

# TESTED ON TOUR



## NORTIK ARGO - Des Navigators großer Bruder

**ALS VOR** zwei Jahren der Navigator, das erste faltbare Seekajak unter dem Nortik-Label, herauskam und in KANU 5/2011 getestet wurde, war die allgemeine Begeisterung groß. Lange Gesichter gab es nur bei einigen langen Kerlen, als sie feststellen mussten, dass ihre Beine nicht so recht durch die relativ enge Einstiegs Luke passten. Es wurden Rufe laut nach einer L-Version des Navigators. Hier ist sie, heißt Argo und sieht blendend aus.

Beim Design gingen die Ulmer Faltboottüftler von Out-Trade vom Riss des Navigators aus, verlängerten diesen um 15 Zentimeter, verbreiterten ihn um 4 Zentimeter und gaben ihm vor allem mehr Innenhöhe, um groß gewachsenen Paddlern den Ein- und Ausstieg zu erleichtern und mehr Gepäckraum zu schaffen. Statt eines aufwendigen, kostspieligen Holzgerüsts wie im Navigator ist das Gerüst des Argo aus eloxiertem Aluminium. Das wirkt positiv auf den Preis und das Gewicht: Der Argo ist beträchtliche 700 Euro günstiger und 3 Kilo leichter als sein Pendant.

Man nimmt dafür einen etwas höheren Nachsorgeaufwand nach Fahrten auf Salzwasser in Kauf, denn Alu kann im Gegensatz zu Holz korrodieren, wenn man es versäumt, das Boot nach Meerfahrten gründlich zu entsalzen. Gründlich bedeutet, die Gerüstsegmente, insbesondere das Kielrohr, auch innen zu spülen! Durch die Verwendung einer Seesocke kann man sich dieses Problem weitestgehend vom Hals schaffen, weil dadurch beim Einsteigen das Einschleppen von Wasser und Sand ins Bootsinnere vermieden wird. Im Fall einer Kenterung übernimmt eine Seesocke außerdem die Funktion von Abschottungen, die bei Seekajaks das Vollschiagen des Boots verhindern.

Die Haut des Argo ist ebenso wie die des Navigators hermetisch dicht, alle Nähte sind verschweißt. Auch die Einfassungen der Ladeluken und der Süllrand sind fest mit der Haut verbunden und lassen keinen Tropfen Wasser durch. Der Aufbau des Boots erfolgt nach bewährtem Muster: Beide Gerüsthälften werden außerhalb

der Haut vormontiert, nacheinander in die Haut geschoben und mittig verbunden. Diese Prozedur dauert etwa eine halbe Stunde und erfordert keine Kraftakte. Die Aufbauanleitung umfasst 27 Seiten – nicht, weil der Aufbau so komplex wäre, sondern weil wirklich jeder einzelne Schritt in Wort und Bild unmissverständlich erklärt wird. Bravo!

Durch das untadelige Fahrverhalten des Argo bei Wind und Welle wird man daran erinnert, dass für das effektive Tempo eines Kajaks in freier Wildbahn noch andere Faktoren zählen als die unter idealisierten Bedingungen im Schleppkanal ermittelten Widerstandswerte. In der Praxis ist es viel entscheidender, ob der Fahrer auch effektiv und in konstantem Rhythmus paddeln kann oder ob er Kraft und Nerven mit permanenten Kurskorrekturen vergeudet, weil sein Boot nicht von selbst die Spur hält oder ständig in den Wind drehen will. Hier liegt eine der großen Stärken des Argo (die er vom Navigator geerbt hat): Weil die Trimmung

dieses Bootes stimmt und der Fahrer sich niemals, auch nicht bei Wind und Welle von der Seite oder von hinten, mit irgendwelchen lästigen Korrekturmaßnahmen aufhalten muss, sind im Argo auch Laienpaddler entspannt, effektiv und flott unterwegs.

Mit etwas gutem Willen konnte der Argo bei einem harten Gegenwindkurs auf dem Tiroler Achensee sogar mit dem als Leichtläufer bekannten Francesconi Explora mithalten.

Ein Steuer wird nur optional angeboten. Aus gutem Grund: Der völlig gerade Kiel und der scharfe Bug- und Hecksteven des Bootes sorgen für einen derart guten Geradeauslauf, dass sich zum Kurshalten ein Steuer erübrigt. Außerdem lässt sich der Argo durch leichtes Neigen zur Gegenseite der gewünschten Fahrtrichtung (»Ankanten«) sehr kontrolliert in eine Kurve leiten. Dieser Move ist im Argo auch für völlige Neulinge keine Mutprobe, denn die integrierten Seitenschläuche sorgen für eine extrem hohe Endstabilität und einen deutlich spürbaren Anschlag bei der seitlichen Neigung.

Für den Normalbetrieb ist somit ein Steuer am Argo genau genommen überflüssig. Nur in wirklich sportlichen Fahrtsituationen, etwa um beim Absurfen höherer Wellen von hinten



Spant Nr. 3 hängt in der Luft und drückt.



Eingang eingeschränkt durch Firststange.

**Im Normalbetrieb ist ein Steuer überflüssig. Nur wer etwa beim Absurfen von Wellen schnell die Richtung wechseln will, sollte das Extra ordern.**

schneller die Richtung wechseln zu können, kann es ganz praktisch sein.

Die Steuerpedale des Argo dienen gleichzeitig als Fußstützen, deren korrekte Einstellung für einen guten Bootskontakt unerlässlich ist. Für

das Verständnis des Verstellmechanismus zieht man früher oder später die Aufbauanleitung zurate, nachdem man – so wie die Kanu-Tester – eine Weile vergeblich versucht hat, auf eigene Faust das Geheimnis zu lüften!

Ein paar kleinere Kunstfehler hat aber auch der Argo: zum Beispiel die Firststangen. Sie halbieren die eigentlich schön weiten Ladeluken. So dienen sie eher als Durchgriffsflöcher, mit deren Hilfe man Gepäckstücke weiter in die Bootsspitzen befördern kann.

Das einzig Störende während der Fahrt ist die 5 Zentimeter über dem Bootsboden verlaufende untere Querstrebe von Spant Nummer drei, die je nach Körpergröße in die Waden drücken kann. Ein nachträglich über den Spant gestecktes Stück Schaumprofil (Dachträgerpolster) verteilt den Druck auf eine größere Fläche und beseitigt dieses Ärgernis unbürokratisch. Eleganter und raumsparender wäre es natürlich, wenn die Querstrebe zwischen den Kreuzungspunkten mit den Senten und dem Kielrohr nach unten gebogen wäre. **Norbert Erdmann**

**Fazit: Der Argo verbindet ein Maximum an Gutmütigkeit mit einer hohen Fahrleistung. Wer viel Platz für sich und sein Gepäck benötigt und das traditionelle Flair eines Holzgerüsts nicht braucht, kann die Suche einstellen und sich einen Argo zulegen.**

### DATEN NORTIK ARGO

<b>Länge x Breite:</b>	520 x 62 cm
<b>Gewicht:</b>	19 kg
<b>Packmaß:</b>	115 x 40 x 25 cm
<b>Zuladung:</b>	160 kg
<b>Preis:</b>	2190 €
<b>Info:</b>	<a href="http://www.out-trade.de">www.out-trade.de</a>



Schön, schnell, geräumig, günstig – der Argo ist nahezu unschlagbar.