

Faltboote

Offensichtlicher Vorteil von Faltbooten: Platzersparnis, müheloser Transport im Kofferraum. Offensichtlicher Nachteil: etwas »Gebastel«, bevor es losgehen kann. Doch wie schlagen sich die »Zerlegbaren«, wenn man mal genauer hinschaut?

TEXT: LARS BRINKMANN · FOTOS: THOMAS MATTNER, SVEN PEKS

Gehören Sie auch zu den vielen Menschen, die in einer Stockwerkswohnung leben? Die keine Garage haben und als Lagerplatz nur einen dieser Hutschachtel-Verschläge im Keller, in die man mit Ach und Krach zwei Umzugskisten stopfen kann? Und gehen Sie trotzdem gerne mit Ihrem eigenen Kajak oder Kanadier auf Reisen, gerne auch mal nicht mit dem Auto, sondern mit der Bahn oder dem Flieger? Dann haben Sie ein Problem. Ein Platzproblem, denn ein Fünf-Meter-Seekajak bekommen Sie in dem Verschlag garantiert nicht zwischen die Konservendosen. Wenn Sie es überhaupt um die Ecke vor der Kellertür bugsieren können. Zum Glück lösen Faltboote dieses Problem. Zusammengepackt passen viele dieser Boote heutzutage in Behältnisse von den Ausmaßen einer großen Sporttasche bis hin zu einem überdimensionierten Rucksack – und das können Sie bestimmt noch in Ihre Keller-Hutschachtel quetschen. »Wenn Sie mit der Bahn verreisen möchten oder in einer Münchner Altbauwohnung wohnen, dann kann ein Faltboot Ihr Platzproblem lösen«, sagt dazu Christoph Langer, Geschäftsführer beim Großvertrieb blue & white.

DER ZUSAMMENBAU

Der Haken dabei: Zusammengelegte Faltboote sind nicht sofort startbereit. Liegt in der Natur der Sache. Vor den Spaß auf dem Wasser hat die Platzersparnis den Zusammenbau gesetzt. Wobei der oft einfacher ist als der Ruf, der Faltbooten mancherorts immer noch vorausseilt. Dabei gibt es große Unterschiede: Manche Faltboote sind schwieriger zusammzusetzen als andere. Manche eignen sich daher für spontane Zwei-Stunden-Feierabend-Touren auf dem nahe gelegenen See, andere eher für ausgedehntere Aktionen, damit sich der etwas umständlichere Zusammenbau lohnt. Zwei Beispiele für die Easy-Variante sind das Nortik Scubi 1 und sein etwas größerer Bruder, das Scubi 1 XL, beide aus dem Hause Out-Trade, Platzhirsch im deutschen Faltboot-Markt. Beide Boote haben unter Freizeitpaddlern mittlerweile Kultstatus erlangt – was soweit geht, dass ihre Eigner sich gerne als »Scubisten« bezeichnen. »Dabei sind beide eigentlich aus einem Biergartengespräch entstanden«, erzählt Out-Trade-Geschäftsführer Steffen

Sator: »Wir wollten einfach ein leicht aufzubauendes, bezahlbares Boot herstellen, das trotzdem gute Fahreigenschaften hat.«

Etwas anspruchsvoller wird der Aufbau beispielsweise beim nortik navigator aus dem gleichen Haus, einem über fünf Meter langen Seekajak mit einem Holzgerüst aus immerhin 17 Einzelteilen – dass dafür aber so schnell und steif ist, wie es ein Faltboot nur sein kann. Und das einem festen Seekajak in dieser Hinsicht nur wenig nachsteht. Wer das gute Stück zum ersten Mal zusammensetzt, sollte allerdings deutlich über eine Stunde einplanen und genau nach der Gebrauchsanweisung vorgehen.

In allen Fällen gilt aber: Die Lernkurve ist steil. Ein (guter) Tipp der Hersteller: Das neue Faltboot erst einmal zuhause aufbauen, mit viel Zeit, Ruhe und am besten einer Tasse Kaffee in Reichweite, mit genauem Blick auf die Gebrauchsanweisung – und ohne gut gemeinte Ratschläge von einem gefühlten Dutzend selbsternannter Faltboot-Spezialisten, die am Flussufer besserwissend um einen herumstehen. Beim zweiten Mal geht es dann schon deutlich schneller, und beim dritten oder vierten Mal braucht man die Gebrauchsanweisung nicht mehr. Und wenig später, wenn sich zur Gewissenhaftigkeit beim Zusammensetzen die Routine gesellt, benötigt man für den Zusammenbau weniger als eine halbe Stunde.

DER TRANSPORT

Auch auf dem Weg zum Paddelrevier machen Faltboote das Leben leichter. Wobei man sagen muss: Auch der Transport eines PE-Kajaks ist mit einem handelsüblichen Pkw kein Zauberwerk. Für den gelegentlichen Bootstransfer reichen ein paar Dachgepäckträger und im Optimalfall vier Spanngurte (zwei zur Befestigung an den Holmen, die anderen beiden für die Absicherung vorne und hinten an den Abschlepphaken). Wer es komfortabler und noch sicherer haben will und geneigt ist, ein paar Euros mehr zu investieren, kann auf die zahlreichen Lösungen zurückgreifen, die der Fachhandel für den Bootstrans-

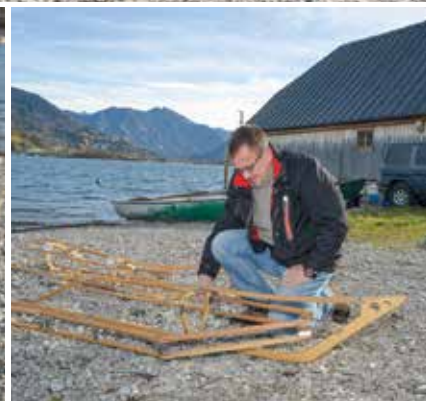


HIER GIBT ES FALTBOOTE

- **nortik** (Out-Trade, www.faltboot.de)
- **Triton advanced** (Out-Trade, www.faltboot.de)
- **Pakboats** (Out-Trade, www.faltboot.de)
- **Nautiraid** (www.nautiraid.com)
- **Klepper** (www.klepper.de)
- **Pouch** (www.pouchboats.com)



Fotos: Linke Seite: Thomas Mattner · Rechte Seite: Sven Peks



Fotos: Thomas Mattner

FALTBOOTE FÜR AMBITIONIERTE - BIS HIN ZUR EXPEDITION

Zum Beispiel: das nortik navigator

Der Holzgestänge-Seekajak-Einer nortik navigator ist eine der ersten Eigenentwicklungen von vielen aus dem Hause Out-Trade. Ziele bei der Entwicklung: geringes Gewicht trotz Holzgestänge, hohe Steifigkeit und Spurtreue, komplette Dichtigkeit ohne offene Nähte, vollständige Seetauglichkeit. Entstanden ist ein Boot für leistungsorientierte Kajakler, das auch unter harten Bedingungen bis zur Expedition einsetzbar ist, mit hervorragendem Geradeauslauf auch bei Wind, schnell, kipfstabil, seegängig und so steif, wie es für ein Faltboot möglich ist. Trotz alledem kann man es sich in nur einem Packsack auf die Schulter wuchten, auch wenn es natürlich etwas schwerer ist als ein Scubi.

Um all das zu erreichen, ersannen die Entwickler einen Spantenriss mit Knickspant und fließendem Übergang in einen Rundspantriss. Vorteile: hohe Anfangsstabilität durch den Knickspant im Kajakboden und hohe Endstabilität durch den Rundspantriss in den Bordwänden. Erreicht wird dieser Spantenriss durch seitliche Luftschläuche, die die Gestängekonstruktion umgreifen – und einen weiteren Vorteil haben: Im Kajakboden drückt nur der Kiel gegen die Haut des Bootes, und die ist an dieser Stelle durch einen extrem widerstandsfähigen Kielstreifen geschützt. Überall sonst im Unterwasserschiff trennt der Luftschlauch die Außenhaut vom Gestänge.

Ob man mit dem navigator nur auf Grönland-Expeditionen paddeln kann? Nein, das Boot macht auch beim Tegernsee-Wochenende Spaß. Sogar dem Anfänger.

Technische Daten

- Gestänge:** Holz
- Haut:** PVC-PU-Mischung
- Gewicht:** 22 kg
- Länge:** 505 cm
- Breite:** 58 cm
- Zuladung:** 150 kg
- Packmaß:** 115x40x20 cm
- Farben:** rot/schwarz oder grau/schwarz
- Lieferumfang:** Packrucksack, Reparaturset, Kielstreifen (montiert), D-Ringe, Deckbeinung, Rundum-Leine, Schenkelstützen, Ladeluken
- Preis:** 2990,- Euro
- Info:** www.faltboot.de

port in petto hat. Innerhalb gewisser Grenzen geht das alles sogar mit einem Kleinwagen – wobei zu beachten ist: Ab einem Meter Überstand muss das Bootsende mit einer speziellen Warnflagge gekennzeichnet werden.

Wie dem auch sei: Ein Faltboot passt in den Kofferraum. Bei vorgeklappter Rückbank auch in einen Fiat 500 oder einen VW Lupo. Die Montage von Dachgepäckträgern entfällt, ebenso das lästige Hochwuchten des Boots und das Gezurre mit den Spanngurten. Und da man mit einem Faltboot so gut wie überall mühelos hinkommt, ist in der Regel auf Reisen keine Infrastruktur notwendig – auch kein Boots-

Ein Faltboot passt in den Kofferraum. Bei vorgeklappter Rückbank auch in einen Kleinwagen. Allerdings ist auch der Transport eines PE-Kajaks kein Zauberwerk.

verleih. Und haben Sie schon einmal ein Fünf-Meter-Seekajak am Flughafen zum Check In geschleppt? Viel Spaß dabei! Klar, man kann selbst so etwas anmelden, aber das kostet Geld.

BOOTSTYPEN UND FAHREIGENSCHAFTEN

Am Wasser angekommen bleibt zunächst festzuhalten: Bei den Faltbooten gibt es ähnliche Bootstypen wie bei den Festbooten – auch wenn »die Auswahl bei den Bootsformen etwas geringer ist«, wie Wolfgang Haupt, Sales Manager beim PE-Spezialisten Prijon und früherer Geschäftsführer beim Faltboot-Hersteller Klepper, betont. Und Christof Langer bestätigt: »Die Produktionsmöglichkeiten sind beim Fest-

boot vielseitiger. Bei Faltbooten ist nunmal der Knickspant vorherrschend.«

Doch auch bei den Faltbooten gibt es die langen Seekajaks, schnell, spurtreu und mit hervorragendem Geradeauslauf, gemacht für lange Distanzen. Und ebenso die etwas kürzeren Wander- oder Tourenkajaks, nicht so schnell, dafür wendiger. Ein Monopol haben die Festboote im wirklich wilden Wildwasser – hier spielen sie ihre höhere Robustheit aus. »Faltboote sind nun einmal empfindlicher gegen Grundberührung«, sagt Haupt. Klar, PE-Kajaks sind hartgesotten, Laminat-Boote allerdings nicht unbedingt. Angenehmer Nebeneffekt bei den kleinen, knubbeligen PE-Wildwasserkajaks: Bei ihnen ist auch das Platzproblem nicht so gravierend – so ein Zyklopaßschuh passt vielleicht sogar in Ihre Hutschachtel. Zweiter angenehmer Nebeneffekt: Sie sind

preiswerter. Aber: Für weite Fahrten auf See oder auch nur für eine gemütliche Wanderung auf dem Fluss sind diese Wenzlinge mit ihren mangelnden Geradeauslauf-Eigenschaften nicht geeignet.

Je steifer ein Boot bei gleichem Grundriss ist, desto leichtläufiger ist es, je fester, desto schneller und besser im Geradeauslauf. Pluspunkte also für die Festboote.

Allerdings ist bei etwas Wellengang eine leichte Flexibilität des Bootskörpers durchaus willkommen, der dadurch die Bewegungen des Wassers etwas mitmachen kann. Zudem seien Faltboote tendenziell kipfstabiler und aufgrund der seitlichen Luftschläuche so gut wie unsinkbar, sagt Steffen Sator. >

DAS GESTÄNGE: HOLZ, ALUMINIUM, KOHLEFASER?

Holz (meist Esche und/oder Birke)

- + ökologisch neutral
- + anspruchsvolle Haptik und Optik
- + relativ struktursteif
- meist etwas schwerer
- zieht Wasser, wenn Lack beschädigt
- oft etwas größere Packmaße
- aufwändiger in der Verarbeitung

Aluminium (mit rund 90 Prozent größter Anteil)

- + struktursteif
- + leicht
- + kleines Packmaß
- + günstiger im Preis
- im Salzwasser verstärkter Rostschutz notwendig
- weniger »wertige« Optik und Haptik

Kohlefaser

- + unempfindlich gegen Rost
- + sehr struktursteif
- + sehr leicht
- sehr teuer
- spröde
- schlecht zu reparieren



denk-outdoor.de
kanu kajak bergsport tourenski outdoor

Hanu Kajak Outdoorshop Passau
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10-18, Sa 9-13



FALTBOOTE FÜR DIE FREIZEIT

Zum Beispiel: die Scubi-Familie

Ja, schon klar, die Scubis firmieren unter »Hybrid-Kajaks«. Noch genauer: Freizeitkajaks mit Hybridtechnologie. Womit auch schon das entscheidende gesagt wäre: Die Scubis (scubi 1, scubi 1 XL, scubi 2, scubi 3) verfügen über relativ wenig Gestänge und viel Luftschlauch, was vor allem vier Vorteile mit sich bringt: Die Packmaße sind extrem klein, das Gewicht gering, die Boote sind einfach und schnell aufzubauen und obendrein preiswert – und das bei nur geringen Abstrichen in punkto Fahreigenschaften, denn das Gestänge, das durchgehende Kielrohr und die schlanken Steven sorgen für die nötige Steifigkeit, Spurtreue und Leichtlauf. Die Scubis verbinden somit die Schnittigkeit eines Faltfoot mit dem geringen Gewicht eines Schlauchboots. Optimal also für jeden, der ein »Immer-dabei-Boot« für die Freizeit haben möchte.

Technische Daten (scubi 1 XL, Bilder links und oben)

Gestänge: Aluminium, lackiert
Haut: PVC-PU-Mischung
Gewicht: 12 kg
Länge: 380 cm
Breite: 80 cm
Zuladung: 130 kg
Packmaß: 85x55x22 cm
Farben: rot/schwarz oder hellgrau/schwarz
Lieferumfang: Packrucksack, Reparaturset, Kielstreifen (montiert), D-Ringe, Luftpumpe mit Manometer
Preis: 995,- Euro
Info: www.faltboot.de

Fotos: Sven Peks

Wichtig ist, dass das Luft-Gestänge-Verhältnis bei den Faltfooten den eigenen Ansprüchen entspricht: Mehr Luft und weniger Gestänge bedeuten ein freizeit-orientiertes Boot mit einfachem Aufbau, aber ein paar Abstrichen bei den Fahreigenschaften. Wie bei den Scubis, die wegen des hohen »Schlauchboot-Anteils« auch »Hybrid-Kajaks« genannt werden. Mehr Gestänge und weniger Luft bedeuten eine größere Steifigkeit, was das Boot auch für ambitioniertere Vorhaben geeignet macht – was aber, wie gesagt, auch etwas mehr Gebastel beim Aufbau erfordert.

DIE »LADELUKEN«

Einen deutlichen Unterschied gibt es bei der Aufnahme von Gepäck. Viele Festkajaks verfügen über abgeschottete Laderäume in Bug und Heck, zu erreichen über große und trotzdem leicht zu öffnende und schließende Luken. Was nicht heißen soll, dass man auf einer Faltfoot-Tour auf Zelt, Proviant und frische Unterhosen verzichten müsste. Allerdings erfolgt die Beladung über das Cockpit: Von dort aus wird das Gepäck zwischen das Gestänge an Bug und Heck geschoben. Die dort oft angebrachten kleinen Luken dienen eher dem Zugriff und dem Verschieben als der Beladung. Eine Ausnahme bilden natürlich Hybridkajaks wie das Scubi 1 XL und Faltkanadier wie das Triton advanced Canoe oder die Rando-Linie von Nautiraid mit ihrer offenen Oberseite (Abdeckung optional). Hier ist das Be- und Entladen so einfach wie das Unterbringen des Wochenendeinkaufs im Kofferraum eines Kombi.

DIE PADDEL

Die unterschiedliche Bauweise wirkt sich auch auf die Paddel aus. Da Faltfoot zu einer etwas größeren Bootsbreite neigen, sind auch die Paddel tendenziell etwas länger. Womit wir wieder beim Platzproblem wären, denn auch Paddel können sperrig sein. »Für uns ist leichte Verstaubarkeit wichtig«, sagt Steffen Sator. »Unsere Paddel sind daher immer geteilt, in bis zu vier Teile.« Ein Prinzip, dass sich mit Schäften aus Fiberglas oder Karbon ideal umsetzen lässt.

SONSTIGES

Auch sonst gibt es in einigen Bereichen Unterschiede: Konfigurationen fallen bei PE-Kajaks leichter: Zusätzliche »Hardware« kann leichter befestigt werden, während auf der »Pelle« eines Faltfootes alles geklebt oder verspannt werden muss. Die Zusammenlegbaren brauchen mehr Pflege als ihre hartleibigen Konkurrenten,

dafür ist der eine oder andere Defekt oft leichter zu reparieren. Alugestänge sollten vor dem Einsatz im Salzwasser mit Korrosionsschutz behandelt und danach mit Süßwasser gereinigt werden. Die PE-Festboote punkten bei der Robustheit, auch wenn die Faltfoot-Hersteller, beispielsweise durch das Anbringen verstärkender Kielstreifen, pausenlos an diesem Punkt arbeiten.

»Dafür erfreuen viele Faltfootboote durch ein geringeres Gewicht«, gesteht Wolfgang Haupt von Prijon der zerlegbaren Konkurrenz zu. »Und das ist gerade bei etwas älteren Paddlern ein wichtiger Punkt«, ergänzt Steffen Sator. Die leichtesten Boote aus seinem Haus, beispielsweise ein nortik scubi 1 oder ein Pakboats Saco, wiegen gerade einmal neun Kilogramm – und sind somit leichter als ein Kasten Bier. Und auch die expeditionstauglichen Modelle sind mit um die 20 Kilo durchaus »tragbar«. Wenn man das gute Stück dann wieder aus dem Wasser geschleppt hat, ist bei den Faltfooten allerdings etwas Geduld gefragt: Bevor man sie länger im Packsack verstaut, sollten sie gründlich trocknen.

FAZIT

Die Grundidee Faltfoot ist uralt: Überlieferungen bezeugen schon aus der Zeit um 500 vor Christus den Einsatz von Booten mit abnehmbaren Häuten. Doch das angestaubte Image haben Faltfootboote längst hinter sich gelassen. Die Preisspanne bietet mit rund 600 bis 3000 Euro reichlich Spielraum – auch wenn »ein leistungsfähiges Faltfoot immer teurer ist als ein gleichwertiges Festboot«, wie Christof Langer von blue & white betont. Die Zerlegbaren werden immer leichter, das Packmaß immer kleiner: Mit einem Boot, das man wie einen Rucksack schultern kann, kommt man so gut wie überall ans Wasser. Klar, es gibt viele Argumente für PE-Kajaks und -Kanadier. Wolfgang Haupt: »Beide Produktgruppen haben ihre Berechtigung am Markt. Der reisefreudige Globetrotter, der immer sein eigenes Boot dabei haben möchte, ist mit einem Faltfoot bestens bedient. Der Paddler, der ein individuelleres Kajak mit breiter gefächertem Einsatzbereich bis hin zu leichtem Wildwasser sucht, das obendrein bei Grundberührung unempfindlicher ist, der ist mit einem Hartschalenboot aus PE sicher besser beraten.« Vor dem Kauf eines neuen Bootes gilt es also viele Pros und Contras abzuwägen. Aber eins steht fest: Wenn Sie zuhause ein Platzproblem haben, können Sie heutzutage trotzdem ein vollwertiger Paddler sein. ◀

DIE HAUT

Bootshäute bestehen aus beschichtetem Gewebe, ausgestattet mit geringem Dehnungsfaktor sowie hoher Reiß- und Durchstoßfestigkeit. Folgende Materialien finden sich auf dem Markt:

Hypalon/CSM (basiert auf Kunst oder Naturkutschuk)

- ⊕ UV-stabil
- ⊕ kälteneutral
- ⊖ teuer
- ⊖ schwer
- ⊖ relativ schlechte Abriebfestigkeit
- ⊖ schwer zu reparieren
- ⊖ nicht schweißbar

Polychloropren (basiert ausschließlich auf Kunststoffen)

- ⊕ gute Abriebfestigkeit
- ⊕ kälteneutral
- ⊕ schöne Haptik
- ⊖ teuer
- ⊖ schwer zu reparieren
- ⊖ schwer
- ⊖ nicht schweißbar

PVC (basiert auf Polyvinylchlorid, einem thermoplastischen Kunststoff)

- ⊕ gute Abriebfestigkeit
- ⊕ leicht
- ⊕ gut schweißbar
- ⊕ gut zu kleben und zu reparieren
- ⊕ relativ günstig
- ⊖ eingeschränkt UV-stabil
- ⊖ bei Kälte weniger geschmeidig

Polyurethan (PU, basiert auf Kunststoffen/Kunstharzen)

- ⊕ sehr gute Abriebfestigkeit
- ⊕ leicht
- ⊕ gut schweißbar
- ⊖ teuer
- ⊖ schwer zu kleben
- ⊖ in Reinform UV-labil

Mischung aus PVC und PU

- ⊕ gute Abriebfestigkeit
- ⊕ leicht
- ⊕ gut schweißbar
- ⊕ gut zu kleben
- ⊕ gute UV-Stabilität
- ⊕ kälterestistent
- ⊕ bestes Preis-/Leistungsverhältnis
- ⊖ etwas teurer als PVC



Foto: Thomas Mattner