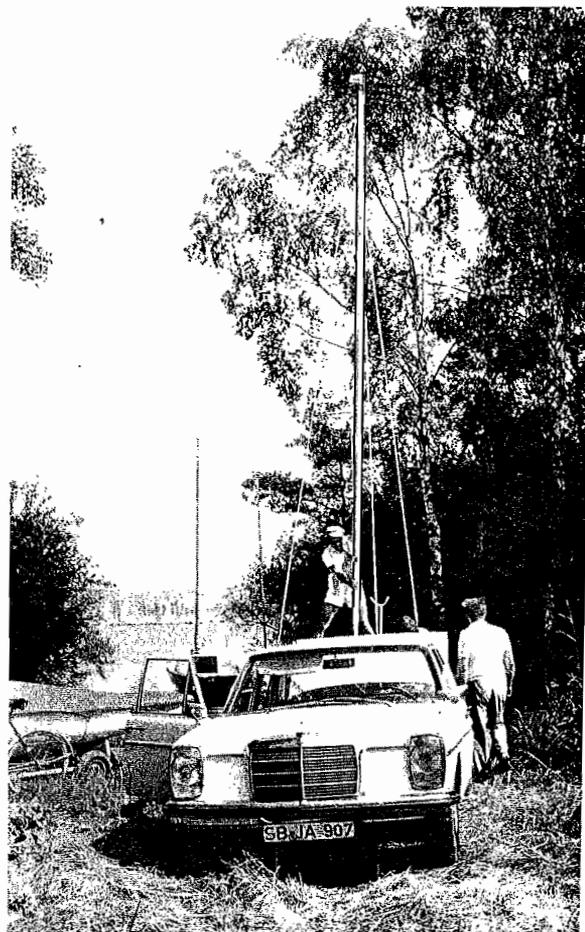
Die Grundkonzeption des Bootes ist unverändert. In Ergänzung bitten wir um Ihre Aufmerksamkeit für den Test Nr. 155 aus boote 9/78.

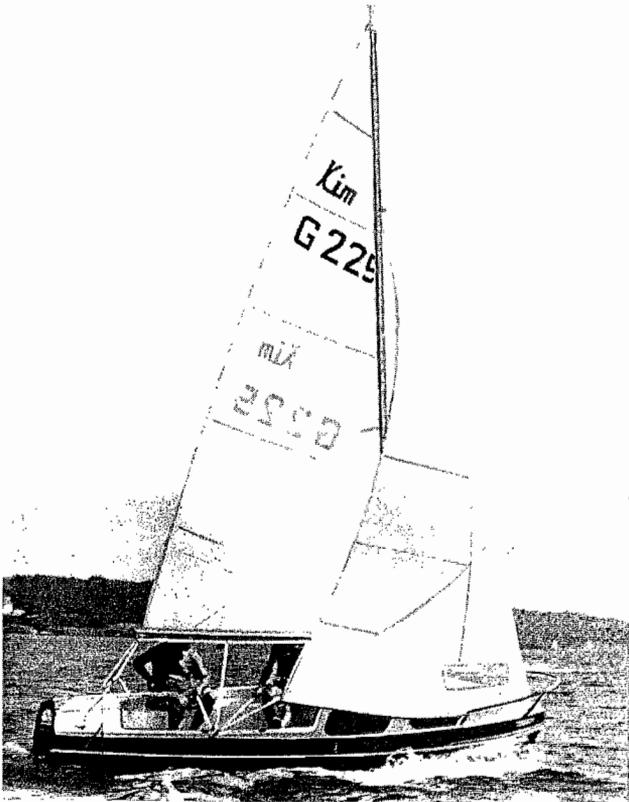
Mit Spannung nahm unsere Testcrew einen der ersten Kim-Kreuzer Typ A der 600er Baureihe entgegen und transportierte ihn dank des einschwenkbaren Kiels auf einem normalen 450 kg Hänger zum Testrevier. Kreuzer plus Hängergewicht 300 + 100 – also zulässig, wobei noch etwas Zuladung möglich ist.

Am See konnte keine Slipstiege benutzt werden, da sich alle in Privatbesitz befanden. Es störte uns wenig. Wir gelangten auch so über 100 Meter überwucherten Ackers zum Ufer. Die seitlichen Wanten wurden befestigt, der Mast mit Klappfuß angeschraubt – Stellung möglichst weit nach vorne – und langsam durch Ziehen am Vorstag aufgerichtet, wobei einer im Cockpit stehend den Mast unterstützte. Aus Erfahrung wußten wir, daß der Mast fest durchgesetzt werden muß, also das Vorstag fest angespannt sein soll, um Mast und Boot zu einer Einheit zu verschmelzen. Allzu oft wird dies nicht beachtet und kann daher später unter harten Segelbedingungen zu Mastbruch führen. Allerdings sollte das Vorstag auch nicht so fest angezogen werden, daß bereits eine Durchbiegung des Mastes eintritt. Kurz nach die Senkrechstellung des Mastes überprüft, leicht an den Wantenverstellern durch Versetzen um ein Loch nach unten korrigiert, dann drückte der PKW den Hänger ins Wasser – der Kreuzer war frei.

Wegen der Segeleigenschaften bestanden keine Bedenken, denn schließlich bewährte sich der Rumpf bereits jahrelang bei unseren Kim-Modellen in Kiel- und Schwertversionen. Es kam uns in der Hauptsache auf Sicherheit, Stabilität, Platzverhältnisse und Austrimmung an. Der Kreuzer wurde mit dem neuen Großsegel in Tragflügelkonstruktion ausgerüstet. Während des Auftakelns konnten die drei Tester das Boot begehen ohne daß Gefahr bestand „abgeworfen“ zu werden und ein unfreiwilliges Bad zu nehmen. Der Kreuzer verhält sich gutmütig und stabil. Ein von der Kajüte aus zugängliches Bugluk erleichtert bei schwerem Wetter die Arbeit am Vorstag.

Beim Segelsetzen sollte beachtet werden, daß das Vorsegel stramm angezogen werden muß, da durch den eingearbeiteten Draht der Mast gehalten wird, beim Segeln hängt das Vorstag dabei lose daneben. Die Vorschoth wird in der Mitte mit dem Segel verknotet, noch zwei Endknoten, fertig. Die zu verschnürenden Segellatten sollten durch doppelten Knoten gesichert werden. Vor dem Mastsetzen müssen Fallen, Wanten, Salings und Verklicker montiert werden. Nach dem Setzen des Großsegels, das an der Nock durch ein Lochbandpaar mit dem Baumfeststeller verbunden wird, findet die Überprüfung des Baumniederholers statt. Er wird so eingestellt, daß das Segel voll ausgeschwenkt werden und der Baum in keiner Stellung hochgehen kann. Der Kiel muß mittels Winde senkrecht abgelassen werden, wobei die Bleibombe parallel zur Wasserlinie stehen muß. Hat man diese Stellung einmal gefunden, sollte man sie sich markieren. Ein Schrägstellen der Bleibombe vermindert die Fahrt, das Boot bremst. Die ersten Stunden verliefen ruhig, der See zeigte nicht viel Bewegung, wir ließen Fotos von einem motorisierten Kim-Jollenkreuzer aus schießen und fuhren streckenweise parallel zu 12 qm Leichtbaujollen. Hier kam uns die Verstellmöglichkeit des Großsegels mittels des Feststellers an der Baumnock sehr zustatten, indem wir eine starke Wölbung einstellten. Bei flauen Winden wirkt sich eine starke Segelwölbung vorteilhafter aus als eine schwache. Vergleichsfahrten wurden mit diesem Segel bereits früher durchgeführt und haben seine eindeutige Überlegenheit bewiesen.





Endlich zeigten sich dunkle Wolken am Horizont, wir konnten also doch noch mit starkem Wind rechnen. Alle Einzelheiten, Beschlüge, Wanten, Schoten, Baumniederholer, Stand des Segels wurden überprüft und dann gings auf den See hinaus. Gleich die erste Böe war stark und heftig, es schien ein Gewitter zu kommen. Der Kreuzer neigte sich ein wenig, kein Vergleich zur Schwertversion, dort hätten wir bereits turnen müssen und setzte sich in Fahrt. Eine Schwertjolle springt zwar schneller an, doch durch entsprechende Gleichgewichtsreaktionen der Mannschaft kann die erhoffte Fahrt ausbleiben, wenn die Crew zuerst alle Künste aufbieten muß, um das Boot wieder ins Gleichgewicht zu bekommen, nicht so beim Kjelboot mit einer ausgewogenen Besegehung. Unser Kim-Kreuzer hielt was er versprach. Nach einer anfänglich leichten Neigung wurde die Windkraft in Vortriebsenergie umgesetzt und aufgrund der stabilen Lage des Bootes wurde die Fahrt immer schneller. Selbstverständlich hatten wir zuvor in der Hoffnung auf starken Wind eine flache Segelwölbung eingestellt. Jetzt frischte der Wind weiter auf, langsam machte es uns Spaß. Wende, eine leichte kurze Ruderbewegung – übrigens spürt man fast keinen Ruderdruck wenn das Ruderblatt senkrecht eingestellt wird, – und der Kreuzer drehte fast auf dem „Teller“, die Segelwölbung drückt sich durch, wobei die flexible Unterliekssegellatte eine Wellenbewegung beschreibt, sofort gings weiter.

Der Kreuzer war richtig ausgetrimmt, bei schwachen Winden zeigte er eine leichte Leegierigkeit, jetzt war er leicht luvgerig. Dies bedeutet, daß das Boot die Neigung hat, in den Wind zu drehen, was ab und zu durch einen kurzen Steuerschlag ausgeglichen wird. Es gab an diesem Tag sogar Windverhältnisse, bei denen wir die Pinne loslassen konnten und der Kreuzer fuhr ohne merkliche Abweichung über lange Strecken seinen Kurs weiter.



Seit 1950

Robert Harth

Druckerei

Drucksachen aller Art:

Buchdruck · Offsetdruck

Endlosdruck · Reliefdruck

Telefon (02 11) 62 78 78

Druckerei Robert Harth · Inh. I. Eichhorst

Mülheimer Straße 25 · 4000 Düsseldorf 1

Kim A

Trotz schwerem Boot und gewichtiger Besatzung zog der Kreuzer sauber und ruhig seine Bahn, wobei sich keine nennenswerte Raumdifferenz zu den leichten Jollen heraussegeln ließ. Damit hatten wir auch gerechnet, da bekannterweise die hervorragenden Segeleigenschaften der Kim-Boote erst bei hohen Windstärken deutlich werden. Der Testkreuzer lief am besten, als sich der Vorschotmann nach Lee setzte und das Boot eine leichte Neigung erhielt. Neu beim Kim-Kreuzer sind die zur Sitzbank mit Bordwandung als Rückenlehne ausgebauten Seitentanks, unter denen sich auch die Kinderkojen befinden. Kajütdach, Sitzbänke und Plicht sind mit dem in der Bootsbranche bewährten Rombusprofil rutschfest gemacht. Besonders die hochgezogene Bordwandung verleiht dem Kreuzer eine harmonische Gesamtlinie und dient der Aufnahme von Beschlügen. Der Cockpitboden liegt über der Wasserlinie, so daß die Plicht selbstlenzend ist. Regenwasser, denn nur um solches könnte es sich handeln, wird durch ein Ablaufrohr zum Spiegel geleitet. Ansonsten segeln die Kim-Boote selbst bei rauhem Wasser äußerst trocken.

Der verschließbare Heckstauraum ist zugunsten der Plicht etwas kleiner ausgefallen, dafür jedoch höher. Der bereits viel beachtete leistungsstarke 5 PS-Jetantrieb kann dort eingebaut werden, was den Vorteil hat, daß kein störendes Unterwasserteil vorhanden ist, die Segeleigenschaften nicht verändert werden und trotzdem ein allzeit bereiter, festinstallierter Motor einsatzbereit ist. Der Kreuzer ist gegenüber den älteren Modellen eine Backdeckerkonstruktion bei der die Kajüseitenwände unmittelbar bis zur äußeren Bootskaute reichen. Im Innern entstehen nach Zwischenlegen einer mitgelieferten Holzplatte zwei bequeme Liegeplätze und als Kinderkojen dienen die Räume in den Seitentanks. Die Kajüte ist mit abwaschbarem, wetterfestem Kunstleder ausgekleidet und durch vier große Plexiglasfenster fällt viel Licht ein. Wird die Mittelplatte zur Seite geschoben, sind für 4 Personen Sitzmöglichkeiten in der Kajüte geschaffen. Die Plicht weist eine ähnliche Größe auf und als uns die Flautenschieberei zu langweilig wurde, legten wir an und packten unseren Picknickkorb aus. Eine Platte quer über die Plicht gelegt, man saß am Tisch.

Das neue Großsegel bewährte sich erneut, es stand faltenlos und sauber. Bei seiner Konstruktion wurde gegenüber herkömmlichen Segeln ein ca. 20 cm breiter Streifen am Unterliek gewonnen, der sonst als nutzbare Segelfläche verloren geht, da hier das Segel zur Baumnut geführt werden muß. Hierdurch ist es gelungen, den Segelschwerpunkt künstlich tiefer zu bekommen. Das Boot zeigt weniger Neigung zum Krängen und die Windkraft wird sofort in Vortriebsenergie umgesetzt. Die Crew kann sich auf das eigentliche Segeln konzentrieren und muß nicht erst das Boot ins Gleichgewicht drücken. Viel vom Segelverhalten der Kim-Boote war uns bekannt, doch in wesentlichen Punkten übertraf das Testboot unsere Erwartungen. Obwohl der Wind stark aufrischte und leichte Boote seltener auf dem See wurden, nahmen wir kein Wasser über und die Lenzung konnte nicht in Aktion treten. Wir brauchten uns nicht von der Sitzbank zu erheben, um auf der Bordwandung das Gleichgewicht wieder herzustellen, dafür sorgte schon der 80 kg Kiel. Es kommt nicht in erster Linie auf den hohen Ballastanteil bei einem Kielboot an, sondern darauf, wo dieser Ballast sitzt. Ob er sich 500 mm oder wie beim Kim-Kreuzer 1000 mm unter dem Bootsrumpf an einem langen schmalen Kiel befindet, ist ein großer Unterschied und erhöht die Effektivität nach dem Gesetz Kraft x Hebelarm. Wir wollen nicht vermessen sein und den Kreuzer als unkenterbar bezeichnen, wir konnten es auch nicht ausprobieren, doch unter normalen harten Umweltbedingungen und keinen künstlich herbeigeführten, indem sich jemand an den Mast hängt und den Kreuzer umlegt, dürfte eine Kenterung ausgeschlossen sein. Sind alle Luken verschlossen, dringt kaum Wasser in das Schiff und es richtet sich selbst wieder auf.

Die fest einlamierten und ausgeschäumten Auftriebstanks bringen 300 kg Auftrieb, trotzdem empfiehlt es sich, weitere 2 aufblasbare Auftriebskörper zur größtmöglichen Sicherheit in die Seitentanks zu legen. Besonders hat uns beeindruckt, daß das Boot gut „Höhe“ am Wind zu laufen vermag. Durch zusätzliches Anbringen des zum Schotbalken ausgebauten Heckkorbes können noch bessere Ergebnisse erzielt werden. Hierbei wird nach der Wende der Schotgeschlitten nach Luv (Richtung aus der der Wind kommt) verschoben und festgestellt. Das Großsegel kann nun sehr dicht beigeholt werden.



Wir haben es uns bei dieser Testfahrt zum Prinzip gemacht, die Segel unmittelbar nach der Wende sofort zu belegen und nur leichte Korrekturen während der Fahrt vorzunehmen. Wir brauchten sie selbst bei starken Böen nicht loszumachen und konnten durch entsprechendes Anluven und Gewichtsverlagerungen das Boot im Gleichgewicht halten. Diese Fahrpraxis kann angewendet werden, wenn man etwas besser mit dem Boot vertraut ist, ansonsten sollte man zumindest die Großschot in der Hand halten, um bei schwerem Wetter mit heftigen Böen das Segel schnell auffieren zu können. Die Schotübersetzung ist gut und der Zug normal. Das zur 13 qm gehörende Vorsegel kann noch gut mit einem Handschuh gehalten werden, ansonsten empfiehlt sich der Einbau von Fockwischen. Der Kim-Kreuzer ist traditionell als Wander- und Familienboot gebaut, wozu er sich hervorragend eignet, trotzdem wird er seinem Ruf als sportliches Kajütboot gerecht und zeigt bei Vergleichsfahrten, daß er ein „schneller Flitzer“ ist, wie er einmal bezeichnet wurde.

Die tiefe V-Form des Vorschiffs bewirkt, daß das Boot sehr weich in Wellen einsetzt, nicht aufschlägt und unnötig bremst. Das Unterwasserschiff hat im mittleren Bereich eine leichte V-Form und läuft flach zum Spiegel aus. Die scharfe Abrißkante des Spiegels bewirkt einen ausgezeichneten Wasserablauf.

unser Repräsentant am Bodensee

Bodensee

Segelschule

Lochau



Wir schulen auf **Kim**

14-tägige Kurse - Pauschalangebot -
mit Übernachtung und Frühstück

Lochau ist ein kleiner Ort direkt am Bodensee zwischen Bregenz und Lindau gelegen.

Leitung: Klaus Schlegel
A-6911 Lochau, Postfach 7
Telefon 055 74 / 25 27 93
von BRD 00 43 - 55 74 / 25 27 93

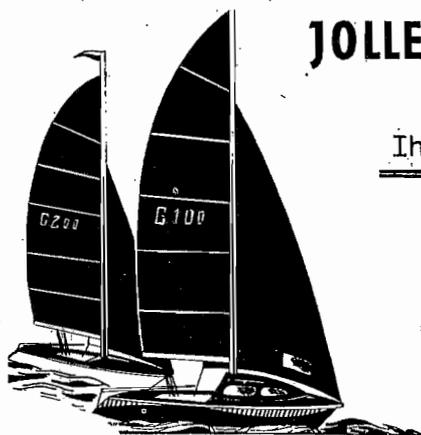


Kim A

Der Kreuzer wird in einer Dreischalenbauweise im Handauflegeverfahren hergestellt, bei dem durch die sorgfältige Herstellungsmethode ein äußerst hoher Glasanteil erzielt wird. Es findet bestes Polyesterharz Verwendung. Deck und Rumpf sind am Decksrand, Spiegel und Plichtboden auf einer Breite von 5-10 cm unter Druck aufeinander geklebt. Das Boot erhält seine Festigkeit durch sphärisch gewölbte Flächen, die eine kunststoffgerechte Bauweise erlauben. Es wurde eine selbsttragende Bauweise bevorzugt – wie aus der Kraftfahrzeugbranche bekannt – bei der sich trotz reichlicher Wanddimensionierung ein niedriges Gewicht erzielen läßt. Die farbige Deckschicht besteht aus 2 Lagen Gelcoat-Harz von 0,5 mm Stärke. Das Finnisch ist hervorragend und hochglänzend. Alle begehbaren Flächen sind nochmals durch unsichtbare Polyesterquerrippen trittfest gemacht und versteift.

An diesem Kreuzer wird deutlich, daß die Grundkonzeption der Firma Kim Bootsbau GmbH, schnelle und sichere Wanderboote, die leicht zu transportieren, für Küstengewässer und Binnenseen geeignet sind, konsequent weitergeführt wurde. Am Gesamtaufbau und an Details spürt man die Weiterentwicklung und Anwendung positiver Erfahrungen, die zu diesem sicheren und schönen Familienkreuzer geführt haben.

Die Weiterentwicklung KIM AR – ein moderner Kreuzer mit gleichen Eigenschaften.



JOLLEN UND JOLLENKREUZER

Kim-MAX

Ihr **Kim**

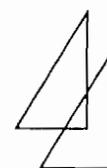
Repräsentant im "Neuen Fränkischen Seenland"

Volker Lamprecht · Boote · Ansbacher Str. 19 · 8820 Gunzenhausen-Schlungenhof

Telefon 09831/634

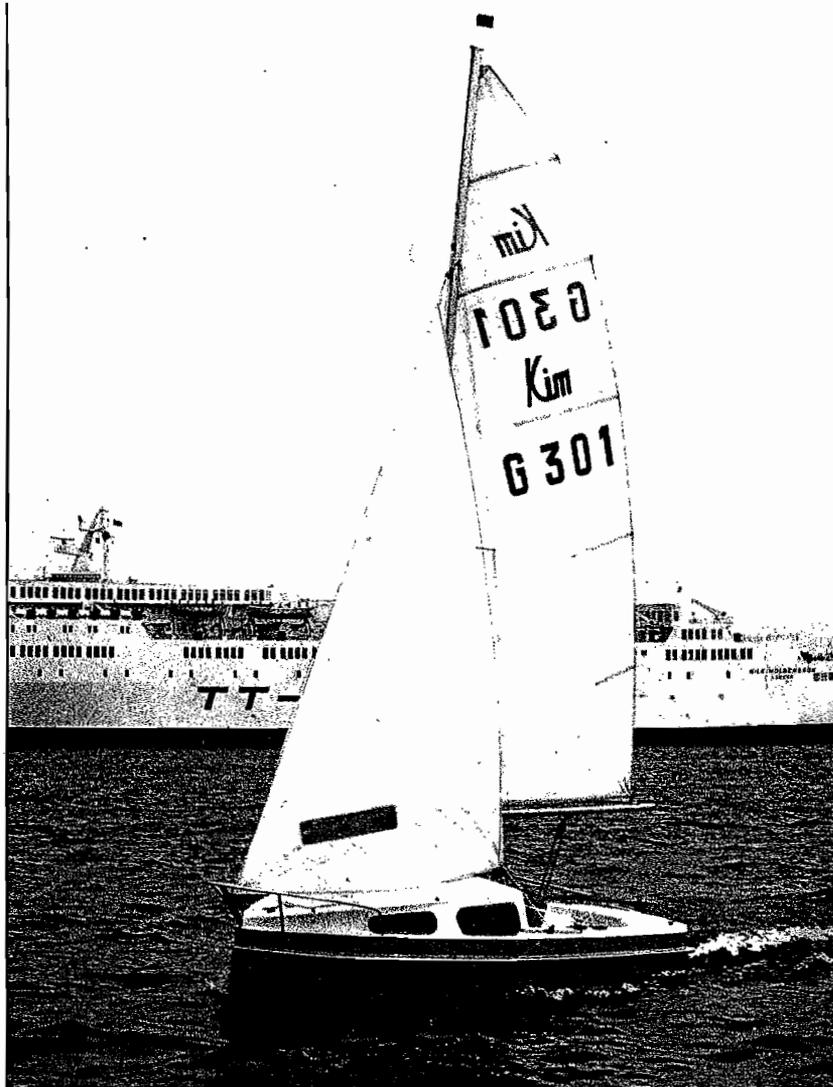
Boote

LAMPRECHT



Segler-Shop

Boote, Kajak
Zubehör
alles für
den Wassersport



Test-Nr. 155

Jollenkreuzer Kim A

Material/ Bauweise:	<i>Glasfaserverstärkter Kunststoff im Handaufle- geverfahren</i>
Länge × Breite:	<i>5,00 m × 1,72 m (L : B = 2,9 : 1)</i>
Länge Wasserlinie:	<i>5,00 m</i>
Kajüte:	<i>Innenhöhe 1,15 m / 2 normale + 2 Hunde- kojen</i>
Cockpit:	<i>Sitzlänge 2,00 m / Innenbreite 1,39 m</i>
Tiefgang:	<i>Schwert oben 0,35 m / unten 1,10 m</i>
Gewicht:	<i>Segelklar 300 kg / davon Ballast 80 kg</i>
Trailerbar:	<i>Gebremst hinter jedem kleinen PKW</i>
Segelfläche:	<i>Groß 7,8 / Fock 5,2 / Genua 6,4 / Spi 15 m²</i>
Spieren:	<i>Mast 6,40 m / Baum 2,35 m / Alu</i>
Motor:	<i>Auf Wunsch 3,6-kW-(5 PS) Jet-Antrieb</i>
Hersteller:	<i>Kim Boote GmbH, Hohe Wacht 19, D-6600 Saarbrücken</i>

Sonderdruck
aus
boote Heft 9/78

Mit freundlicher Genehmigung

Verlag
Deliuss, Klasing & Co
Bielefeld

Anmerkung der Werft

Alle hier geschilderten
Eigenschaften gelten auch
für den Nachfolger

Kim AR

An der Grundkonzeption
wurde nichts verändert.

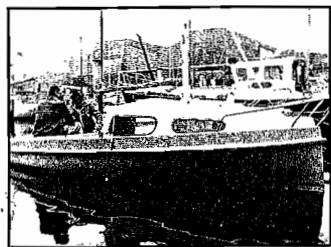
boote TESTET BOOTE

Kim Ein lebendiger Jollenkreuzer mit interessanten Linien

Die Kim A ist mit einer Länge über alles von nur fünf Metern ein Winzling auch unter den trailerbaren Kreuzern. Aber auch das hat Vorteile, beispielsweise wenn man nur ein kleineres Auto hat oder nicht so unbeholfen wie manche Gespanne weite Strecken zurücklegen möchte. Trotzdem bietet das Boot alles, was man zum sportlichen Fahrtensegeln braucht.

Zunächst wird mancher mit dem Kopf schütteln, wenn er die ungewohnten, eigenwilligen Linien zum ersten Mal sieht. Aber er wird sie um so eher verstehen, je mehr er sich damit auseinandersetzt, und dann sehen, daß hier ein Ingenieur am Werke war, dem landläufige Schönheitsvorstellungen weniger gelten als das Streben nach technischer Perfektion.

Besonders auffallend sind der senkrechte Steven und die eckige Kajütform. Den senkrechten Steven hat die Kim A erst seit kurzem und erreicht dadurch eine deutlich höhere Geschwindigkeit, ein ganz weiches Einsetzen in die Wellen und eine für einen Jollenrumpf ungewöhnliche Kursstabilität.

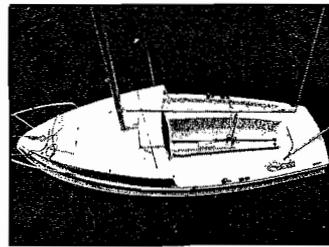


Ein Boot mit schnellen Linien

Es ist eine alte Schiffbauerweisheit, daß ein Schiff um so schneller läuft, desto länger seine Wasserlinie ist. Diese Erkenntnis ist bei der Kim A konsequent genutzt. Selbst wenn man das Boot sinnlos weiter achtern belastet, bleiben seine Linien lang und schnell, da der Steven auch dann noch nicht ganz austaucht.

Die Ausführung des Testbootes war fehlerlos: Bis auf die in diesem Test kritisierten Punkte funktionierte alles tadellos. Auch bei den Polyesterarbeiten gab es nichts zu beanstanden. Selbst das weitgespannte Kajütdach war ausreichend steif und hielt einem Springtest problemlos stand. Lediglich das Kajütluk – das zwar nicht betreten wird, aber man könnte im Wellengang ja mal ausrutschen – sollte stärker dimensioniert sein. Allerdings ist es wasserdicht. Der Rumpf ist steif genug und beulte auf dem Trailer an den Auflagestellen nicht ein.

Beim Auftakeln mußte die Testcrew zunächst etwas umdenken, weil sie mit Dingen konfrontiert wurde, die eher auf einer Rennjolle als an einem Fahrtenboot erwartet werden. Als erstes erstaunte die durchgehende Latte im Fußliek, die man an aerodynamisch hochwirksamen Segeln wie beim Tornado oder der Moth gewöhnt ist, an einem Fahrtenschiff jedoch ein Novum ist. Entsprechend lange mußten wir auch an Nock- und Halsbeschlagen herumfummeln, bis alles funktionierte. Hier sollte man



Zweckmäßiges Deck

Die etwas eckige Form des Aufbaus der Kim A hat den Vorteil, daß selbst auf solch einem kleinen Kreuzer viel Decksfläche zum Sonnenbaden entsteht. Der Aufgang vom Cockpit zum Verdeck ist gut, der Niedergang in die Kajüte wird durch ein Klappluck erleichtert. Ankerkasten, zwei Backskisten und Achterluk sorgen für Stauraum.

auf Kosten der Wirksamkeit mehr Einfachheit anstreben. Dasselbe gilt analog für die Befestigung der Fock am Bugkorb. Der Hals des Großsegels ist zwar aerodynamisch optimal, aber seemännisch unpraktisch am Mast befestigt; die Klemmen auf dem Süll sollte man versenken und Fußgurte hochbinden, um noch besser ausreiten zu können. Bei der Schwertkurbel vermißt man eine Auf-nieder-Markierung.

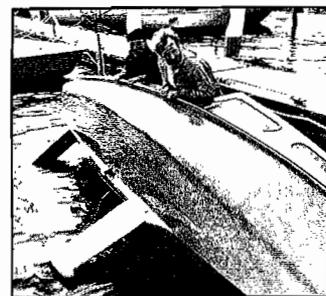
Die Kim A zu segeln macht ausgesprochen Spaß: Das Heck saugt nicht, der Steven schneidet weich, ohne zu stampfen oder zu spritzen durch die Wellen. Auch bei härterem Wind kommt kaum Wasser an Deck. Ab etwa 4 Bft fängt die Kim an zu gleiten. Brist es weiter auf, wird das Boot zunehmend luvgiert, schießt aber nicht in den Wind, sondern stabilisiert sich vorher auf einem Hoch-am-Wind-Kurs.

Wachsende Geschwindigkeit wird aber auch durch ein unangenehmes Säegeräusch angezeigt, das von dem vibrierenden Schwertfall herührt. Respektlos wie Tester sind, haben wir die Kim „rasendes Sägewerk“ getauft. Aber alle Bootstypen mit freilaufendem Schwertfall kennen diese Erscheinung: Ein quer laufender Spanndraht bringt Abhilfe.

Die Wirkung des Ruders ist ausgezeichnet, für einen Vollkreis bei 2 Bft braucht die Kim nur 20 Sekunden. 45° optimale Höhe am Wind und dabei eine Abdrift von etwa 5° sind normale Werte. Ihrem ganzen Segelverhalten nach gleicht die Kim eher einer Jolle als einem Kreuzer.

Die Sicherheitseinrichtungen sind normal: 300 Liter Schaum und auf Wunsch zusätzlich zwei Luftschläuche à 60 Liter. Das Cockpit ist durch hochgelegten Boden selbstlenzend. Sehr wichtig und gut: das trittfeste Rhombusmuster auf dem Vordeck. Beim Sonnenbaden sollte man sich hier allerdings besser eine Decke unterlegen.

Resümee: Die Kim A ist ein lebendiger, sportlicher Jollenkreuzer, mit der Betonung auf „Jolle“, der ausreichend sicher und komfortabel ist, um damit kleinere Wanderfahrten in sicherer Küstennähe zu unternehmen.



Es richtet sich selbst wieder auf

Das aufrichtende Moment ist bei 90 Grad Krängung noch so groß, daß sich das Boot auch mit zwei schweren Leuten auf dem Leetank gut wieder selbst aufrichtet. Auf halber Masthöhe wurde eine aufrichtende Kraft von sechs Kilogramm gemessen, ein ausreichender Wert für ein Boot dieser Klasse. Sie wird erzeugt durch eine strömungsgünstige Bleibombe an einem langen Hebelarm. Obwohl die Kim A wegen ihres Rumpfgewichtes wenig stabilisierende Gegenkraft erzeugt, kann ein 85 Kilogramm schwerer Mann zum Focksetzen nach vorn turnen. Auch bei aufgeholtem Ballast, denn die relativ große Breite im Wasser von 1,45 Meter stützt so ausreichend, daß kaum mit mehr als zehn Grad Krängung gerechnet werden muß.



Gemütliche Inneneinrichtung

Bei der Kim A spürt man deutlich, mit wieviel Liebe auch bei einem solch kleinen Kreuzer der Kajütraum wohnlich gemacht werden soll: hübsche Gardinen, bunte Polster, warme Wandverkleidung aus Skai sowie vier Fenster und zwei Luks, die Licht und Luft bringen. Die Sitze liegen typbedingt niedrig, um in der 1,15 Meter hohen Kajüte hinreichende Kopffreiheit zu erhalten. Mit einem Zwischenbrett entsteht vorne eine große Schlaffläche für Erwachsene, während die Kinder wie üblich in die Hundekojen verbannt werden.

KIELJOLLE

Dieses schnelle Segelboot ist für Segler gebaut, die zwar auf einen trockenen Unterschlupf und viel Stauraum nicht verzichten wollen, sich aber dennoch keine große Kajüte wünschen. Trotzdem sind 2 große Schlafplätze von 2,20 m Länge im Vorschiff und 2 Schlafmöglichkeiten von 1,80 m unter den Seitentanks für Kinder bis zu 10 Jahren vorhanden. Zwei formschöne Plexiglasfenster erhellen den Innenraum. Aufgrund des bewährten Kim-Rumpfes, der auch hier verwendet wurde, sind die bekannt guten Segeleigenschaften gewährleistet. Die Kim-Kieljolle ist ein schnelles, sportliches Wanderboot für 4 Personen, welches mehr bietet als eine flache Jolle.

Größe: Länge 5,30 m
Breite 1,70 m
Gewicht 300 kg

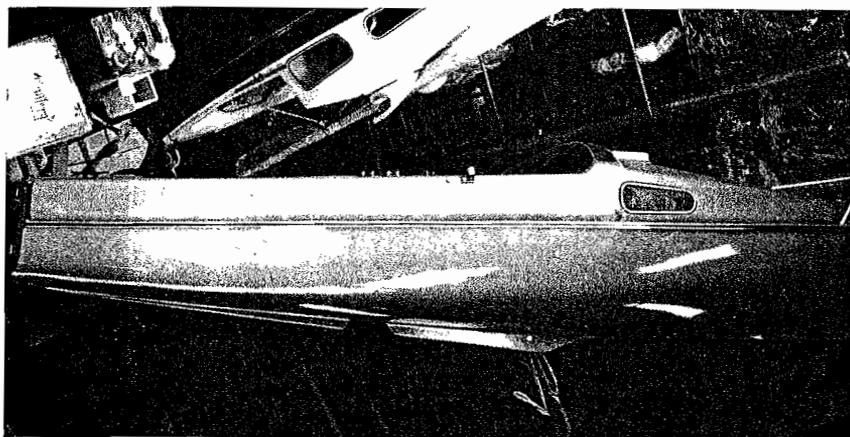
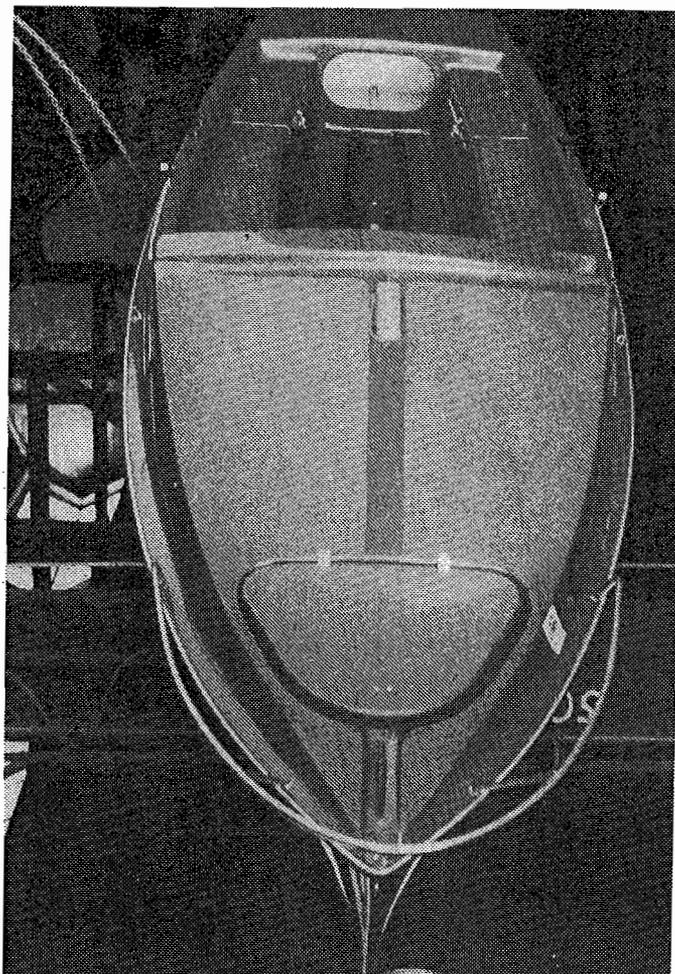
Kim B

Die Daten lassen erkennen, daß das Boot trotz eines Kiels (er wird einfach eingefahren) leicht auf dem Bootsanhänger hinter einem normalen PKW transportiert werden kann. Das Boot ist kaum breiter als Ihr Fahrzeug und dieses Gespann läßt sich bei der heutigen Verkehrslage schnell und sicher fahren. Kim-Boote werden so tausende von Kilometern in den fernen Urlaubsort mitgenommen. Unsere Kunden sind bereits nach der ersten Gespannfahrt von der Werft nach Hause begeistert über die leichte Transportmöglichkeit, denn sie haben es sich schwieriger vorgestellt, als es in Wirklichkeit gewesen ist.

Wasserlinienlänge = Bootslänge

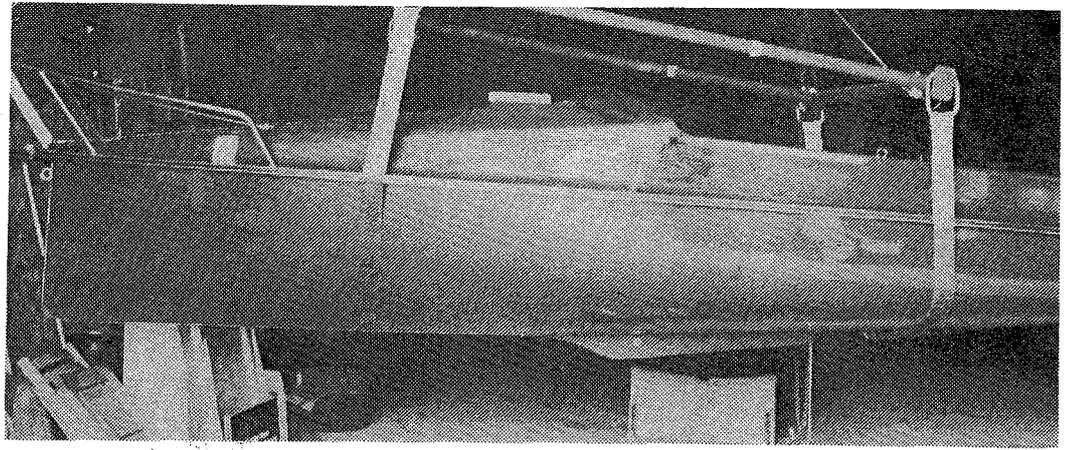
Selbst bei einem Hoch-Am-Wind-Kurs stabilisiert sich der Kurs, da das Boot in voller Rumpflänge Wasserberührung hat.

Die Stabilität des Rumpfes wird durch den Kielansatz erhöht, welcher auch gleichzeitig den Rumpf bei Grundberührung schützt. Im letzten Drittel ist der Rumpf flach und eine scharfe Abrißkante am Spiegel sorgt für einen sauberen Wasserablauf. Die Konstruktion gewährleistet gute Segel- und Gleiteigenschaften bei höheren Windstärken, die in der Praxis ihre Bestätigung gefunden hat.



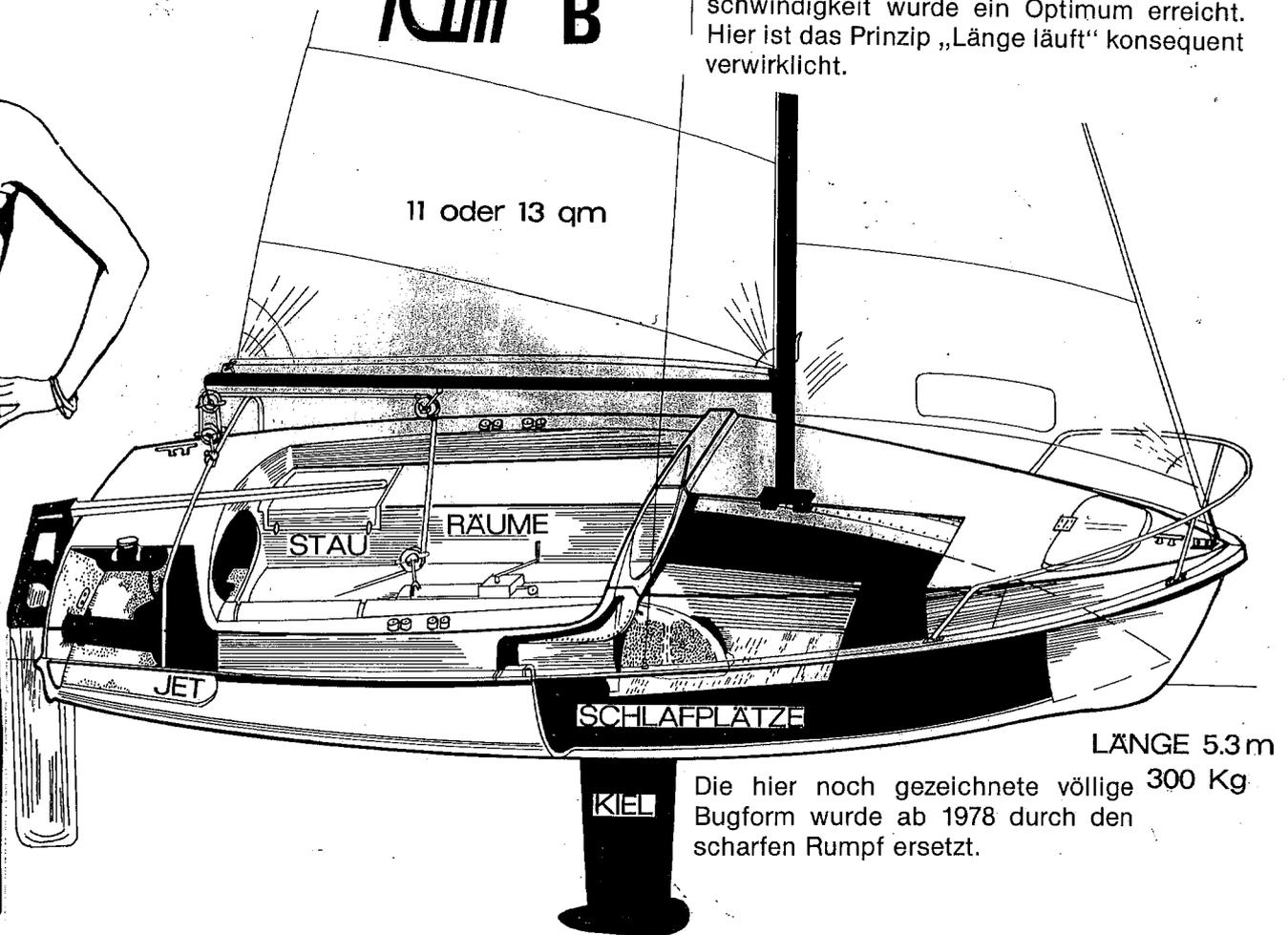
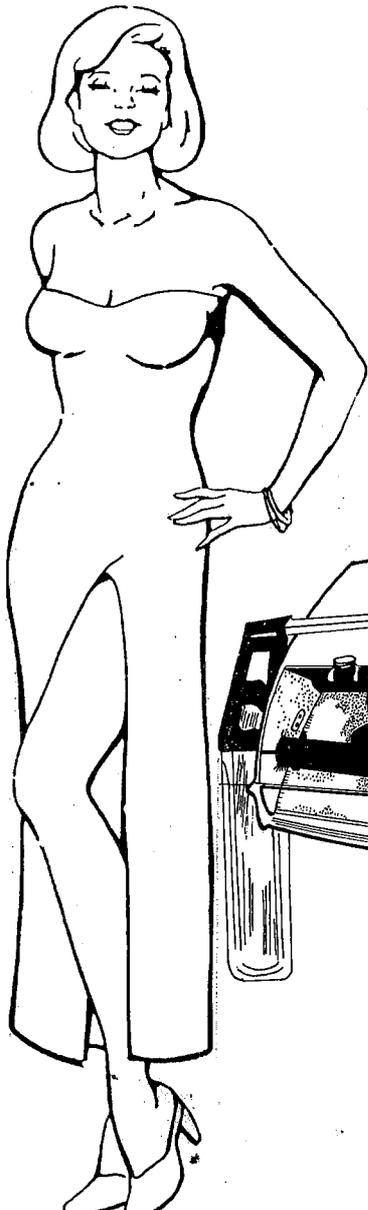
Rumpf

Eine durchdachte und seit Jahren hundertfach bewährte Grundkonzeption, die besonders im vorderen Drittel scharfe Buglinien aufweist, wodurch eine große Verbesserung erzielt wurde. Aufgrund dieser scharfen Form des Buges setzt das Boot weich in Wellen ein, stampft nicht



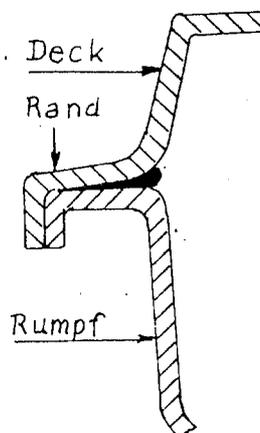
Kim B

und verliert keine Fahrt, mehr noch, die Wasserwirbelbildung ist beseitigt und an Geschwindigkeit wurde ein Optimum erreicht. Hier ist das Prinzip „Länge läuft“ konsequent verwirklicht.



Die hier noch gezeichnete völlige 300 Kg Bugform wurde ab 1978 durch den scharfen Rumpf ersetzt.

Während man sich bei vielen Bootstypen mit einer einfachen Rumpf-Decksverklebung begnügt, haben wir eine sichere Verbindung gewählt, die allerdings auch aufwendiger und teurer ist, dafür aber äußerst stabil und robust. Rumpf und Deck haben einen umlaufenden Paßsitz, der bei der Verklebung ineinander



andergedügt wird. Dieser umlaufende Rand ist jetzt 12 mm stark und dient der Aufnahme der höchstbeanspruchten Bootsbeschläge, wie z.B. der Wantenpüttings.

Betrachten Sie den gesamten Bootskörper, so werden Sie mit uns übereinstimmen, daß hier ein schönes und ansprechendes Boot geschaffen wurde.

Vordeck, Plicht und Heckpartie, wie man sie heute nicht mehr oft bei kleinen Booten findet (zu teuer) ergeben eine harmonische Aufteilung. Das Vordeck ist flach und damit leicht begehbar. Die eingeformten Sitzbänke in den Seitentanks haben eine Rückenanlage, die dem Skipper Halt und ein sicheres Gefühl bei harten Segelbedingungen gibt.

Kim B

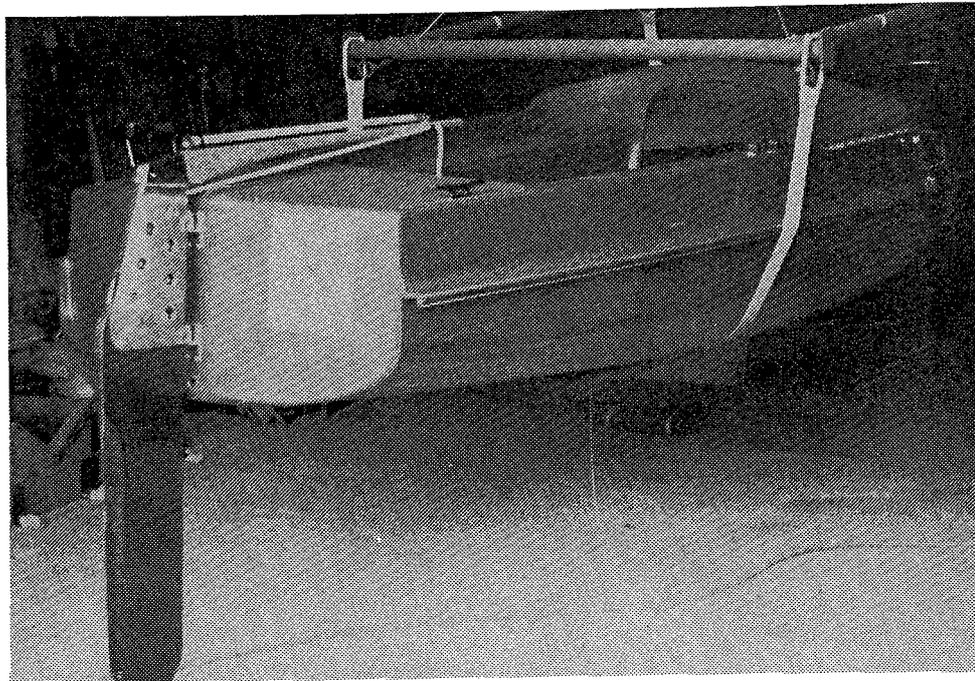
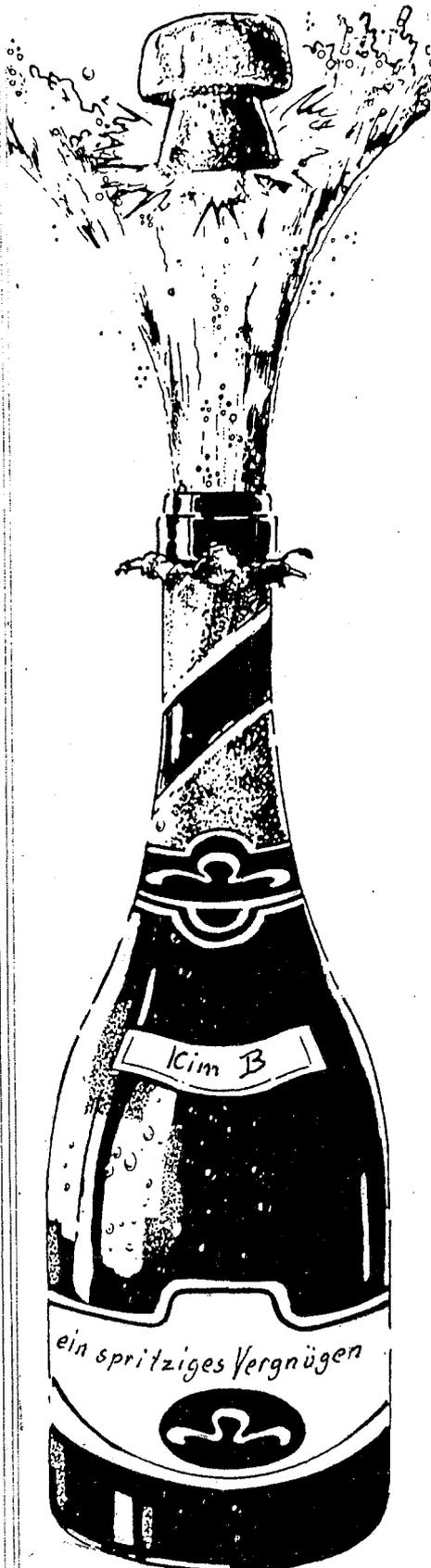
Auftrieb

Die Kim B ist durch eingebaute Tanks mit 300 ltr. Auftriebsvolumen unsinkbar. Es versteht sich von selbst, daß diese Auftriebstanks knochenhart ausgeschäumt werden. Ein Durchbiegen des Rumpfes bei langen Transportfahrten mit dem Hänger ist dadurch verhindert. Dabei ist es unwesentlich ob noch 100 kg Urlaubsgepäck zugeladen werden. Die Auftriebskörper, die mittels einer dritten Form hergestellt und vor der Montage des Decks gemeinsam mit dem inneren Schwertkasten in den Rumpf einlaminiert werden, haben noch weitere Aufgaben. Belegt man sie mit Matratzen, so entstehen in den Seitentanks zwei Kinderkojen von 1,8 m Länge. In der Schlupfkajüte unter dem Vordeck können zwei Erwachsene schlafen. Die Liegefläche ist dort 2,2 m lang und 1,6 m breit. Jedenfalls können Sie auf Ihrer Urlaubsfahrt mit Ihren Kindern besser im Boot als im PKW übernachten, wenn Sie kein Hotelzimmer mehr erwischen.

Deck

Das Deck entspricht den höchsten Anforderungen an ein modernes Boot. Es ist überall begehbar und mit dem bekannten Rumbusprofil rutschfest gemacht. Auf den Seitentanks hat der Segler eine bequeme Sitzposition und genügend Beinfreiheit um nach stundenlangem Segeln noch Freude an dieser sportlichen Betätigung zu haben. Außerdem haben 4 Personen Platz und durch die hochgezogene Bordwandung ist eine zusätzliche Sicherheit für Kinder geschaffen.

Eine formschöne 10 cm breite Sichel trennt Vordeck vom Mittelteil des Schiffes und hält Spritzwasser ab.

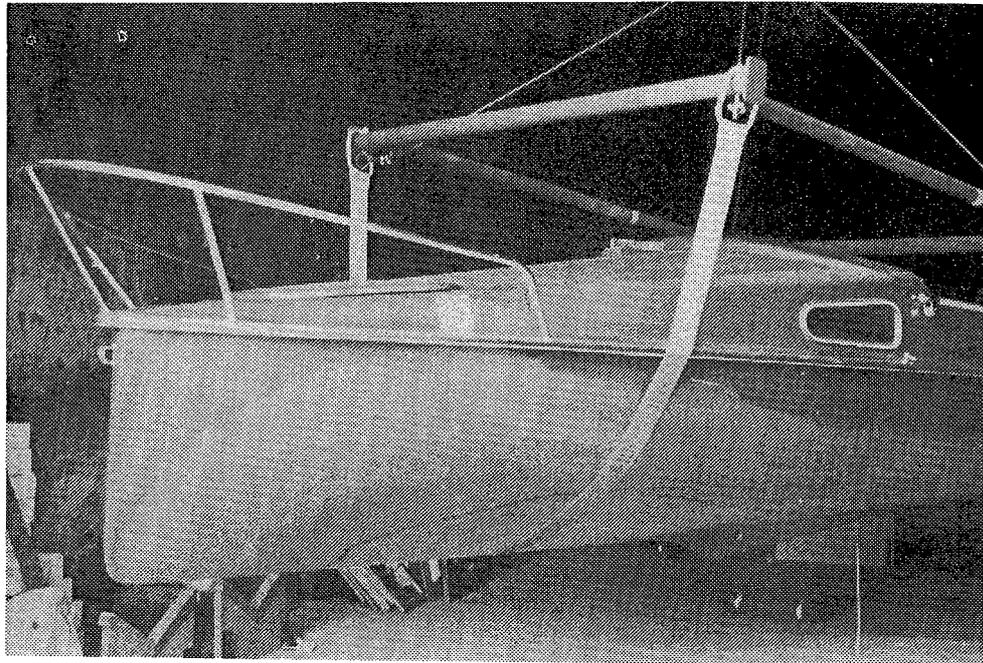


Ruder

Betrachten Sie die Spiegelsicht des Bootes und Sie finden dort die Ruderkonstruktion bestehend aus einem stabilen Nirosta-Ruderkopf (eine Seltenheit) mit einem profilierten Ruderblatt. Das Ruderblatt ist drehbar und wird durch den Niederholer festgestellt. Ein Sicherungsring verhindert ein Herausspringen.

Die Pinne ist sehr lang und mit einem Aufleger versehen, damit ein sportliches Segeln möglichst ist.





Auch im Hafen und am Steg läßt es sich in der Schlupfkajüte liegen und schlafen, so daß Sie und Ihre Familie Freude am Wanders segeln haben.

Den Zufluchtsort kann man durch die Alles überspannende Persenning vergrößern.

Das Boot hat ein wasserdichtes Bugluk für vielfältigen Verwendungszweck. Entlüftung der Schlupfkajüte, Ausstiegsmöglichkeit, Sicherheitsplatz für die „kleinen Kapitäne“, Ankerkasten, Spinnakeraufnahme usw. Der Lukdeckel ist vollständig umlegbar.

Gibt es eine Jolle mit einem nichtrostenden Bugkorb zur Sicherheit der Besatzung? Bei der Kim-Kieljolle finden Sie einen sehr form-schönen Bugkorb.



Kim B

Kim Boote sind Boote mit harmonischer und zweckmäßiger Raumaufteilung. Weder Kajüte noch Plicht nehmen einen übermäßigen Teil des Bootes in Anspruch. Eine Kajüte ist ausreichend groß und in der Plicht können 4 Personen sitzen, und für Barry den Schiffswächter ist noch genügend Platz.

Das Heckluk ist mit einem Zylinderschloß verschließbar. Hier muß betont werden, daß der gesamte Schiffsraum abgeschlossen werden kann.

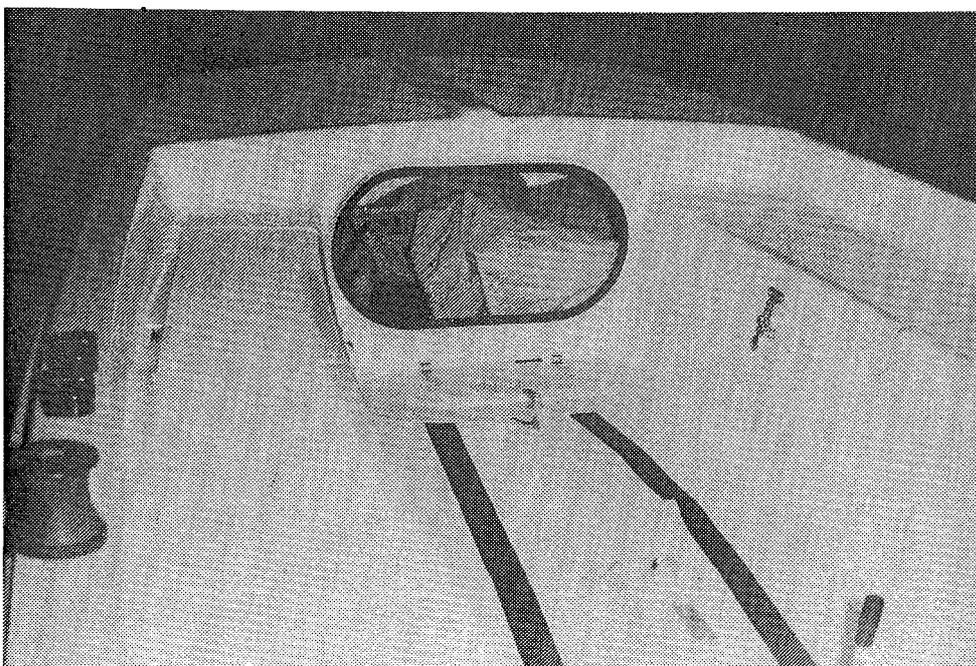
Kim Boote haben ein hervorragendes Finish und halten ihren Glanz noch nach Jahren. Gesäubert wird mit Dor oder einem ähnlichen Mittel und viel Wasser.

Ein Hinweis: Die Heck- und Plichtansicht ist bei allen unseren Bootstypen gleich.
Kim B, Kim A, Kim AR

Bootsanhänger

Für alle unsere Boote eignen sich die 450 und 650 kg Anhänger der Firma Wolfangel. Es sind ausgezeichnete Trailer, die sich in den letzten 10 Jahren bestens bewährt haben. Für Kim Segelboote werden sie speziell nach getesteten Maßen geliefert. Bugstütze, Masthalterung und Kielablaufrollen sind dabei. Die Anhänger haben große Räder — sehr wichtig — wasserdichte Radnaben und eine ausgezeichnete Straßenlage. Sie sind TÜV-zugelassen und brauchen nie mehr einer TÜV-Zulassungsstelle vorgeführt werden.

Für unsere Kunden aus der Schweiz und Österreich gibt es die Anhänger gegen Aufpreis mit der in Ihrem Land geforderten Zusatzausrüstung. Bestellen Sie den Anhänger gleich mit dem Boot, dann sparen Sie Arbeit, Frachtkosten und können das Boot transportgerecht in Saarbrücken abholen. Sie benötigen dazu lediglich ein längliches Nummernschild mit der Nummer des ziehenden Fahrzeugs. Im Notfall ist der Anhänger Ihr Liegeplatz.



Auf dem flachen Schwertkastensockel sitzt die selbstarretierende Spezialwinde um den 80 kg Kiel aufholen zu können. Die Handkurbel ist herausnehmbar und scharfe Kanten sind durch eine formschöne Windenabdeckung verschwunden.

Wichtig!

Mit nur 18 Umdrehungen holen Sie den Kiel hoch und wenn Sie die Kurbel loslassen bleibt er in der erreichten Stellung stehen.

Zur zusätzlichen Sicherheit der Besatzung sind Fußgurte montiert. Gleiches Material wie Ihre Sicherheitsgurte im Auto.

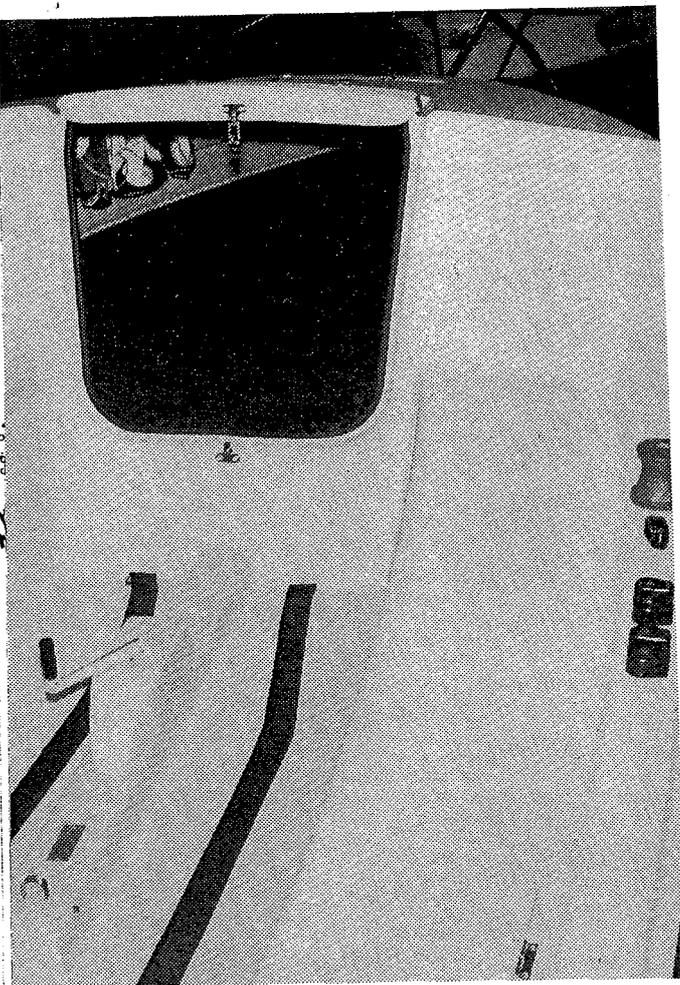
Rigg

Für die Kim-Kieljolle wurde ein besonders starker Mast gewählt, der durch Salings verstagt ist. Der Mast ist aus Aluminium und kann umgelegt werden.

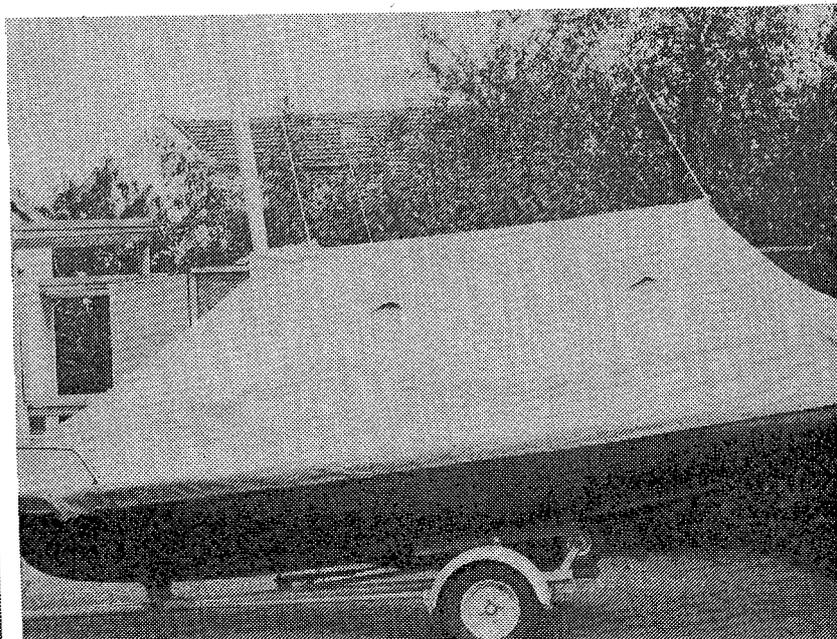
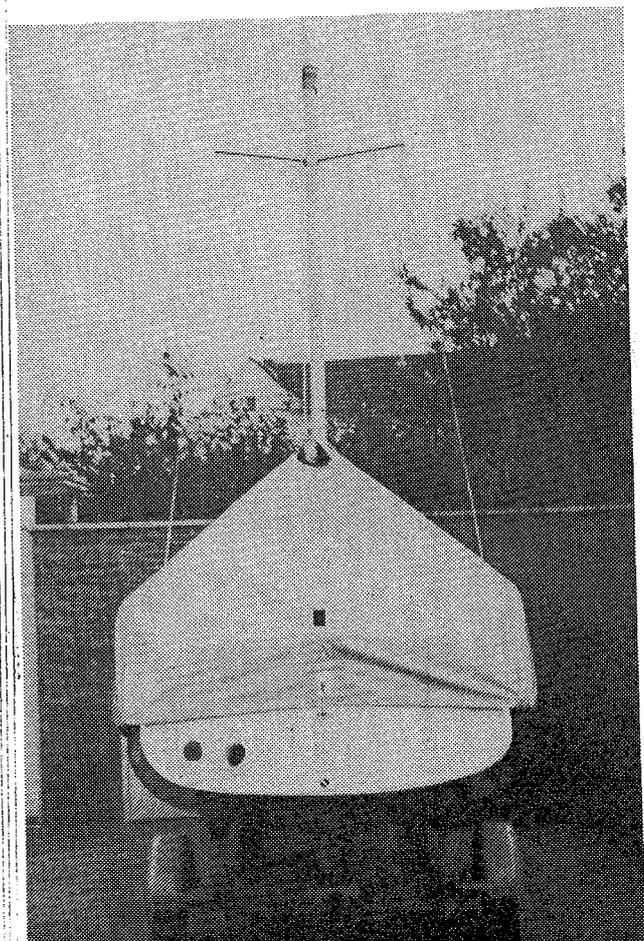
Der Baum ist so hoch angeordnet, daß der Segler Kopffreiheit hat.

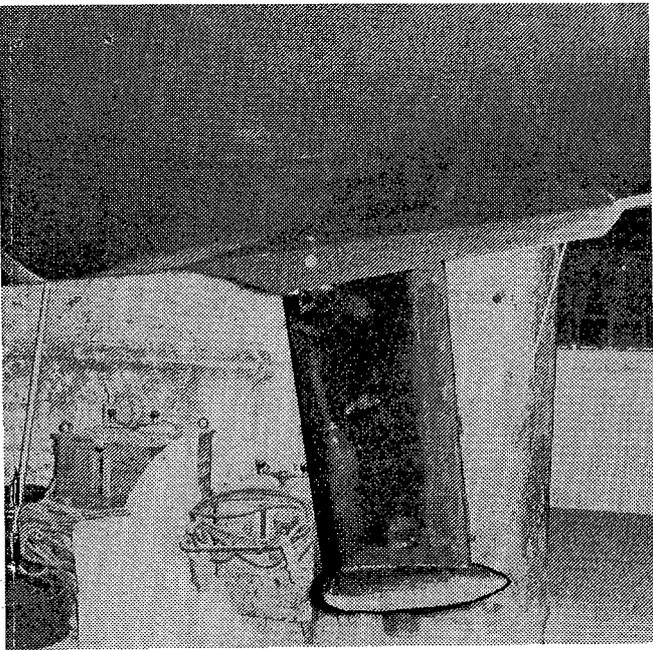
Das Großsegel ist — neben Rumpf und Vorsegel — von ausschlaggebender Bedeutung für die Schnelligkeit der Kim-Kieljolle. Selbstverständlich sind alle Wanten, Wantenspanner und Beschläge aus nichtrostendem Material und die Schoten stark und griffig.

Großsegel mit einstellbarer Wölbung wie im unteren Foto gezeigt, kennt man sonst nur bei Katamaranen. Flache Wölbung für rauhes Wetter, starke Wölbung für leichte Winde. Die Wölbung wird mittels eines Baumschlittens eingestellt.

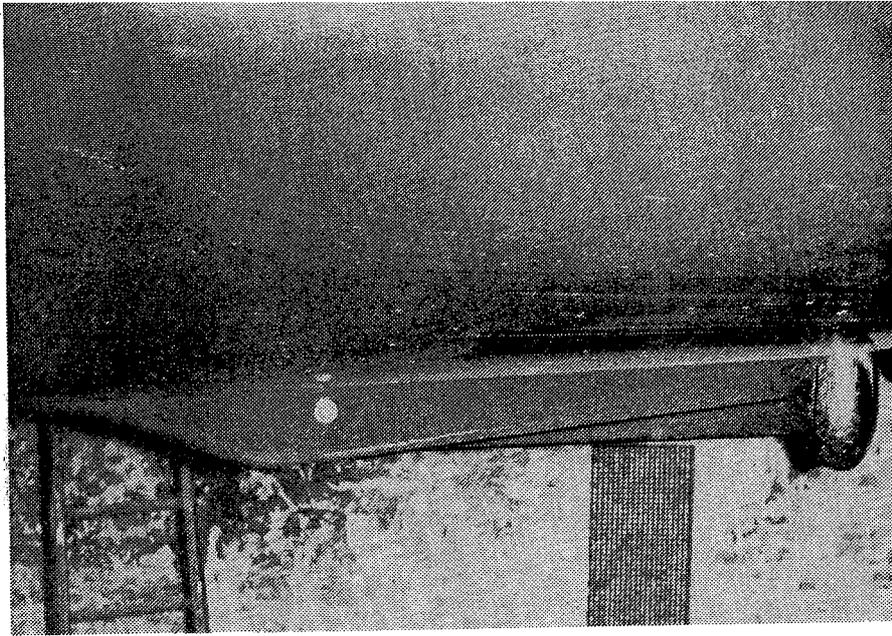


Als Zubehör gibt es die Alles überspannende Zeltperssenning mit Sitzmöglichkeit in der Plicht. Der Einstieg erfolgt achtern.





Kiel ganz ausgefahren



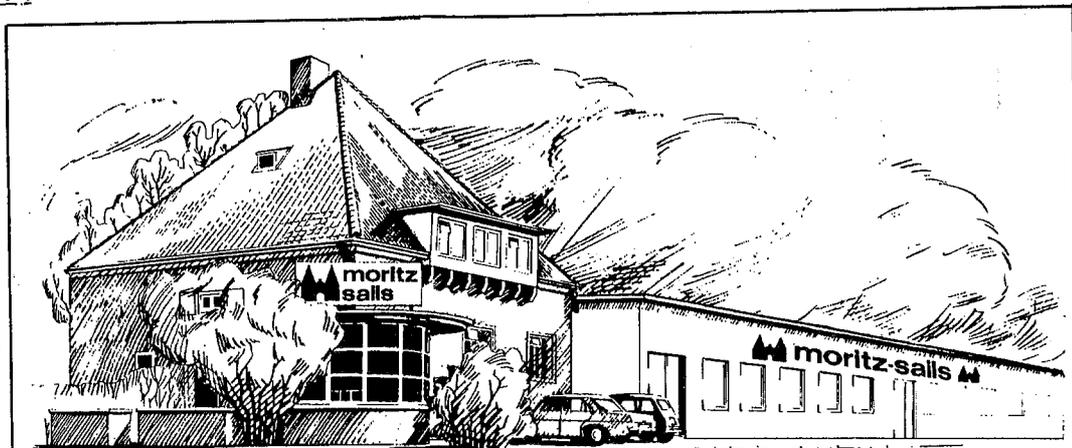
Kiel ganz eingefahren

Hubkiel

Er hat sich bei allen Kim Booten bestens bewährt.

Hierauf sind wir besonders stolz und haben viel Entwicklung dafür getrieben. An einer Stahlplatte sitzt eine Bleibombe. Der Kiel ist durch eine GFRK-Ummantelung gegen Korrosion geschützt. Das Boot hat bei ausgefahrenem Kiel einen Tiefgang von 1 m und bei eingefahrenem Kiel von 35 cm. Die Bleibombe (sehr teuer — andere Boote haben einen einfachen Eisenkiel) ist stromlinienförmig und der Kiel ist für ein Boot dieser Größe lang und schmal, was die Segeleigenschaften wesentlich positiver beeinflusst, als wenn er wie üblich an einem kürzeren Hebelarm unter dem Bootsrumf sitzend würde. Boote mit einem Kiel, der kurz unter dem Rumpf befestigt ist, sind viel schwerer, da der Ballastanteil höher sein muß um wirksam werden zu können. Auf einem langen Hebelarm kommt es an, damit Kielboote eine stabile Schwimmlage erhalten. Dieses Problem ist bei uns optimal gelöst. Mit einem starken Nirostbolzen ist er im Kielansatz des Rumpfes drehbar befestigt. Er läßt sich also gut ein- und ausbauen. Die Bombe verschwindet zu 3/4 im Bootsrumf — siehe Foto. Sie können in flachen Gewässern segeln und das Boot normal transportieren. Eine bequeme und sichere Sache.

Kim A

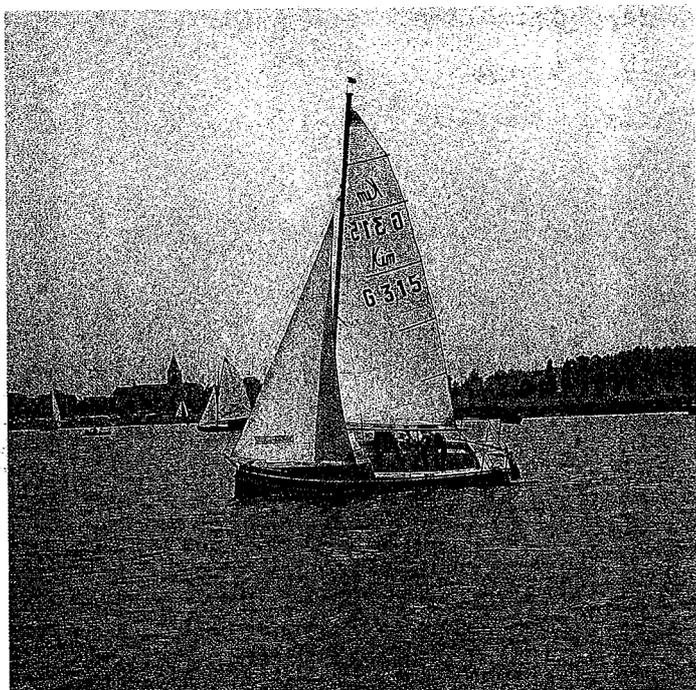
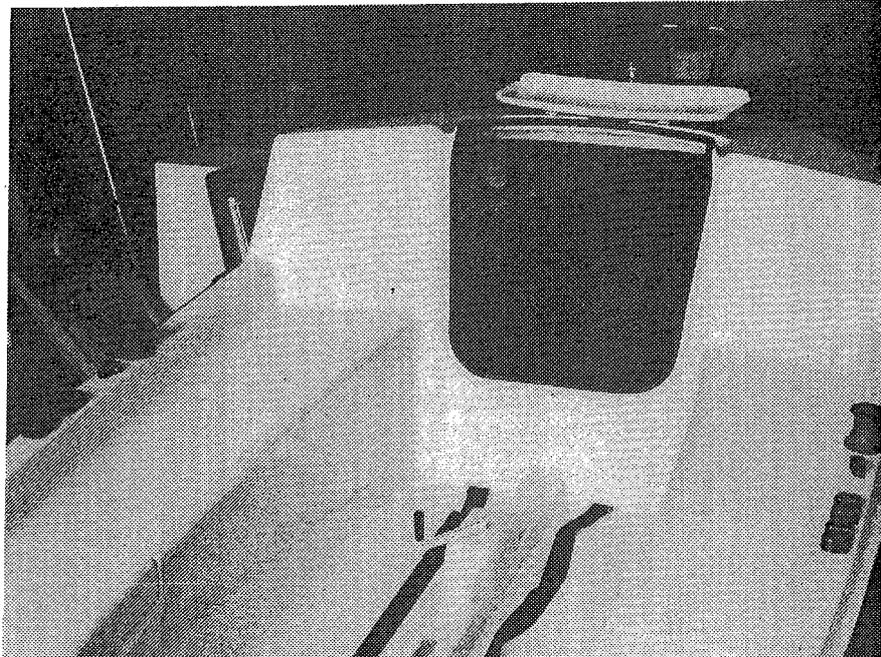




KREUZER

Dürfen wir jetzt Ihre Aufmerksamkeit auf unseren A-Typ lenken. Auf ihn treffen alle Angaben über Rumpf, Segeleigenschaften, Abmessungen und Daten, Schlafmöglichkeiten, Besegelung, Mast, Kiel und Backskisten zu, die wir auch bei der Kieljolle gemacht haben.

Die Kajüte wurde entsprechend den Anforderungen höher gezogen und mit vier großen Fenstern versehen. Genau wie beim B-Typ ist auch hier die Kajüte mit einer verrottungs-festen und abwaschbaren Auskleidung versehen. 4 Sitzplätze mit ausreichender Kopf-höhe sind vorhanden.



Es wurde an alles gedacht und unser Bootsprogramm läßt keine Wünsche offen.

Sehen Sie sich den Stand der Segel an: modern, exakt und faltenlos.

Der Kajüteneinstieg wurde anders konstruiert. Das KajütluK wird aufgeklappt, das Steckschott entfernt und nun kann man bequem in die Kajüte einsteigen. Das Kajütdach ist ganz flach, so daß es ebenso leicht und sicher zu begehen ist, wie das der Kim-Kieljolle.

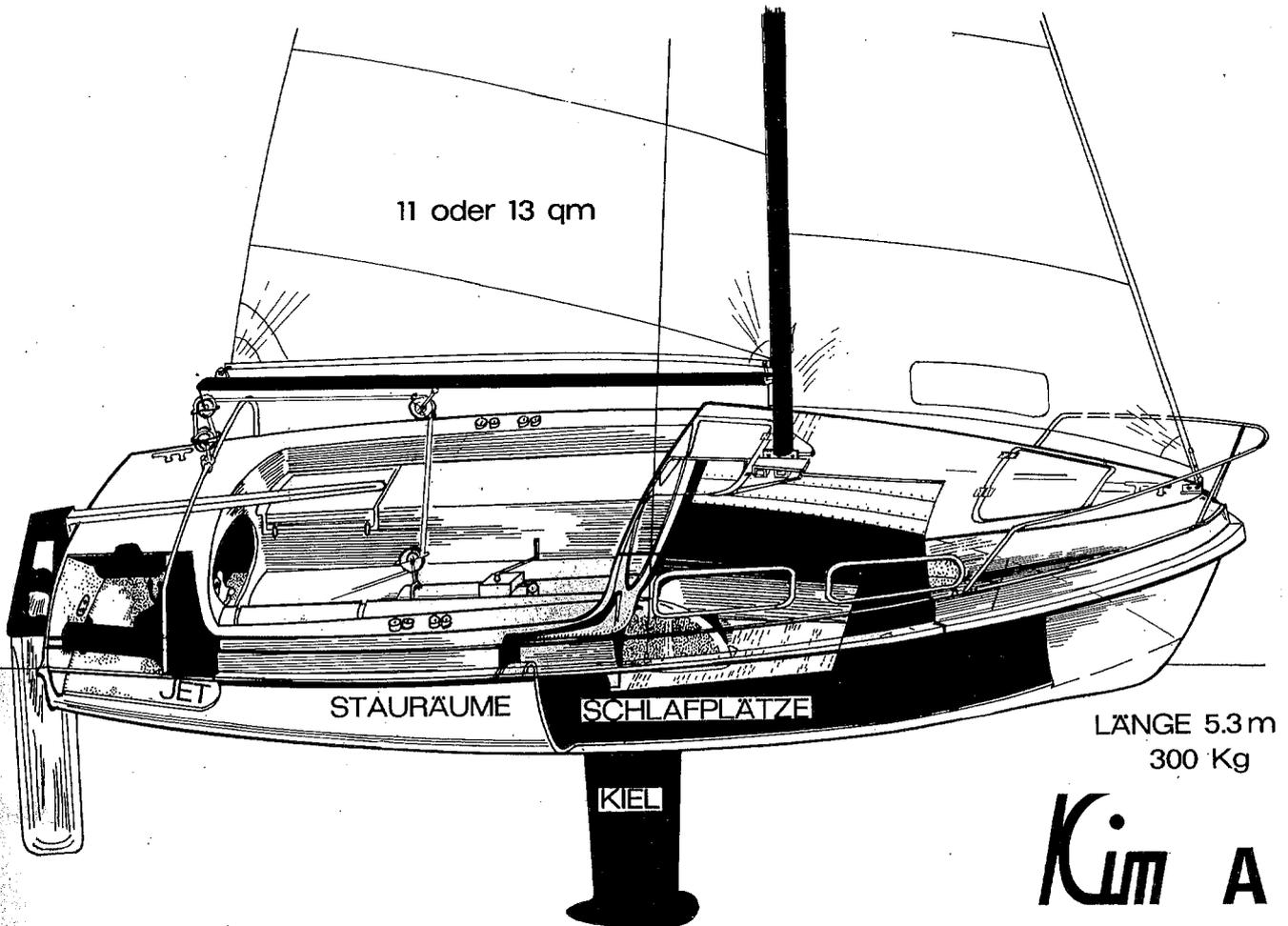
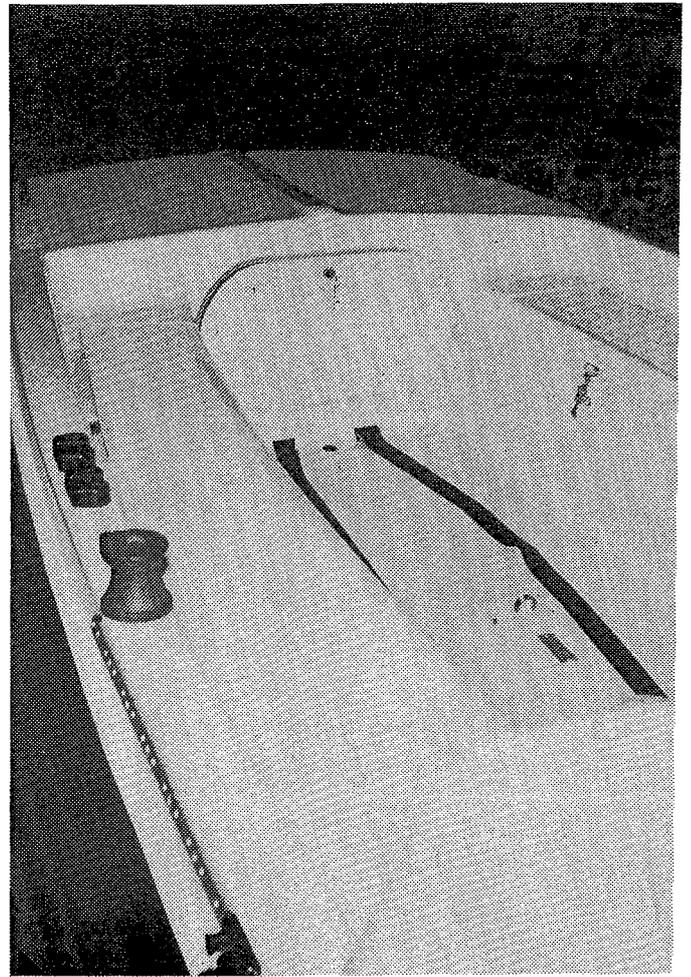
Beide Segelboote werden auch anstelle des Kiels und der Winde mit einem 50 kg Ballast-schwert geliefert, wobei sich der Preis entsprechend ermäßigt.

Kim A Merkmal: gerader Steven
— Test Nr. 155 boote. —

Augen-auf

Ein Blick in die geräumige Plicht unserer Boote. Bedeutsam für die Verwindungssteifigkeit sind Querabschottungen, Rundungen und sphärisch gewölbte Flächen im Verbund mit der kunststoffgerechten Bauweise. So erhält man einen Bootskörper, der allen Witterungsverhältnissen und starkem Wellengang standhält.

Serlenmäßig ab Modell 1978 Fockschotleit-schienen, die senkrecht so an der Außenwandung angebracht werden konnten, daß der Vorschotmann ohne Behinderung auf dem Rand sitzen kann.



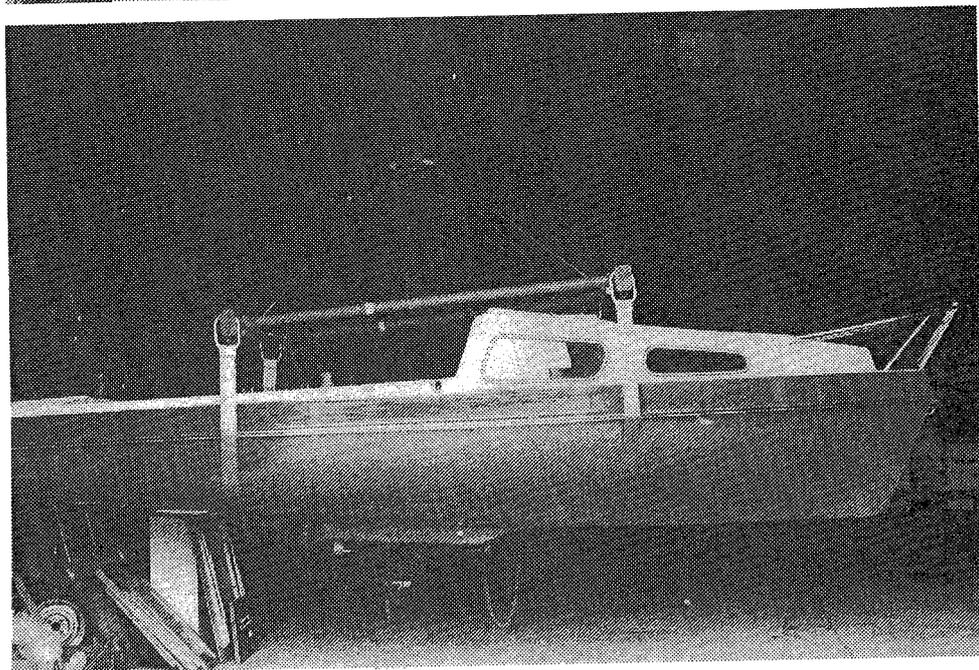
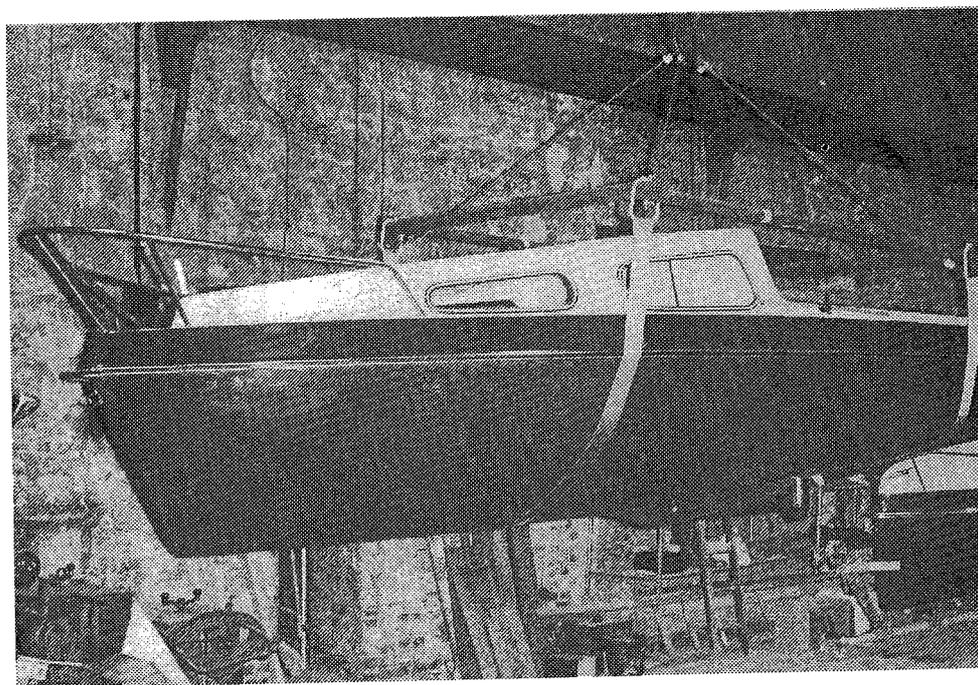
Kim AR

KREUZER

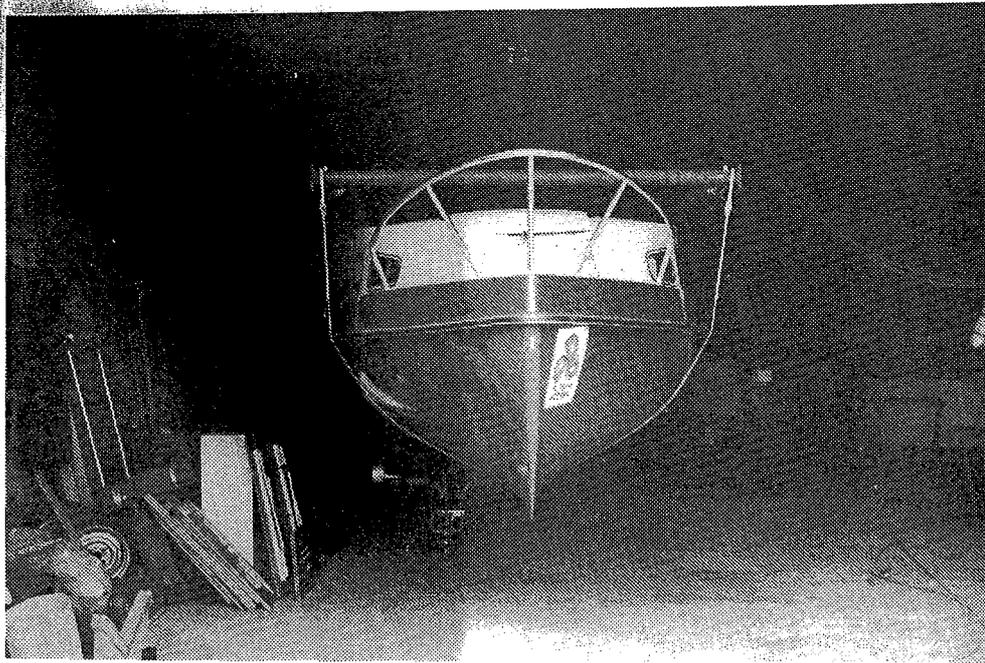
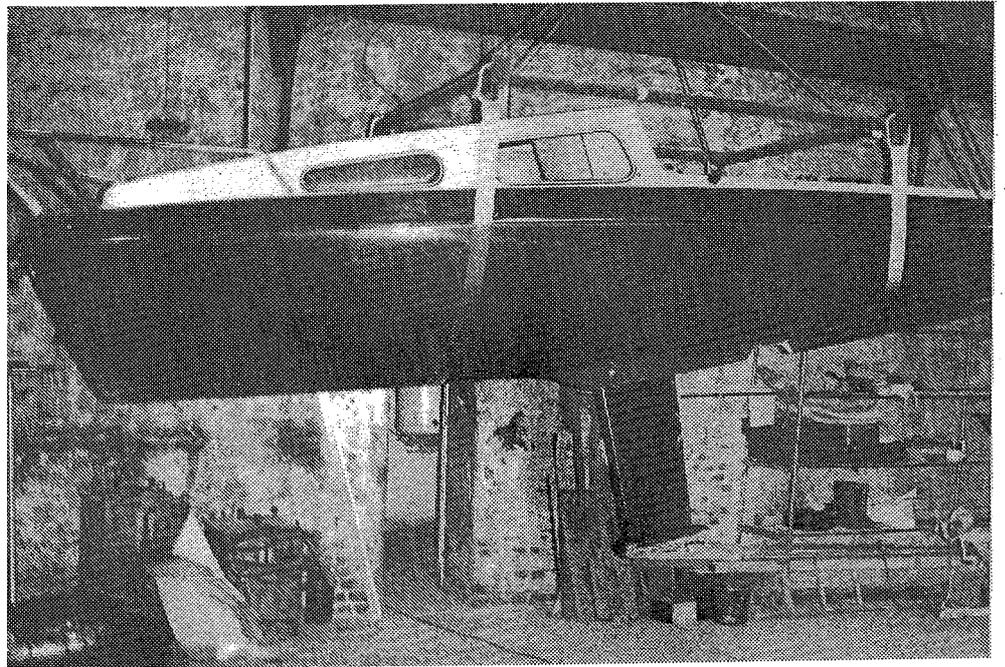
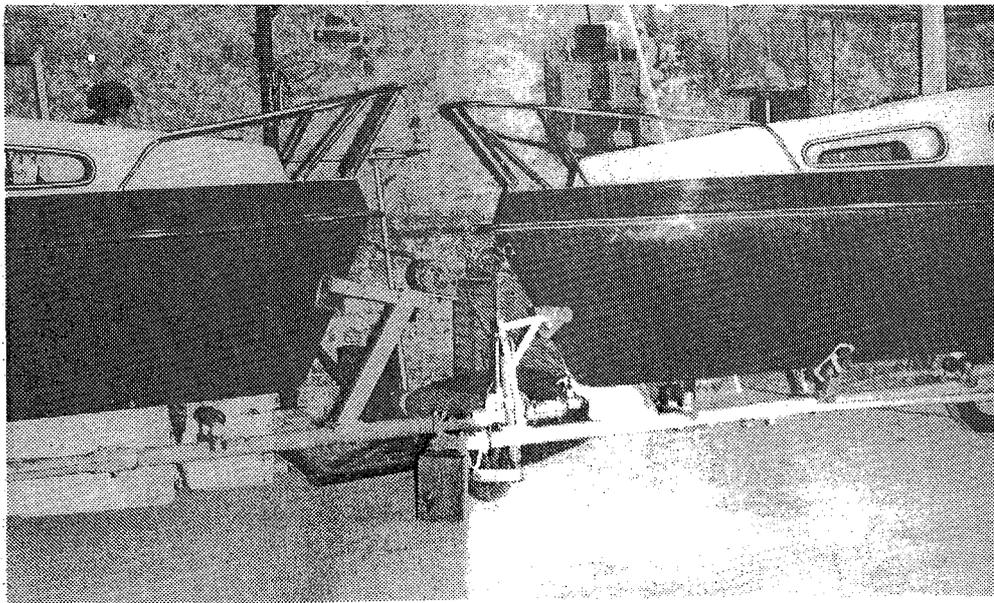
Zur Saison 1979 stellen wir eine Variation des A-Typs vor. Im Rumpf- und Decksbereich wurden alle wichtigen geometrischen Linien, die für Wasser- und Windberührung ausschlaggebend sind, beibehalten — wir haben lediglich die Bugspitze um 20 cm verlängert und aus dem

geraden Steven einen Yachtsteven gemacht. Eine kleine modische Korrektur. Das Boot hat nunmehr eine Gesamtlänge von 5,5 m und wiegt 330 kg.

Ausgefeilte Technik — optisch verpackt. Das Gesamtbild beeindruckt — urteilen Sie selbst.



Kim-Segelboote bestechen durch ihre Formschönheit. Unser Bootsprogramm läßt keinen Wunsch offen.



Kim AR

KIM-Eigner schreiben uns – Sie erwarten auch Ihren Anruf.

KIM AR Bauj. 1979 F. Uehland, Bonekamp 10, 5758 Fröndenberg-Frömer, 02378-3117

... Das Jahr 1979 ist dahin und mit ihm mein erstes Segeljahr mit der KIM AR. Es war witterungsmäßig für uns an der Nordseeküste kein ausgesprochen gutes Jahr. Gleichwohl ist die „Uhle II“ ab Ende Juni noch 597 sm im Watt gefahren, zum Schluß noch von Accumersiel über Nordemey/Borkum durch die Emsmündung/Delfzijl/Emden Richtung Ruhrgebiet. Ich bin erst so spät ins Watt gekommen, weil ich vorher über 400 sm mit einer Rassi 35 von Dänemark nach Norwegen gefahren bin, und zwar nach Risør und von dort nach Slavanger. Nach mehr als 1000 sm kann ich mir jetzt wohl auch ein Urteil über mein Boot erlauben. Vorab eins: Es ist ein fantastisches Boot!!! Doch zunächst eine Erkenntnis, zu der man wohl immer gelangen wird: Jedes Boot schließt Kompromisse ein, die – abgesehen von der finanziellen Investition – im Bereich Seetüchtigkeit/Wohnkomfort liegen. Zu oft habe ich in diesem Jahr erlebt, daß die wohllichen Motorboote und Motorssegler auf Grund der Windverhältnisse und der Strömung keine Chance hatten, den Hafen zu verlassen. Ihr geringer Tiefgang – sie haben nun einmal kein Schwert – und Villenaufbau machte sie zum Spielball der Natur. So blieben sie in der Regel ab 5 bft im Hafen, während wir mit unseren Segelbooten auslaufen konnten und manche schöne Stunde auf den Inseln verbrachten. Als Beispiel hierfür: Ich bin wohl sehr vorsichtig und alles andere als waghalsig. Grundsätzlich höre ich selbst an der Küste Norddeich-Radio mit seinen Wetterberichten um 9.10 und 21.10 Uhr. Im August war meine Frau bei mir. Da ich ihr einen Übernachtungskomfort bieten wollte, schliefen wir im Hotel in Dornum. Um 9.00 Uhr saßen wir beim Frühstück. Eigentlich hätte ich nun den Wetterbericht hören müssen. Hierauf verzichtete ich jedoch der „Gemütlichkeit“ wegen. Ich konnte ihn ja beim Hafenmeister nachlesen. Als wir jedoch in den Hafen kamen, trafen wir soviel Bekanntheit, daß uns plötzlich die Zeit wegen des niedrigen Baltrum-Fahrschwerts drängte. So wurden die Leinen losgemacht und ab ging's durch die Accumer Ee nach Baltrum. Dort lagen zwei Boote vom ACC YC, deren Skipper dort Ferien machten. „Kommt Ihr von Accumersiel?“ – „Natürlich!“ – „So, so!“ – „Wollt Ihr auch noch heute dortin zurück?“ – „Natürlich!“ – „So, so!“

Wir aßen im Seehund, machten einen Strandbummel. Der Wind blies ganz schön, aber wir waren in diesem Jahr ein wenig gewöhnt. Mit einsetzendem Nachmittagshochwasser legten wir wieder ab. Meine Frau führte das Ruder, sie ist seemännisch nicht belastet, aber es machte ihr Spaß. Im südlichen Prikkeweg hat sie mich jedoch, das Ruder zu übernehmen, zumal wir bei Westwind jetzt Kurs ziemlich Nord fahren mußten. Wir machten eine enorme Fahrt, wenn gleich ich – schon meiner Frau wegen – gar nicht hart an den Wind ging. Dann mußten wir in die Accumer Ee, in das Gatt zwischen Baltrum und Langeroog. Nun stand der Wind schräg von achtern. Die Wellen warfen uns nach vorne, und ich mußte nach jeder Welle das Boot neu aufnehmen. Jetzt wünschte ich mir langsam den Hafen herbei. Aber ... es ist nicht eine Welle ins Boot geschlagen!!! Wir fuhren völlig trocken!!! Als wir den Hafen in Sicht bekamen, sahen wir „Kerli“, eine sehr große Motoryacht, mit ihrem braunen Stützsegel auslaufen. Bald drehte sie aber wieder bei und fuhr in den Hafen zurück. Sie hatte gerade festgemacht, als wir auch schon am Steg waren. Dort stand unser Hafenmeister Vocko Münkewarf, ein alter Kapitän, schüttelte mit dem Kopf und fragte mich, ob ich keinen Seewetterbericht lesen könne. Dort war nämlich um 9.10 Uhr Sturmwindwarnung gegeben worden. Die Windstärke lag inzwischen bei 8 bft.

Ich erzähle diese Begebenheit nicht etwa, um zu prahlen. Im Gegenteil, ich muß hier als Küstensegler zugestehen, daß ich mich sehr töricht verhalten habe, als ich mich an diesem Morgen – nicht mit Absicht – nicht um den Wetterbericht kümmerte. Und dennoch soll diese Erzählung eine einzige Liebeserklärung an mein Boot sein. Weder meine Frau noch ich hatten auch nur einen Augenblick das Gefühl, uns könne etwas mit diesem Schiff passieren. Die Uhle lag wie eine Nußschale auf dem Wasser. Sie bot dem doch sehr wilden Wasser keine Gelegenheit in das Boot zu gelangen, selbst von achtern nicht. Leicht ließ sie sich anheben und bot so den Wellen keinen Angriffspunkt. Natürlich war sie ein Moment ohne Ruderführung, wenn die Welle von achtern vorbeischoß. Aber sie behielt auch in dieser Situation in etwa den Kurs und folgte sofort bereitwillig dem Ruder, wenn die Welle vorbei war und ihre Geschwindigkeit größer als die des Wassers wurde. Der Käpiten der Motoryacht hatte nach seiner Rückkehr in den Hafen berichtet, ihm sei „Kerli“ draußen aus dem Ruder gelaufen, während die „Uhle“ dort ankam, als wenn gar nichts los sei.

Und hier liegt für mich die lebenswerteste Eigenschaft der KIM AR. Sie „verdaut“ einen ganz schönen Seegang. Wahrscheinlich ist hieran das Ballastschwert (Hubkiel) „schuld“. 80 kg in 1,10 m Tiefe unter dem Boot sind ja auch schon einiges. Auffallend ist aber auch, daß das Schiff auch gegen die Wellen kein Wasser übernimmt. Wie oft mußte ich auf direkten Kursen gegen den Wind durch das Watt „brettern“. Die KIM hat ihre eigene Art, die Wellen so elegant zu schneiden, daß nur höchst selten ein ausgesprochenes Stampfen zu verzeichnen ist.

Zusammenfassend muß ich nochmals von dem Kompromiß ausgehen, den jeder Bootseigner eingeht. Ich muß mir klar darüber sein, was ich will, und was ich finanziell investieren kann. Für den Preis, den ich bei der KIM investieren mußte, kann ich kein tüchtigeres Boot erhalten. Natürlich ist die KIM keine luxuriöse Ferienwohnung für eine Familie mit Kindern. Zwar kann ich durchaus Tagesstör bis zu 5–6 Personen durchführen. Allein die Angabe in Prospekten, man könne mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern fahren, kann sich nur auf besagte Tagesstör beziehen. Für ein Boot an der Küste, das mit allem möglichen ausgerüstet sein muß, gibt es keine Möglichkeit, Gepäck für vier Personen unterzubringen, wenn man längere Zeit fahren und entsprechende Wäsche mitnehmen will. Ich habe halt in meinem Yachtklub das kleinste Boot. Aber ich habe auch wohl die höchste Fahrleistung in diesem Jahr gehabt. Und im nächsten Jahr setze ich die „Uhle II“ in Koblenz auf die Mosel. Dann fahre ich moselaufwärts, dann die Maas abwärts, über die Kanäle quer durch die Niederlande nach Delfzijl und von dort unter Segel durch die Emsmündung nach Borkum. Dort treffe ich meine Freunde von Accumersiel, die zu Fronleichnam dort sein wollen. Eine solche Fahrt kann ich aber nur alleine, allenfalls mit einem Mitfahrer, machen. (Anm.: Und genau so ist es auch geschehen – der Fahrbericht liegt uns vor. Insgesamt binnen = 1202,7 km und buten = 56,2 sm.)

Und noch etwas für Alleinseher: Die KIM fahre ich völlig problemlos, auch wenn ich alleine bin. Darum beneiden mich meine Freunde im Klub, die immer auf einen Vorschotmann angewiesen sind. Ich habe mit der Pinneverlängerung etwas verlängert und eine Teleskopverlängerung angebracht. Damit behalte ich das Ruder unter Kontrolle, wenn ich vorne aus der Pflicht das Segel ausbringe oder einhole. Ich brauche also nicht vom Ruder weg auf das Vorschiff, zumal ich eine Rollfock fahre. Auch ermöglichen zwei Klampen links und rechts vom Niedergang, daß ich (z. B. in Schleusen) das Boot ganz alleine anlegen kann, ohne es vorne und hinten anbinden zu müssen.

KIM B Bauj. 1980 W. Wittbrodt, Sachsenstr. 31, 7530 Pforzheim

... nach Beendigung der Jungfernfahrt kann ich mit gutem Gewissen sagen, daß die KIM B mich nicht enttäuscht hat. Auf diesem Wege möchte ich mich auch recht herzlich für den guten Kundendienst bedanken. Meine Fragen wurden mit Zeichnungen und guten Hinweisen schnell beantwortet. Die KIM B ist mein fünftes Boot, womit ich zum Ausdruck bringen möchte, daß ich kein Anfänger bin.

KIM A Bauj. 1975 H. Grzonka, Ziegelestr. 2a, 6832 Hockenheim, 06205-5334

... hier kurz unsere Erfahrungswerte über die von Ihnen im Juni 1975 gelieferte KIM Typ A (Backdecker): Nach Indienststellung unseres KIM-Kreuzers wurde das Boot nach erfolgter Zulassung für den Bodensee ausschließlich zum Fahrtensegeln eingesetzt. Da wir (2 Personen) in jedem Jahr bis zu vier Wochen Kreuzfahrten und Bodenseetörns durchführten hatten wir Gelegenheit, die Segel Eigenschaften und das Verhalten bei schwerem Wetter unseres Bootes ausreichend kennenzulernen und Erfahrungen zu sammeln. Selbstverständlich mußte die Ausrüstung, die Einrichtung und nicht zuletzt die Sicherheitsmaßnahmen entsprechend erweitert und ergänzt werden (Echolot, Beleuchtung, Zusatzauftriebskörper und Signalmaterial). Das im August 1978 mehrere Tage anhaltende Unwetter mit Sturmstärke und außergewöhnlich hohem Seegang im östlichen Bodenseeraum, riß auch mit unvorstellbarer Wucht an unserer KIM, die zwischen Dalben in einem ungeschützten Abschnitt der Nonnenhorner Bucht festgemacht war. Die Leinen hielten erst, nachdem wir sie verdreifacht hatten, jedoch die Festmacherklampen hielten diese

enorme Dauerbelastung, ohne Schaden zu nehmen, durch. Ein Verdienst der Bootswerft, hier unseren Dank ...

KIM A Bauj. 1978 F. Hergt, Gartenstr. 18a, 6368 Bad Vilbel 3, 06193-42566

... auf Ihr Schreiben sowie die Zusendung Ihrer Prospekte erlaube ich mir Ihnen mitzuteilen, daß ich mit meiner KIM A, die ich 1978 bei Ihnen gekauft habe, sehr zufrieden bin. Die technische Nachprüfung am Bodensee – wo wir jährlich bei allen Wetterlagen im Urlaub segeln – hat sie ohne Beanstandung hinter sich gebracht. Die Raumaufteilung ist optimal, draußen, wo man sich wirklich aufhält, ist viel Platz. Das Ausfahren des Hubkiels ist m. E. besonders gut gelöst und bereitet auch einem nicht allzu kräftigen Vorschotmann keine Schwierigkeit. Ich kann die KIM jedem nur bestens empfehlen ...

KIM AR Bauj. 1981 W. Böttinger, Möslegasse 8, 7916 Vöhringen

... wir befinden uns nun schon voll in der Segelsaison 1982. Viele schöne Stunden haben wir in diesem Jahr schon mit unserer KIM-AR erlebt. Nachdem wir unser Boot jetzt noch mit Trapez und Genua ausgerüstet haben, entspricht sie außer den familiären auch noch voll unseren sportlichen Bedürfnissen. Ich habe mir anstelle des Hubkiels mit der Bleibombe wegen des Krates auf unserem See ein Schwert mit gleichem Gewicht (73 kg) eingebaut. Dieses besteht aus einem ausgehärtetem Leichtmetall-Hohlprofil 380 x 30 mm unserer Firma, das ich mit Blei ausgegossen und mit GFK ummantelt habe. Durch die Verlagerung des Gewichtes auf das ganze Schwert hat sich das von Ihnen angegebene aufrichtende Moment am Mast, soweit rechnerisch möglich, von 6 kg auf ca. 4 kg verringert. Das tatsächliche aufrichtende Moment werde ich gelegentlich noch messen. Eine Verschlechterung der Stabilität kann ich jedenfalls nicht feststellen. Durch diese Veränderung und auch durch die Genua hat sich meine Platzierung bei den Vereinsregatten von 1981 bis jetzt in diesem Jahr auf den 2. bis 5. Platz verbessert. Das heißt, meine KIM ist durch das neue Schwert sehr viel schneller geworden. (Anm.: Abgerisenes Kraut bleibt an der Bombe hängen und verringert die Fahrt.) Vom Verein her wurde mir bisher die festgelegte Yardstickzahl der KIM-A von 121 zuerkannt, wird aber jetzt durch die gemachte Veränderung angezweifelt. ...

KIM A Bauj. 1978 W. Hesse, Solquellstr. 67, 1000 Berlin 28, 030-4046692

... nach einer „Drei-Saison-Erfahrung“ mit der KIM A kann ich aus Überzeugung bestätigen, daß ich mit diesem Boot rundherum zufrieden bin. Unser Berliner Revier stellt gewiß außergewöhnliche Anforderungen nicht nur an den Skipper, sondern auch an die Manövrierfähigkeit eines Bootes. Die KIM A zeigt hervorragende Segel Eigenschaften, ist sehr wenig und erreicht bei gutem Wind eine beachtliche Schnelligkeit (das wurde mir auch von Freunden mit Segelerfahrung auf anderen Booten bescheinigt).

KIM A Bauj. 1980 R. Mühry, Hemmikerstr. 17, CH-4466 Ormalingen/Schweiz, 061-995011

... vor einiger Zeit habe ich meinen roten Jollenkreuzer bei Ihnen abgeholt. Ich kann Ihnen bestätigen, daß mich das Boot in jeder Hinsicht befriedigt hat. Die ersten Törns auf unseren windarmen Schweizer Binnenrevieren brachten naturgemäß nicht sehr viel Segelspaß. Ganz andere Windverhältnisse erwarteten mich, als ich den Jollenkreuzer auf meinem Trailer nach Spanien führte. Wer die Costa Blanca zwischen Valencia und Alicante kennt, weiß, daß der Wind tagsüber stets mit 3–4 bft weht. Hier war der Kreuzer voll in seinem Element. Die Kursstabilität ist frappant: Mit festgelascheter Pinne lief das Boot über lange Strecken unbeirrbar geradeaus. Besondere Freude bereite ich den zahlreicheren Surfern, die ich an ausgebrachten Leinen auf ihren Brettern meistweil hinter mir her zog.

Beim Wenden gleicht der Kreuzer einer kleinen Einmann-Jolle. Die Manöver vollzogen sich blitzschnell, dank dem hoch angebrachten Baum konnten auch größere Mitsiegler beim Halsen in aller Ruhe ihre Sitzposition wechseln.

In Bezug auf Konstruktion, Platzangebot, Preiswürdigkeit und Segel Eigenschaften habe ich an dem KIM-Jollenkreuzer mit Ballastschwert nichts auszusetzen, ich kann ihn allen Interessenten für ein kleines Boot mit 2–3 Köjen bestens empfehlen. Mein Wunsch an den Konstrukteur beschränkt sich auf die serienmäßige Montage einer Motorhalterung, die selbst nachträglich sehr schwierig anzubringen ist. Nicht unerwähnt lassen möchte ich ihre zuvorkommende Bedienung beim Kauf des Bootes. Ihr Liefertermin klappte, Nachlieferungen wurden prompt ausgeführt – in der Bootsbranche keine Selbstverständlichkeit.

KPM AR Bauj. 1979 B. Olig, Maltheserstr. 171h, 1000 Berlin 48, 030-7216392

... nach drei Segeljahren mit der KIM AR kann ich Ihnen versichern: Die KIM hat sich bei mir und meiner Familie als sicheres, leicht zu handhabendes und erstaunlich schnelles Boot bewährt. Die Kajüte erwies sich vor allem an kühleren Tagen als geeigneter Wetterschutz für meine Kinder. Der eingebaute Jetmotor sprang im Bedarfsfall immer prompt an. Kurzum: die KIM ist ein Boot, das man Interessenten dieser Bootsgröße jederzeit wärmstens empfehlen kann. Für Ihren vorbildlichen Kundendienst möchte ich mich bei dieser Gelegenheit herzlich bedanken.

KIM AR Bauj. 1981 W. Bausch, Friedrichstr. 7, 7310 Plochingen, 07153-29780

... daß es mir an der notwendigen Kompetenz mangeln könnte und zwar aus dem ganz einfachen Grund, da wir blutige Segelanfänger sind, uns also jede Vergleichsmöglichkeit fehlt. Ich kann nur folgendes sagen: Wir sind vor dem Kauf unserer KIM AR wohl etwa 5 Jahre lang auf der Interboot in Friedrichshafen gewesen, haben dies und das gesehen und sind immer wieder, in jedem Jahr und auch zum Schluß auf die KIM zurückgekommen. Gewiß, es gibt größere, schwerere, leichtere, kleinere, schmalere und schnellere Boote! Ob es auch „schönere“ gibt, darüber kann man sich aber schon streiten, denn was ist „schön“? Auch sollte man von vornherein nicht erwarten, daß ein Boot mit 5–6 m Länge über eine Kajüte zum Spaziergehen verfügt. Unsere Erwartungen (als Anfänger) sind auch in unserer (kurzen) Praxis nicht enttäuscht worden.

KIM AR Bauj. 1978 S. Karwath, Schöpplerstr. 11^{1/3}, 8900 Augsburg 3

... möchte ich Ihnen mitteilen, daß ich auch mit meiner zweiten KIM, jetzt im vierten Jahr, sehr zufrieden bin. Die stabile Bauweise meiner KIM AR ist bemerkenswert. Meiner Tochter bevorzugter Platz ist auf der Kajüte. Die breite und ebene Fläche ist nicht nur zum Liegen ideal, sondern auch zum Begehen, um zum Fockbeschalag zu gelangen. Voriges Jahr waren wir im Urlaub am Wittensee (ideales Segelrevier). Die weite Fahrstrecke überstand die Familie und unsere KIM tadellos einfach so 900 km. Mit den Segel Eigenschaften meiner KIM bin ich sehr zufrieden. Auch bei wenig Wind schnell (mit aufgehohemten Kiel schnell und lautlos). Bei stärkerem Wind auch problemlos einhand zu segeln. Auch das Slippen und Auftakeln finde ich einfach. Kurz gesagt, rundum ein ideales Boot, auch für Anfänger. Bis zum Wiedersehen auf der Interboot.

KIM A M. Weisberg, Brebacherstr. 7, 6601 Bischmisheim

... daß ich mit der KIM A sehr zufrieden bin. Sie ist ein sehr bequemes Boot. Bei stürmischem Wetter kann ich das Boot noch gut alleine bedienen, worauf es bei der Wahl des Kaufes ankam. Das Slippen läßt sich mit zwei Personen ohne großen Kraftaufwand durchführen. Mit Ihrer Kundenberatung bin ich sehr zufrieden.

KIM A Bauj. 1976 B. Zumkeller, Hauserweg 3, 8211 Unterwössen, 08641-8733

... Interessenten, die am Chiemsee zu Hause sind, können mich gerne anrufen.

KIM A Bauj. 1976 R. Neuhoff, Frankfurter Str. 96, 5800 Hagen, 02331-61847

... ich weiß nicht, wo anfangen und wo aufhören. Bft 8 auf der Nord- oder Ostsee sind mir bisher zum Glück erspart geblieben. In einem solchen Fall mit gutem Gewissen wäre Ihnen natürlich ein Bericht sicher! Also, meiner wohlmeinenden Kritik können Sie stets sicher sein. Eventuellen Interessenten bin ich gerne bereit. Ihr Boot objektiv, nüchtern, ausführlich und wohlmeinend zu schildern, da dies meine Meinung ist.

Für alle Urlaubshungrigen

Als aktiver Segler nutzte ich letzten Sommer mit Freunden ein Ferienangebot der Firma Kim Bootsbau GmbH am schönsten und neuerdings auch begehrtesten Küstenstrich Spaniens, der Costa Dorada.

Da wir per Auto zu viert schon genug Gepäck mit in den Urlaub schleppten, mieteten wir neben dem Appartement auch gleich eine küstentaugliche KIM MAX für vier Wochen mit. Als Vorteil empfanden wir es, daß die ruhige Feriensiedlung etwas außerhalb des romantischen, aber trotzdem von vielen Vergnügungssüchtigen heimgesuchten Fischerortes Cambrils lag. Zum Shopping gab es aber trotzdem direkt alles um die Ecke.

Auch die Landmarina unseres Vermieters war am Strand entlang in nur fünf Minuten zu Fuß zu erreichen. Ein Repräsentant der Firma hatte uns sogar schon unser Segelboot bequemerweise in eine geschützte Bucht, sozusagen vor die Haustür gelegt. Er segelte netterweise den ersten Tag mit uns und wies auf die wichtigsten Dinge hin. Ebenso interessant und hilfreich waren seine Tips bezüglich der örtlichen Lokalitäten und Unternehmensmöglichkeiten. Dadurch fanden wir uns sehr schnell zurecht und konnten unsere Ferien umso intensiver genießen. Unsere ausgedehnten Segeltörns führten uns die Catalanische Küste rauf und runter. Vom Wasser aus kommend wird man in jedem Hafen zuvorkommender behandelt und auch die menschenleeren Strände sind von See aus leichter auszumachen und zu erreichen. Sogar zwei Delphine, eigentlich kaum an Spaniens Küsten zu sichten, waren einmal unsere Weggefährten.

Für seefeste Segler ist dies Starkwindrevier einfach herrlich. Mit der KIM MAX fühlten wir uns sehr sicher und versuchten uns auch oftmals an härteren Wettern so um die 6 bis 7 Beaufort. Schnell lernten wir auch andere Bootseigner und Urlauber kennen, die entweder ihr Segel- oder Motorboot auf der Kim Landmarina lagerten oder aber wie wir für die Zeitspanne ihrer Ferien ein Boot gemietet hatten. Einige von ihnen hatten sich schon seit längerem an diesem Küstenstrich niedergelassen. Für sie ist diese Landmarina im Vergleich zu den hoffnungslos überfüllten spanischen Häfen eine weitaus preisgünstigere und angenehmere Lösung. Zumal für jeden Bootseigner die Vorteile eines Landliegeplatzes gegenüber Wasserliegeplätzen auf der Hand liegen. Vielleicht entsteht sogar schon bald durch Eigeninitiative dieser kleinen Seglergemeinschaft dort ein Yachtclub.

Für mich steht jedenfalls fest, daß ich meinen nächsten Sommerurlaub mit Boot wieder bei KIM buchen werde. Bequemer und angenehmer kann man es als Wassersportler kaum treffen.

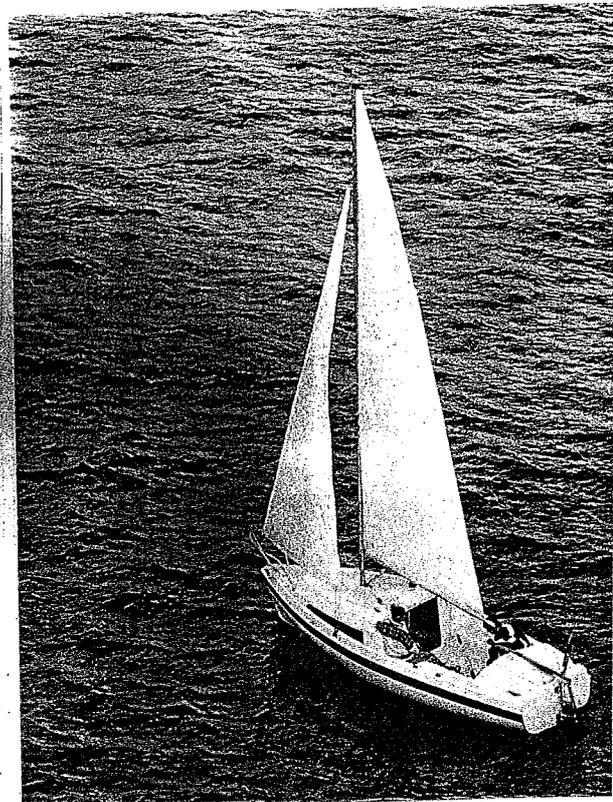
Vielleicht sehen wir uns ja in Cambrils wieder. Also bis dann

Ihr
Hermann Hensel
aus Düsseldorf



Kim

FERIEN & BOOT
VACANCES & bateau
HOLIDAYS & boat
VACACIONES & barco



SEGELBOOTE + MOTORBOOTE

LAGERUNG * VERKAUF * VERMIETUNG

Sommer + Winter

mit Ferienwohnung am Strand, Cambrils/Spanien
Kim Boote, Postfach 330167, 4000 Düsseldorf
Tel.: (0681) 51709, nach 18 Uhr (0211) 23

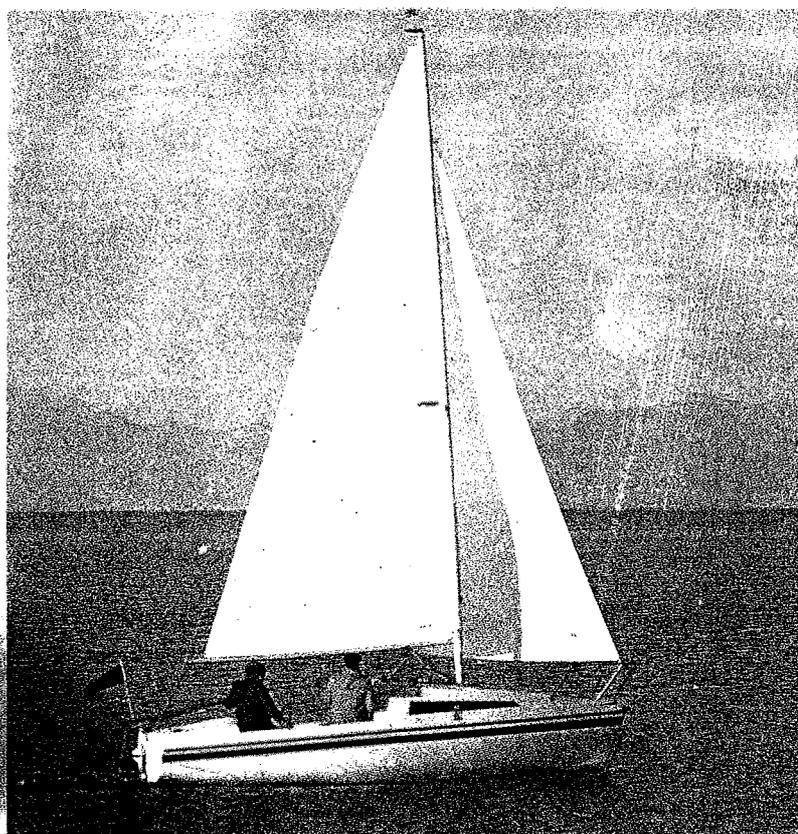
Sind Sie Bootssportler — dann sind Sie bei uns richtig. Wir bemühen uns, daß Sie Ihre Ferien — die schönsten Wochen im Jahr — in angenehmer Erinnerung behalten.

In einem ruhigen Urlaubszentrum nahe Cambrils/Spanien bieten wir Ihnen eine Ferienwohnung und ein Boot mit Trockenliegeplatz.

Die Wohnung ist komfortabel eingerichtet, hat 4 oder 5 Betten, Küche, Bad und Balkon, dazu eine KIM MAX zum Segeln oder ein 40 PS Motorboot mit Wasserski.

Bringen Sie Ihr eigenes Boot mit und Sie finden bei uns einen Liegeplatz. Wir achten darauf und slippen es täglich in wenigen Minuten.

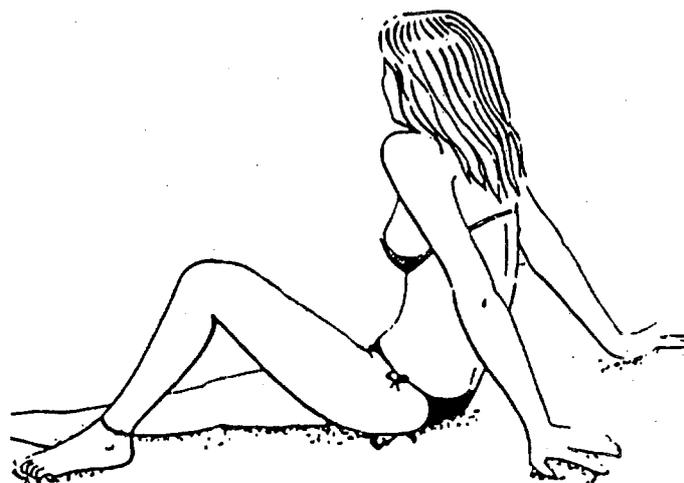
Fordern Sie hierzu unseren Prospekt „Slippen leicht gemacht“ an.



Mehrere spanische und zwei sehr gut geführte deutsche Restaurants sorgen zu vernünftigen Preisen für's leibliche Wohl.

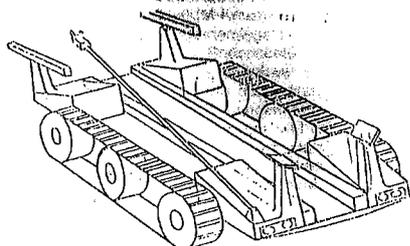
Baden, sonnen, schwimmen und bräunen sind kostenlos.

Cambrils an der Costa Dorada bürgt für **Wettergarantie**.



Kim

ein modernes Bootsslip- und Lagerungssystem



Mit diesem Unterwasser-Slipfahrzeug werden Schiffe bis 1,5 t über unbefestigtes Gelände an Land oder ins Wasser geslippt.

Kurzbeschreibung:

Auf einem 3000 qm großen, unbefestigten Gelände werden 80-100 Bootslagergestelle errichtet. Das patentierte Raupenfahrzeug fährt ins Wasser und unter das ankommende Boot, nimmt dieses auf und transportiert es mit stehendem Mast und der Besatzung an Land. Millimetergenau läßt es sich lenken und verfügt über ein Hubsystem womit die Schiffe

auf den Lagergestellen abgelegt werden. Ein Slipvorgang dauert nur wenige Minuten und schon kann das nächste Schiff geslippt werden. Kein Muschelansatz, keine Veralgung, das Boot kommt täglich auf's Trockene. Sommer- und Winterlagerung auf gleichem Platz.

FAHRBERICHT KIM MAX

Bei uns Schnee und Eis, in Spanien angenehme Temperaturen. Dies waren die Bedingungen, um erste Tests mit der neuen KIM MAX durchzuführen. Dank des leicht aufholbaren Hubkiels lag das Schiff satt auf dem Normaltrailer mit 1100 kg zul. Gesamtgewicht. Boot plus Hängergewicht 650 + 250, also noch viel Zuladung möglich. Die lange Fahrt war angenehm, das Schiff am Haken kaum zu spüren. Strahlender Sonnenschein erwartete uns. Dann begann für die MAX eine 10tägige Erprobungs- und Testserie.

1. Tag

Formalitäten mußten beim Hafenkaptän in LA ESCALA erledigt werden. Liegeplatzgebühren für den Aufenthalt wurden bezahlt. Beim Aufriggen ließen wir uns Zeit, es sollte ja letztlich nicht alles an einem fehlerhaften Tau oder falschen Knoten scheitern. Immerhin war es das erste Zuwasserlassen der KIM MAX. Sauber wurde ein roter umlaufender Klebestreifen angebracht, damit das Schiff „fotogen“ wirkte. Richtig schick sah die MAX aus – wir waren stolz auf sie.

Der Mast mußte gesetzt werden. Wanten und Unterwanten an den kräftigen Püttingplatten eingeschäkelt, dann am Vorstag langsam angezogen. Der Mast dreht sich im Fußbeschlag bis er senkrecht steht. Kein Problem. Im obersten Loch der Bugkorbschiene wird das Vorstag befestigt und mittels Wantenspanner kräftig angezogen. Wichtig ist die Mastvorbereitung. Alle Fallen und Wanten sind zu kontrollieren und der Verklicker zu setzen. Man legt nicht gerne wieder einen Mast um, nur weil sich das Achterstag mit dem Großfall verheddert hat. Umsichtig wie wir waren passierte nichts dergleichen.

An der Slippiste entschieden wir uns, den Hänger an einer Verlängerungsleine langsam durch Rückwärtsfahren des PKW's abrollen zu lassen. Salzwasser ist einer Auspuffanlage nicht dienlich, und den Wager wollten wir der Gefahr des glitschigen Slippistenbodens nicht aussetzen. Es lagen noch über 1000 km Rückreise vor uns. Von irgendwoher kam eine Ankerleine und unter der Beteuerung „die hält“ begann das Manöver. Alle wollten in Ruhe den Stapellauf betrachten, es sollten Fotos geschossen

werden und die erste Wasserberührung eines neugebauten Schiffes wollte jeder in der Erinnerung festhalten. Auch die Fragen: schwimmt das Schiff auf seiner Konstruktionswasserlinie, kommt der Spiegel geringfügig heraus usw., wollte man ohne Eile beantworten. Es sollte nichts überstürzt werden, wir hatten ja 10 Tage Zeit.

Es kam anders. Die Leine hielt natürlich nicht, Trailer mit Schiff sausten die Slippiste hinunter. Das Schiff schwamm auf, und alle Fragen waren sofort zur vollsten Zufriedenheit geklärt, nur Fotos gab es keine, die Sache ging zu plötzlich. Ein Crewmitglied rannte hinterher und stand bis zur Brust und in voller Montur im Wasser, um den Hänger zu sichern, das Boot von der Kaimauer abzuhalten und brüllend Kommandos zu geben, die keiner ernst nahm, da man erst einmal herzlich über die Situation lachte. Ein einmaliger Stapellauf.

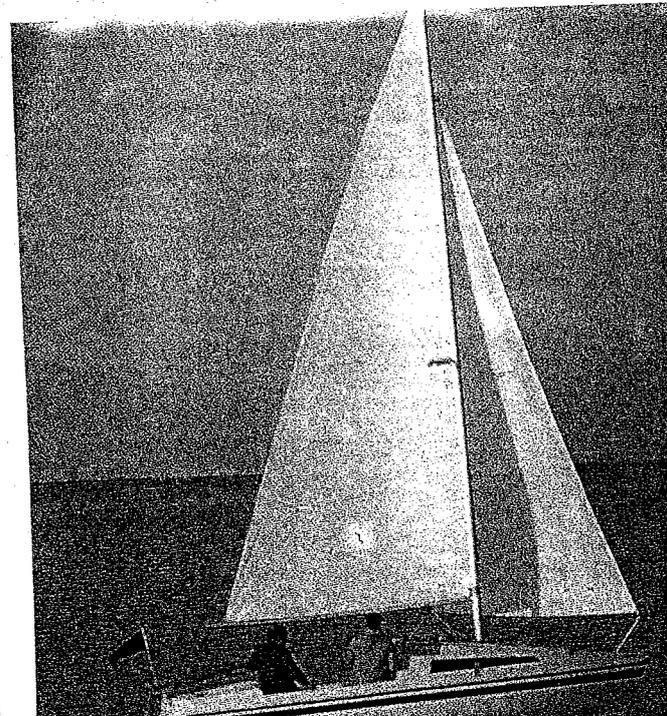
Für den Hänger war die reparierte Leine stark genug. Wir zogen ihn aus dem Wasser und ketteten ihn für den Rest der Zeit an einer Hafenlaterne an. Die MAX mußte noch an ihren Liegeplatz gebracht werden. Unser durchnäßtes Crewmitglied klappte den Motor in den Schacht. Er sprang sofort an, und die MAX glitt fast unhörbar durch den Hafen.

Noch ein paar Handgriffe wie Achterstag befestigen, Baum anschlagen und Baumniederholer einschäkeln, dann war's genug für heute. Ein starker Kaffee in der Hafenkneipe tat allen gut.

2. Tag

Früh ging's los. Wir wollten Werbefotos für Prospekte machen zur Düsseldorfer Bootsmesse in drei Wochen. Ausgerüstet wie Profis mit bestem empfohlenem Filmmaterial und einer Spezial-6x6-Kamera. Das mußten ja vorzügliche Fotos ergeben. Aus Erfahrung wußten wir, daß werbemäßig auswertbare Segelfotos äußerst schwierig zu machen sind. Künstlerisch wertvolle Fotos sind für Reklamezwecke kaum nutzbar, da meistens vom Schiff wenig zu erkennen ist. Der Betrachter möchte bei seinem Traumschiff sehen, wo die Winschen sitzen, wie breit die Plicht ist und ob es sich bei dem umlaufenden schwarzen Band um eine wirkungsvolle Gummischeuerleiste oder um einen Dekorationsstreifen handelt. Meistens werden künstlerisch wertvolle Segelfotos schräg von vorn und das Schiff

● Fahrbericht Bootsbeschreibung Betriebsanleitung Tests ● Betriebsanleitung



unter vollen Segeln aufgenommen. Wenn man alles Tuch auf's Bild bringt, ist von Details des Schiffes aber nichts zu erkennen.

Derartige Gedanken wurden auf der Fahrt zum Hafen diskutiert, man war vorbereitet.

Bei strahlendem Wetter dann aber ein höllisch ablandiger Wind. Kurze Wellen an der Küste, die sich noch nicht aufbauen konnten. Bei Wind von See hätten wir bereits einen Meter hohe Wellen gehabt. Es handelte sich um Orkanausläufer, die vor der Küste Portugals Tanker zum Kentern brachten. Immerhin hatten wir auf der Ostseite der Iberischen Halbinsel noch Windstärken zwischen 6 – 7 Beaufort.

Heute also nichts mit fotografieren. Zuerst muß das Schiff vorgenommen werden.

Auslaufen unter Maschine und Großsegel setzen. Bis zur Hafentreppe ging's lässig. Jetzt erfaßte der Sturm uns. Nur mit dem Großsegel und unter laufender Maschine ließ sich die KIM MAX sauber manövrieren. Riskieren wollten wir noch nichts. Das Schiff war neu, und eine gebrochene Wante hätte das Aus bedeutet. Immerhin waren wir nur 80 m von scharfen Klippen entfernt. Die Gefahr, dort aufzuschlagen oder aufgrund des ablandigen Sturms auf die offene See getrieben zu werden, war doch zu groß. Man sah auch keine anderen Schiffe. Nicht zu glauben, daß bereits die 11,5 qm des Großsegels genügen, um dem Schiff zur Gleitfahrt zu verhelfen. Mit achterlichem Wind surften wir die Wellen hinunter. Jetzt bewährte sich die geräumige Mittelplatt. Steuermann und Vorschoter sitzen mittschiffs und fühlen sich gegenüber anrauschenden Heckwellen sicher. Der auf 1,2 m ausgefahrene 140 kg schwere Hubkiel mit einer echten Bleibombe bewährte sich bestens. Als dritte Kraft hält er das Schiff auch unter härtesten Bedingungen ruhig. Fehler der Crew wirken sich kaum aus. Das Schiff ist gutmütig. Die MAX neigt sich leicht, nimmt Fahrt auf und zieht sauber ihre Bahn. Soviel Sicherheit in der ersten Stunde. Wir wurden mutig und wollten die 8,5 qm große Fock setzen. 20 qm Segelfläche bei diesen Windverhältnissen!

Immer noch mit laufendem Motor steuerten wir in den Wind. Den Lappen unterm Arm und auf's Vordeck. Man hätte 4 Hände gebraucht. Den Lappen bekamen wir jedenfalls nicht hoch. Woran es ge-

gen hat, ist nicht mehr nachvollziehbar. Da keine Stagreiter vorhanden waren, um die Fock nach und nach im Vorstag einzuhängen, flatterte sie plötzlich waagrecht in der Luft am Masttop, knallte derart, daß es uns unheimlich wurde und Gefahr bestand, sie würde zerreißen. Alle Bemühungen, sie unter Kontrolle zu bekommen, scheiterten. Es waren einfach zuviel Lappen. Zwar hatte der Vorschoter sicheren Stand auf dem Vordeck, das Schiff verhielt sich den Umständen entsprechend ruhig, aber ohne Rollfockeinrichtung ist an ein Setzen einer großen Fock bei dem Wind nicht zu denken. Wir bargen und verstaute sie.

An diesem Tag konnten wir trotz allem wesentliche Erkenntnisse verbuchen. Das Schiff läuft bei hartem Wetter äußerst ruhig. Kiel- und Ruderanlage funktionieren. Kein Spritzwasser kommt über, woran der umlaufende und überlappende Schiffsrand (Süllbord) wesentlichen Anteil hat. Die Motoranlage hat sich, obwohl in dieser Form auf keinem Schiff vorhanden, bestens bewährt. Der Motor sitzt geschützt im Heckkasten und die Schraube ist immer im Wasser. Wir schwenkten den Motor ein und segelten einen halben Tag unter Großsegel. Dabei ist das Schiff, wie beabsichtigt, leicht luvgerig, läßt sich aber einwandfrei wenden und mit kontrolliertem Baum auch gut halsen. Sauberer Wasserabrieb am Spiegel und weiches Einsetzen in hartes Wasser machen die KIM MAX sehr schnell. Sie springt an wie ein Sprinter und gleitet sofort weit über die theoretische Rumpfgeschwindigkeit.

Wir waren mit diesem ersten ungewollten Test sehr zufrieden. Fotos hatten wir keine im Kasten.

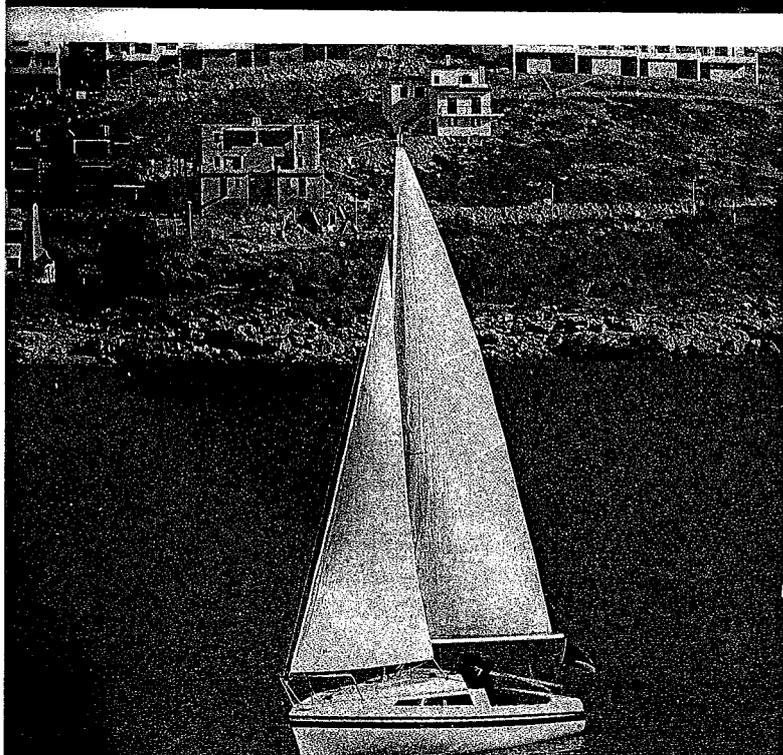
3. Tag

Nach wie vor West 6 – 7. Züviel für die volle Be-segelung (und das Groß ist noch nicht reffbar).

Wir blieben nicht untätig. Von der KIM A unseres Gastgebers montierten wir die Rollfockeinrichtung ab und stellten fest, daß sie selbst für die MAX ausreichend bemessen war. Mit Bordmitteln brachten wir sie an und konnten sie im ruhigen Hafen ausprobieren. Sie müßte funktionieren.

Grundsätzlich ist ein sauber und bauchig geschnittenes Vorsegel nicht so ohne weiteres um die eigene Achse aufrollbar – oder gelingt es einem, einen Büstenhalter mit anständiger „Wölbung“ aufzurollen! Fachleute der Segelindustrie versuchen

Fahrbericht Bootsbeschreibung Betriebsanleitung Tests Bootsbeschreibung



hier immer wieder die Quadratur des Kreises mit mehr oder weniger gutem Erfolg. So auch wir, denn wichtig ist in erster Linie das Aufrollen des Segels — es dient der Sicherheit, wenn es gilt, Tuch zu reffen. Das Ausrollen kommt erst an zweiter Stelle. Hierbei hilft der Wind dem Vorschoter. Der Sturm hatte sich nicht gelegt. Wir hatten im Gegenteil den Eindruck, daß er noch zugelegt hatte. Einige Hauspersennings der im Hafen liegenden Motorboote waren über Nacht zerrissen. Keiner kümmerte sich darum. Sie flatterten zerfetzt im Wind.

In gleicher Manier tuckerten wir wie am Vortag über die Mole hinaus. Jetzt gings zur Sache. Hundert Meter auf freier See drehten wir in den Wind. Groß hoch, Fock ausrollen, Motor rein. Ein leichtes Abfallen und er erfaßte uns mit voller Wucht. Hol' an die Schoten und los geht's.

Unsere Sitzposition ist kontrolliert, die Schot gleitete wirkungsvoll über die Winsch mit einer Kraftübersetzung von 8:1. Die MAX krängt, springt und richtet sich wieder auf, denn sie will aufrecht gesegelt werden.

Haben Sie schon mal einen Sportwagen von 0 auf 100 Vollspeer beschleunigt? Wir hatten das gleiche Gefühl. Sturm, harte See und ein unbändiges Beschleunigen des Bootes vermittelten uns dieses Segelerlebnis. Im Nu waren wir zwei Meilen vom Land entfernt. Wende und wir liefen hart am Wind. Aufgrund des großen Lateralplanes driftet das Schiff sehr wenig ab. Es läuft ca. 38 Grad Höhe. Fier auf die Schoten auf halben Wind. Die MAX gleitet sofort über Rumpfgeschwindigkeit. Langsam holen wir die Schoten dicht. Das Schiff krängt — ob das Rigg hält? Drei Mann auf die hohe Kante! Dicht holen! Wir ziehen die Bordwand durchs Wasser, aber das Schiff läuft, leicht luvgerig geradeaus. Feuerprobe bestanden, Auffieren bis die Segel anfangen einzufallen. Die MAX wird noch schneller. Abfallen auf raumen Wind. Die Abstimmung von Fock und Groß ist in Ordnung. Das Schiff liegt ruhig im Ruder.

Die Segel standen ausgezeichnet. Während der Vorschoter aufgrund der Winschuntersetzung wenig Anstrengung hatte, die Fock zu führen, muß der Steuermann mehr Kraft aufwenden. Hilfreich sind die wie bei einer Jolle angebrachten Curryklemmen. Man belegt einfach und reißt in brenzlichen Si-

tuationen die Schot heraus. Das ist angenehmer als die Benutzung eines Fußblocks mit Klemme. Wenn dort die Idealrichtung nicht stimmt, ist ein Abschlagen der Schot sehr schwierig. Sehr bequem ist die Sitzhöhe in der Mittelpicht. Die Besatzung hat eine angenehme Rückenlehne. Der Großbaum wird recht hoch gefahren, so daß er einem niemals an den Kopf schlagen kann. Gerne hätten wir das Vorliek strammer durchgesetzt, doch das Fockfall war mit 6 mm Ø zu knapp bemessen, es rutschte um einen halben Zentimeter durch die Klemme zurück. Diese modernen Klemmbeschläge sind sehr komfortabel. Alle Fallen, Strecker, Baumniederholer und Reffeinrichtung des Großsegels werden über die Winsch ohne Aufmachen der Klemmblöcke angezogen und halten fest. Die Klemmblöcke haben einen Klemmbereich von 6–13 mm, so daß hochbeanspruchte Fallen, wie unser Fockfall besser eine Stärke von 8 mm Ø gehabt hätte, damit der Klemmblock auch sauber arbeitet. Mit noch strammer durchgesetztem Fockvorliek läuft das Schiff noch mehr Höhe, was für Regattateilnehmer wichtig ist. Die meisten Regatten werden auf der Kreuz gewonnen. Mit dem Segelverhalten der KIM MAX waren wir unter schärfsten Bedingungen an diesem Tag rundum zufrieden. Bis auf die bezeichneten Punkte gab es nichts zu verbessern. Es muß besonders hervorgehoben werden, daß hier ein Schiff konzipiert wurde, das auch den Anforderungen harter Küstengewässer voll entspricht und ein sicheres Segeln ermöglicht.

4. Tag

Regen — wir hatten keine Lust und spielten Doppelkopf.

5. Tag

Immer noch schlechtes Wetter — aber die Fischer deuteten an, daß es bald besser würde. Silvester in Spanien begingen wir mit einem Feudalessen. Eine Handvoll Deutscher fand sich in einem gemütlichen Restaurant zum Tanzen ein.

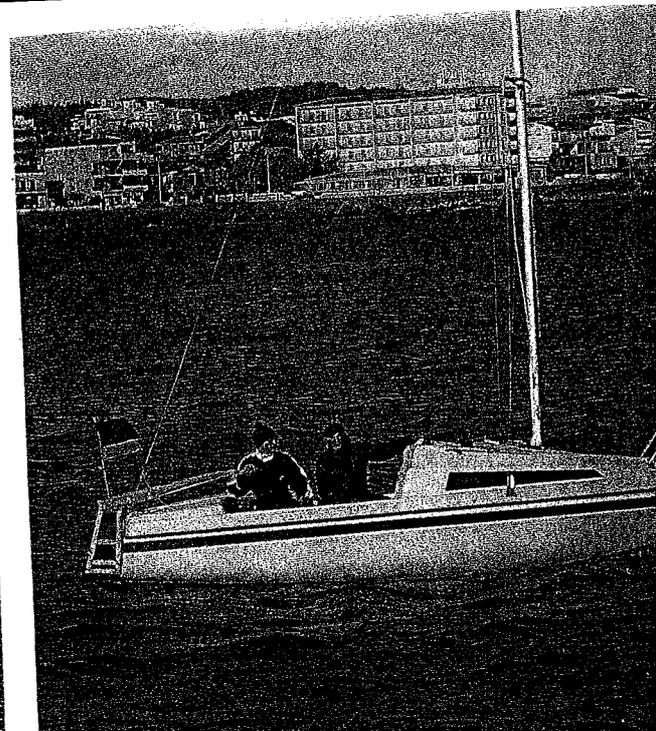
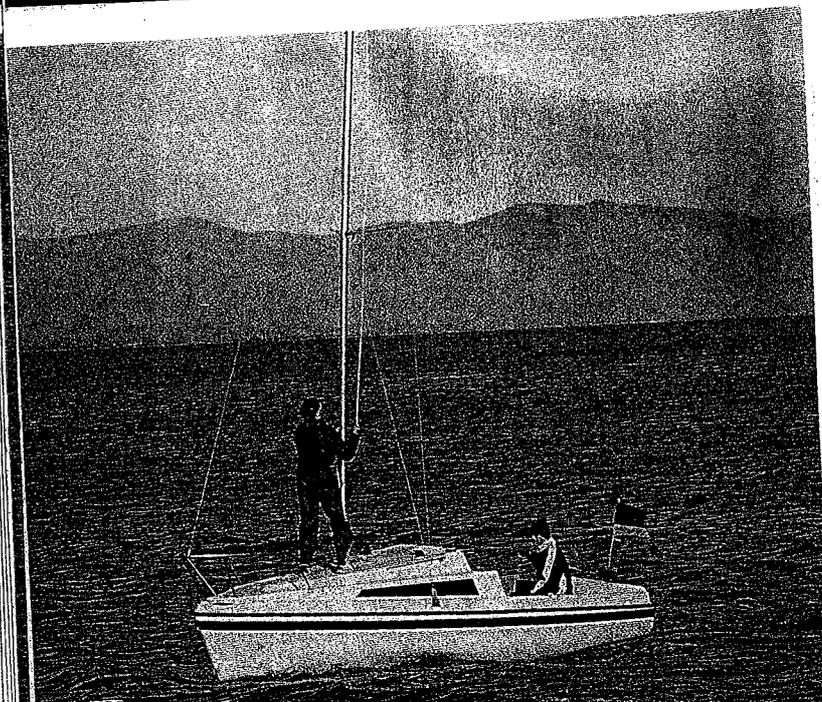
6. Tag

Keine Aktivitäten — Rotwein und Doppelkopf und der Gedanke, daß es in Deutschland schneite, machte uns den Aufenthalt recht angenehm.

7. Tag

Herrlich warm. 4–5 Beaufort. Heute sollten die Fotos in den Kasten. Wir waren gewappnet. Star-

● Fahrbericht ● Bootsbeschreibung ● Betriebsanleitung ● Tests ● Betriebsanleitung



fotografieren – viele wollten die Kamera bedienen – fanden sich auf der Hafentmole ein. Unsere Absicht hatte sich herumgesprochen und an guten Rat-schlägen mangelte es nicht. Wir begannen mit der üblichen Bootstaufe. Setzten die Normalbeseg-elung und fühlten uns aufgrund der angenehmen Wind- und Wetterverhältnisse wie Sommerurlauber. Tatsächlich kreuzten wir vor der Mole und schossen Fotos aus allen Lagen. Später stellte sich leider her-aus, daß Amateure nicht immer Starfotografen sind. Nicht jedes Foto war druckreif. Einmal killten die Segel bei einer Wende, dann wurden Bilder vom Heck und Bug gemacht, die nichts über das Boot aussagten. Es fehlte uns ein erhöhter Stand, um einmal von oben in das Schiff zu fotografieren – schwierig, schwierig. Wie machen das andere „Filmer“?

Immer noch leicht ablandiger Wind mit 3–4 Bft. Jetzt bewährte sich das enorm niedrige Gewicht von nur 580 kg der KIM MAX. Sie war schnell. Wen-dete um 360 Grad unter 18 Sekunden und lag drucklos auf dem Ruder. Wir konnten die Pinne über eine weite Strecke loslassen, ohne daß das Boot Kurs verlor. Wir hatten nach der Höllenfahrt der Vor-tage alle Beschläge, Püttingeisen, Ruder- und Kiel-anlage kontrolliert und konnten keinen Schaden feststellen. Ein Beweis für die hervorragende Lei-stung der KIM Werft. Die Rutschfestigkeit und Be-gehbarkeit des Decks hatte sich bewährt. Trotz der Regentage konnten wir keine Feuchtigkeit im Schiffsinnen feststellen. Das Wasser in der Plicht war durch die Lenzrohre abgelaufen und die Sonne hatte das Deck getrocknet. Ein angenehmer Tag, an dem das Segelverhalten der MAX bei leichtem Wind getestet werden konnte. Wir durften Rückschlüsse auf die Segeleigenschaften auf Binnenseen ziehen, die einiges versprochen. Letztlich sollte das Boot regattafreudigen KIM Seglern zu einer echten Chance auf heimischem Revier verhelfen. Dies kann voll bestätigt werden und ist bei inzwischen gefahrenen Regatten mit der vorläufigen Yardstick-zahl von 116 bewiesen worden.

Unser bereits mit dem Mittelmeer in Berührung ge-kommener Vorschoter hatte auch an diesem Abend wieder sein Erfolgserlebnis. Beim Anlegen an der Kaimauer sprang er elegant über den 500 mm hohen Bugkorb. Man hatte dem Konstrukteur be-

deutet, daß auf einer sicheren Yacht die Bugkorbhö-he 500 mm zu betragen habe. Heute sind wir auf-grund des feuchten Erlebnisses unseres Pech-vogels anderer Ansicht und werden den Bugkorb nur noch 400 mm hoch machen. Er blieb mit dem Fuß hängen und fiel natürlich prompt, aber glimpflich an der Kaimauer vorbei ins Wasser. Am Bugkorb festgeklammert konnte er sich an Bord ret-ten. Aber so zwischen Hafentmole und Schiffsbug eingeklemmt zu sein, ist nicht jedermanns Sache. Also soll das Übersteigen des Bugkorbs leichter gemacht werden.

Das Boot müßte dann noch eleganter wirken. Außerdem soll der Bugkorb einen Stahl-schutz für die Bootsspitze erhalten. Ein sauberer Abschluß für die angeklebten Scheuerleisten. Es war der verflixte 7. Tag.

Kim-MAX

8. Tag

Heute wechselte die Crew, denn unser Steuermann als Starfotograf begibt sich auf die 50 m hohen Klip-pen. Er baut das Stativ mit Spezialkamera und Tele auf und wartet bei herrlichem Sonnenschein auf die KIM. Wir kommen an. Aus schwindelnder Höhe werden uns gestikulierend Anweisungen erteilt, um endlich das Foto von „oben“ in den Kasten zu be-kommen.

Die MAX folgte allen Segelmanövern unterhalb der Klippen wie eine geduldige Stute. Wir hätten besser fotogene Kleidung angelegt – beide rote Overalls. Zum blauen Wasser, dem weißen Schiff würden sie sehr kontrastreich wirken. Da man bei Sonnen-schein und wenig Wind in diesen luftdichten Ding-ern unbändig und fürchterlich schwitzt, verwei-gerte der Vorschötman eigensinnig das Anziehen dieser Jacke. Der erste Film transportierte nicht richtig, und wir hatten den berühmten „Negerkampf im Tunnel“ – alles schwarz. Die Dias des zweiten Films waren herrlich. Leider sind die Wellen in 200 m Entfernung wesentlich schärfer geworden als in 80 m unmittelbar ums Schiff herum. Ob das wohl etwa an der Einstellung des Tele lag?

Trotzdem zeigen gerade diese Bilder die KIM von oben in den richtigen Propörtionen. Man erkennt die elegante Linie, die schnittige Form, die geräumige Plicht. Besonders eindrucksvoll der saubere Stand

Fahrbericht Bootsbeschreibung Betriebsanleitung Tests Betriebsanleitung



der Segel. Das Rigg 8 m hoch – rassig. Ein besonders gelungenes Erzeugnis der KIM Werft.

9. Tag

Das Wetter blieb schön. In der Frühe wollten wir die Motoranlage testen. Bewährt hatte sie sich schon. Wir ließen die Segel weg und steuerten das Schiff unter Maschine aus dem Hafenbecken. Die Fotos zeigen eindrucksvoll den sauberen Lauf des Bootes. 8 Knoten bei Vollgas. Das Schiff reagiert auf den leisen Ruderausschlag. Der 6 PS Johnson mit Wendegetriebe dürfte als ideal angesehen werden. Stark und durch 2 Zylinder zuverlässig, können wir nur Gutes über die gemachten Erfahrungen mit der Maschinenanlage sagen. Es dürfte kaum Situationen geben, die mit einem so ausgerüsteten Boot mit Innen-Außenborder nicht zu meistern wären. Müßig zu erwähnen, daß bei dieser Konstruktion alle Vorteile vereint werden. Der Motor sitzt vor der Ruderanlage, was aufgrund der Ruderblattanströmung einen höheren Wirkungsgrad zur Folge hat. Seine Unterbringung im geräumigen Heckstauraum ist diebstahlsicher, und durch die Gewichtsverlagerung zur Bootsmittle hin wird die Schwimmelage des Schiffs nicht verändert. Wie aus der Konstruktion zu erkennen, kann der Motor mit einem Hebelgriff über die Wasserlinie gebracht werden. Eine feine Sache. Diese Lösung hat gegenüber allen anderen bekannten Konstruktionen noch einen wesentlichen Vorteil. Man kann den Motor auch mit nach Hause nehmen und in Ruhe warten und hat trotzdem alle Vorteile einer echten Innenbordeanlage. Es gibt Außenbordmodelle mit separater Stromerzeugung. Ein weites Betätigungsfeld für Hobbyelektriker. Alle Voraussetzungen sind wie geschaffen dafür. Was Sicherheit und Bequemlichkeit betrifft, so möchten wir dieser sinnvollen Antriebslösung den Vorrang vor allen anderen geben. Noch ein wesentlicher Punkt: bei beschädigter Ruderanlage hat man über den Steuerknüppel noch genügend Beweglichkeit, um einen Hafen sicher anlaufen zu können. Ein Punkt, der bei starren Innenbordeanlagen nicht möglich ist. Auch heute Pluspunkte für die außergewöhnlich gelungene Motoranlage.

10. Tag

In der Nähe von LA ESCALA liegt malerisch die Montgobucht. Heute wollen wir neben einigen letzten Abschlußfotos auch die mitgebrachten Super-

8-Filme abdrehen. Die KIM war bereits ausgelaufen, so daß wir uns beeilen mußten. Zur Touristenzeit braten hier Sonnenhungrige zu Hunderten. Wir fanden einen unberührten Strand und sahen keinen Menschen. Still und ruhig lag die Bucht vor uns. Die KIM lief ein. Nebenstehende Fotos vermitteln dem Betrachter ein Bild der Stimmung. In dieser Badebucht – eine KIM urlaubsmäßig mit Badeleiter ausgerüstet – man kann sich kaum einen schöneren Urlaub vorstellen. Im Film haben wir noch das Anlanden festgehalten. Der Hubkiel wurde hochgekurbelt, der Schiffsbug fuhr leicht auf den Strand und die Mannschaft sprang trockenen Fußes auf den Sand.

Welche Möglichkeiten für ein Schiff von fast 6,5 m Länge. Bei 35 cm Tiefgang kann man nebenher waten.

Am Abend Familiensegeln. Die MAX mit 4 teilweise 5 Mitsegelern. Der Kleinste hielt die Pinne. Ein kleines Bordfest mit 6 Leuten in der Kajüte und 4 an Deck bildete den Abschluß – am nächsten Morgen begann die Rückreise.



Resümee:

- anfangersfreundlich
- stabile Schwimmelage
- Dickschiffsicherheit
- aufrichtendes Moment 25 kp
- unsinkbar durch Vollausschäumung
- gut kontrollierbare Stellung des Kiels
- Pinnenausleger vorhanden
- Einhandsegeln gut möglich
- Wattsegeln aufgrund des Hubkiels
- kaum Abdrift durch große Unterwasser Lateralfäche
- Fallen und Strecker am Mastfuß umgelenkt und in modernen Klemmblocken belegt
- stabile und trittfeste Deckskonstruktion
- gut gelöste Antriebseinheit – bis 7,5 PS
- MAX mit Hänger ohne Ausrüstung. = 86!

6 54	3436	13 V184	00860 kg	B	Empfänger/ Lieferant:
WEM				T	Ladung:
				N	Spediteur:
					Mit-Kennz.:

Fahrbericht • Bootsbeschreibung • Betriebsanleitung • Tests • Betriebsanleitung

Technische Daten

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit (2,43 · \sqrt{CWL})	5,85 kn
Windgeschwindigkeit beim Test am Wind	4 – 5
Höhe am wahren Wind- raumschots	5,0 kn
vorn Wind	38 Grad
unter Maschine	6,8 kn
360-Grad-Drehung in	6,4 kn
Länge-/Breitenverhältnis	8,0 kn
Verhältnis $\frac{2 \sqrt{\text{Segelfläche}}}{3 \sqrt{\text{Verdrängung}}}$	17 sek
Verhältnis $\frac{\text{Segelfläche}}{CWL \times BWL}$	2,82:1
Stehhöhe in der Kajüte	4,5
Schlafplätze	2,01:1
Raum für Crewmitglieder	1,30 m
	4
	4



Auftrieb, wenn Kajüte voll Wasser gelaufen

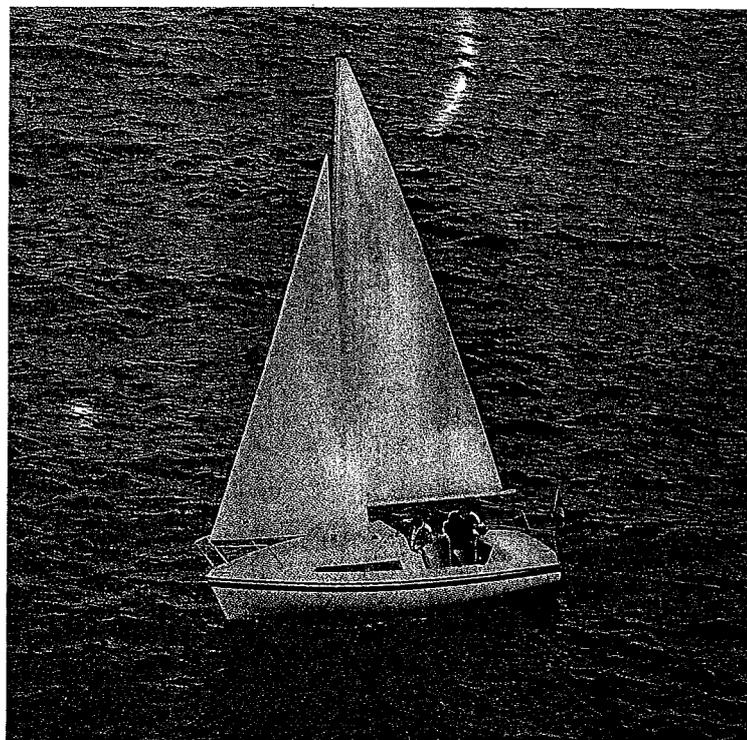
100 kp, da
gewicht nur
2/3 = 40C

Für jedes Fall und jede Reffleine eine eigene Klemme (Hebel)
1 Reffreihe im Großsegel
Fußblock mit drehbarem Sockel
Achterstag mit Schnellspannvorrichtung, gut durchsetzbar
Trapezeinrichtung
Plicht
Kraftübertragung 1:1

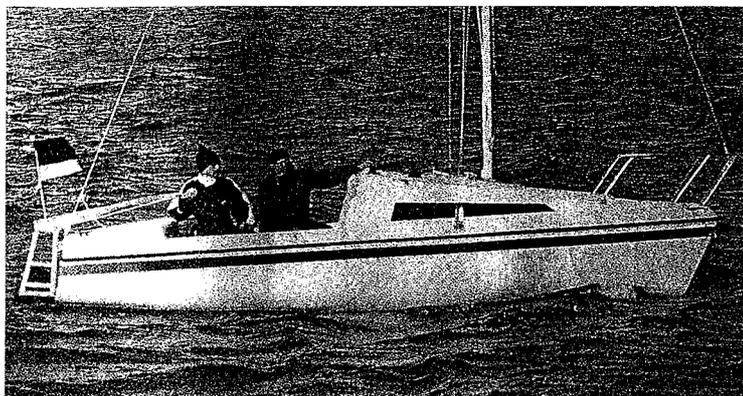
möglich
selbstlenz

Kim-MAX

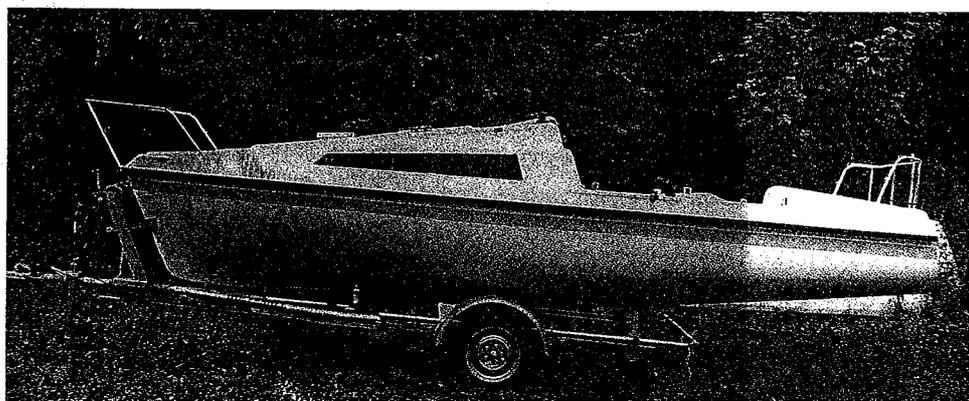
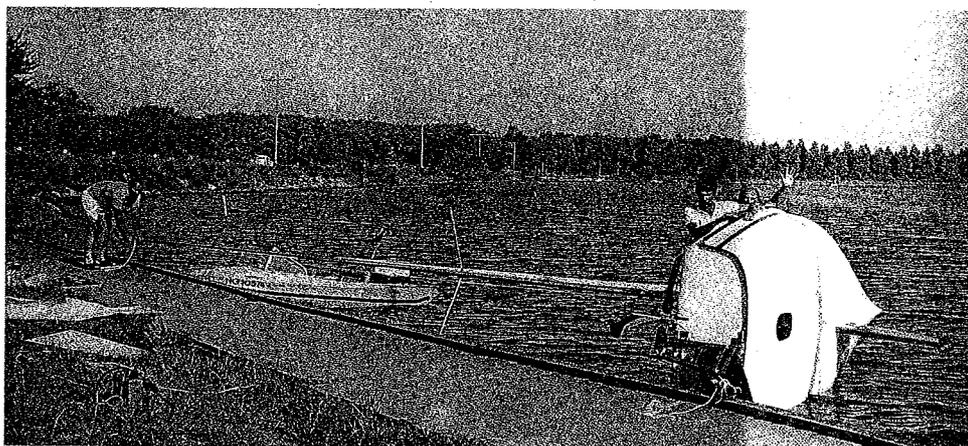
Länge	6.2 m
Breite	2.2 m
Länge CWL	5.8 m
Breite CWL	1.7 m
Tiefgang – Hubkiel	0.35-1.3 m
Gewicht segelklar	650 kg
Kajüthöhe	1.3 m
Großsegel mit 1 Reffreihe	11.5 qm
Fock	8.5 qm
Sturmfock	5.2 qm
Genua	12.4 qm
Flasher	24.0 qm
Al-Mast	8.0 m
Masthöhe über Wasser	9.1 m
Bootshöhe auf Trailer	2.05 m
Hubkiel mit Bleibombe	140 kg
Aufrichtende Kraft bei 90° Krängung	25 kp
Yardstickzahl	118



Unter 20 qm Segel entlang der Mittelmeerküste



18 km/h schnell unter Maschine

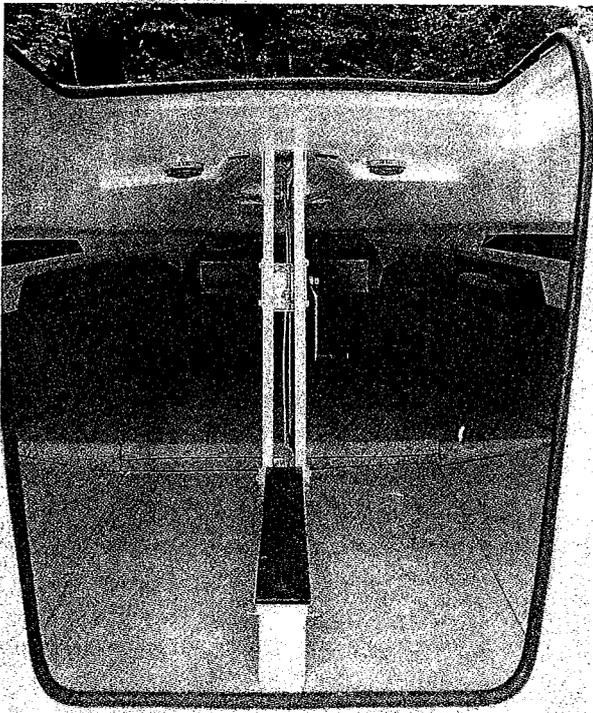


Sie richtet sich selbst wieder auf – **kentersicher** –

2 schwere Leute in der Pflicht, der 140 kg Hubkiel aus polyesterummantelter Stahlplatte mit strömungsgünstiger Bleibombe erzeugt aufgrund des langen Hebelarmes ein aufrichtendes Moment von 25 kp am Masttop.

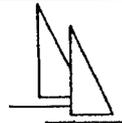
Stufenlos verstellbares GFK-Ruderblatt mit Edelstahlruderkopf – schwere Ausführung.

Leicht **trailerbare** Yacht mit einem Trailergewicht unter einer Tonne. Problemloses **Slippen**. 33



Eine gemütliche Kajüte mit Schlafplätzen für 4 Personen. Im Bootsrumf ist als zweite Schale ein Auftriebskörper einlaminiert, der gleichzeitig die Liege- und Sitzfläche bildet, sowie Einformungen für die 12 Volt Batterie und das chemische WC hat. Die Hohlräume sind ausgeschäumt und die MAX ist unsinkbar.

Kimm-MAX



URKUNDE

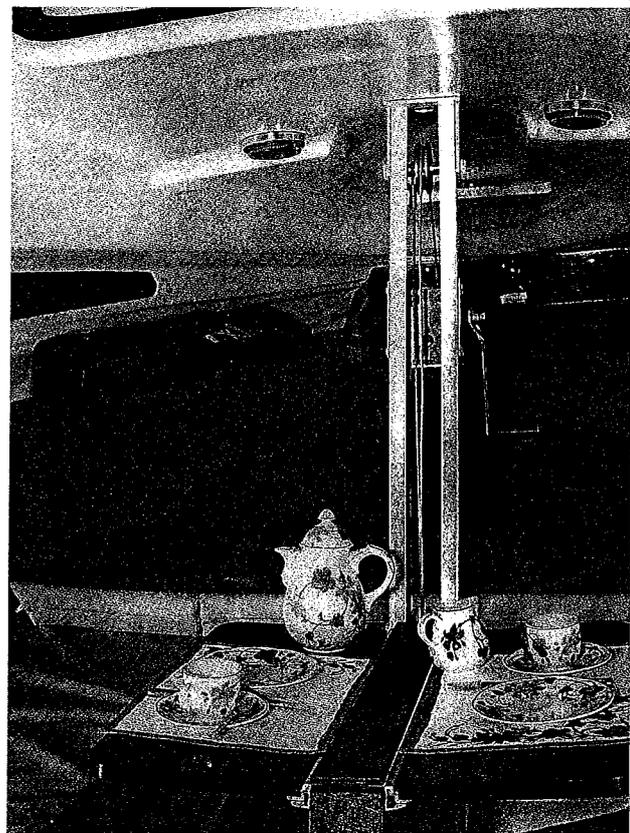
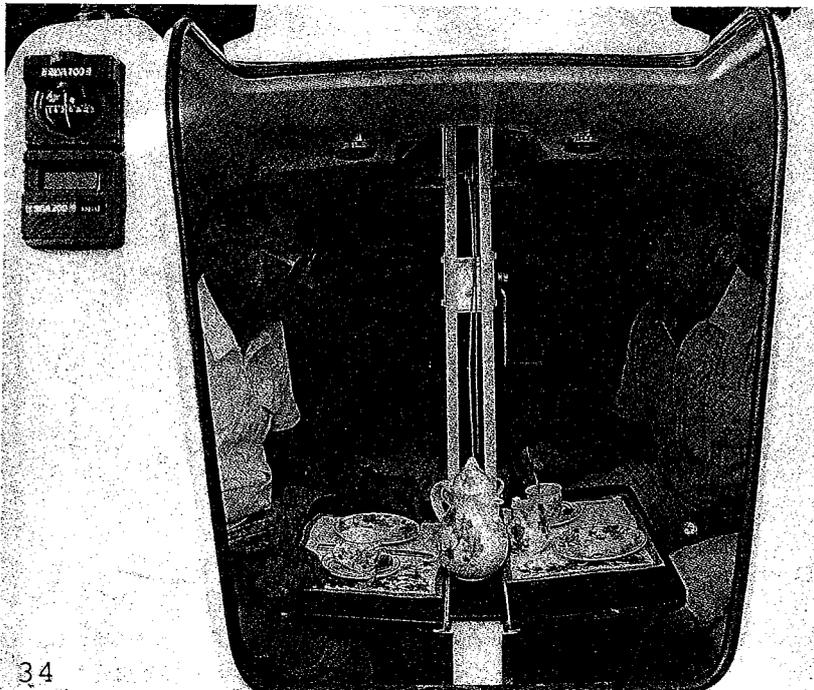
Die Segelyacht: LA PALOKA
 Bootsklasse: KIM MAX
 Steuermann: ROLAND FRÄMER
 hat bei der Regatta am 06. SEPTEMBER 1986
 des Wassersport-Vereines-
 Schierstein e.V.
 den **4. PLATZ**
 belegt.



i. Vorsitzender
 WVS
WVS

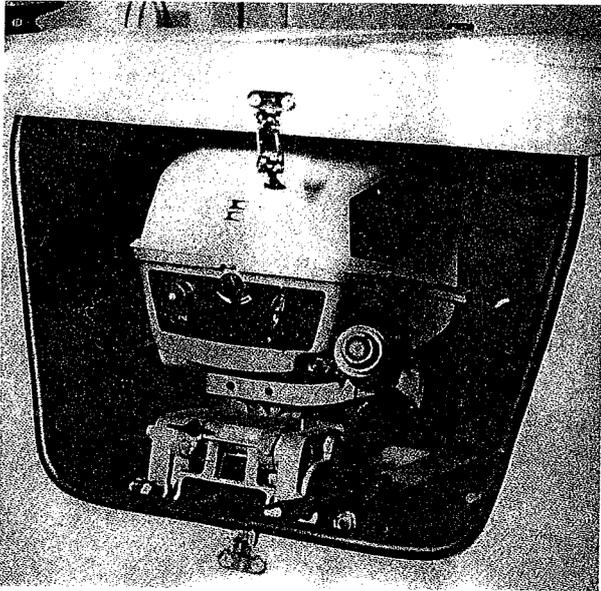
Leiter der
 S. M.-Abteilung
Handwritten signature

Der freie Raum unter dem abnehmbaren Tisch kann zusätzlich zu Schlafliegen umgebaut werden. Die volle Breite der Kajüte ist danach mit 8 cm starken Polstern ausgelegt. Im Vorschiff ist Platz für 2 Jugendliche.

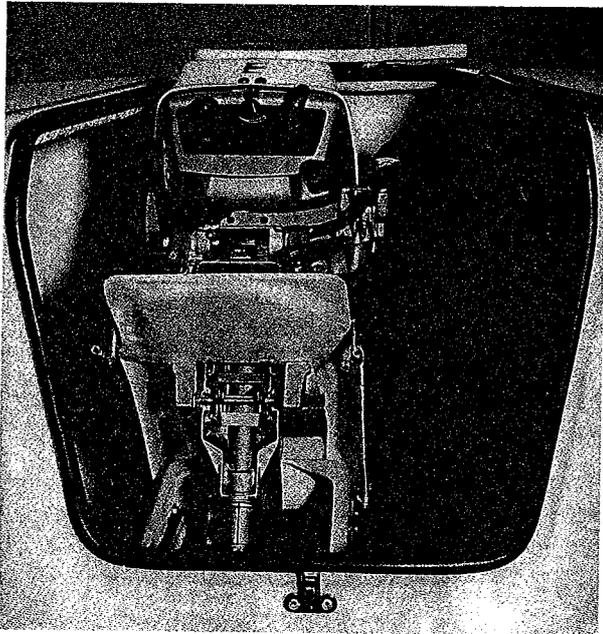


Kim-MAX

die Verwirklichung eines Vierteljahrhunderts deutscher Bootsbauerfahrung

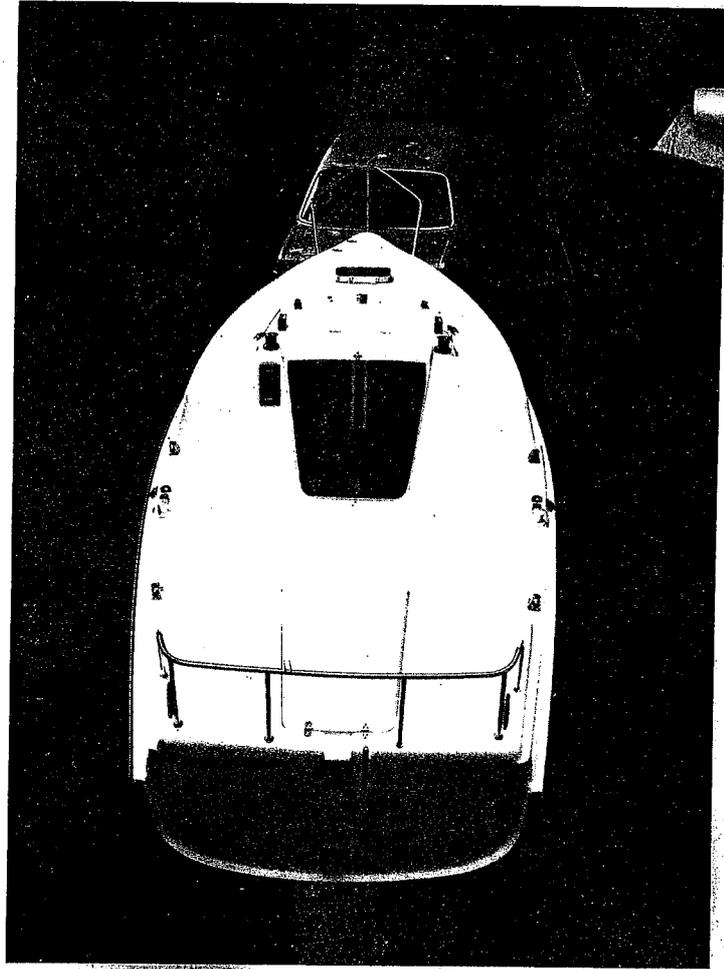
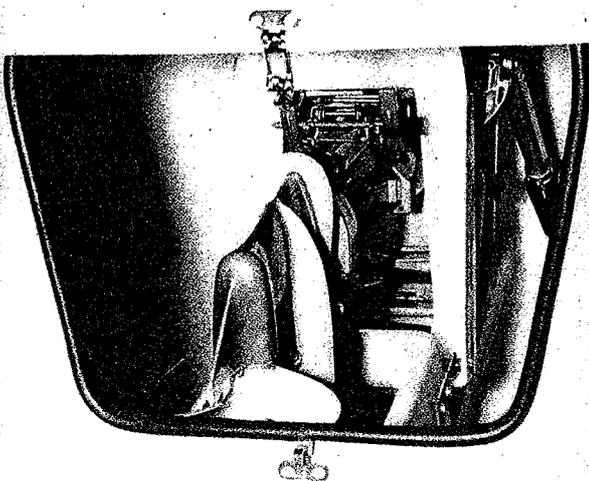


Außenborder bis 7.5 PS...



schwenkbare Lagerung...

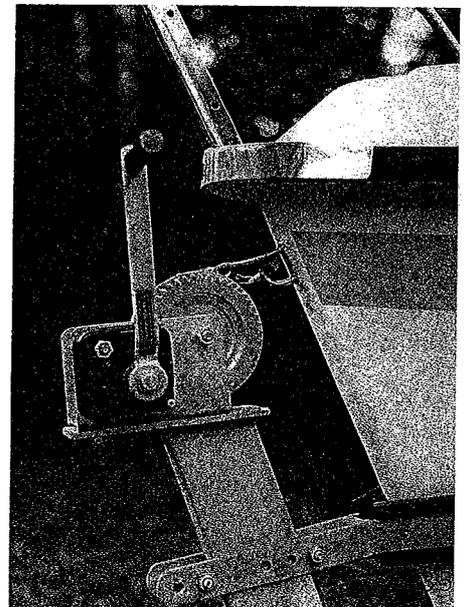
im geräumigen Heckstauraum



Gut überschaubares Deck. Moderne Decksbeschläge wie 2 große Winsche, Bugkorb, Heckkorb, 2 Genuaschienen, 4 Belegklampen, 1 aufstellbares Vorluk. Seereeling, selbstlenzende Plicht. Der Mast ist in der Mastspurschiene umlegbar. Bequemer Kajüteeinstieg mit abnehmbarem Klappluk, selbstlenzender Ankerkasten, zwei formschöne Plexiglasfenster. Nirostabschläge für stehendes und laufendes Gut. Eine Mittelplicht verleiht den Skippern ein sicheres Gefühl bei schwerem Wetter und dem Boot die optimale Trimmlage.

Kim-MAXEdelstahlrammschutz
stabile Scheuerleiste**Vorteil!**

Kein Motor außenbords, beste Trimmlage des Bootes, Anströmung des Ruderblattes, immer die Schraube im Wasser, diebstahlsichere und bequeme Unterbringung.



Kim-MAX

Das Schiff mit Kurs

Zukunft

Kim
G 111



Kim BOOTE GMBH

Waldweg 19 6600 Saarbrücken 6 Tel. (0681) 51-530