

Freiheit zum Falten

Wie aus einem Sack voller Stäbe und einer schlaffen Hülle ein stabiles Kajak wird: Klappbare Boote erleben eine Renaissance

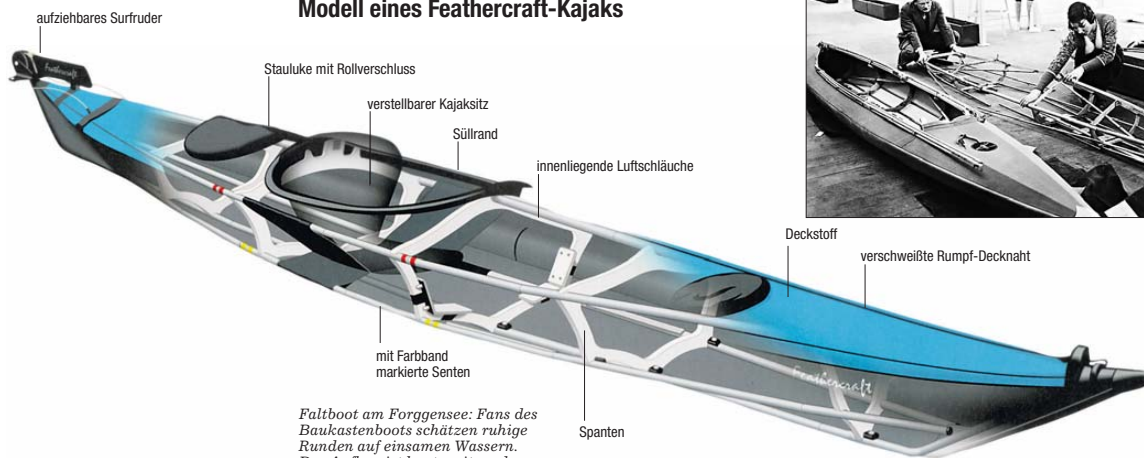
Er gehört zu den Infizierten. Seit Jörg Wegener vor 15 Jahren erste Touren mit einem Faltboot unternahm, ist er von den zerlegbaren Gefährten begeistert. „Mit keinem anderen Boot ist man so mobil“, schwärmt er. Weite Strecken ist er schon gefahren, durch Schweden, Norwegen und Spitzbergen. Immer dabei: Hündin Anga. Das wäre nicht erwähnenswert, würde es sich bei dem Sozium um einen handlichen Mops handeln. Der Vierbeiner aber, der da im Verdeck des nur etwa 70 Zentimeter breiten Kajaks thront, ist ein Schlittenhund. Was schon mal das Vorurteil widerlegt, dass es in zerlegbaren Booten enger ist als in normalen. Ebenso unzeitgemäß sind die Gerüchte, Faltboote seien zerbrechlich, und die naheliegende Assoziation, die Dinger würden etwa wie Papierflieger zusammen- und auseinandergefaltet, trifft auf ein Faltboot schon gar nicht zu. Das namensgebende Tätigkeitswort symbolisiert lediglich die platzsparende Zerlegbarkeit einer Bootsspezies, die gerade eine Renaissance erlebt.

Dafür gibt es gute Gründe: Wie alle Gerätschaften für das aufregende Leben draußen in der Natur hat sich auch das Faltboot weiterentwickelt – auch wenn der an die fünfziger Jahre erinnernde Name gleichgeblieben ist. Längst ist Holz nicht mehr das einzige Material für die Gerüste dieser Plünnenkreuzer; anstelle des leicht reißbaren Baumwollgewebes, aus denen die Haut einst bestand, gibt es heute Hightech-Hüllen; die Sitze wurden pöbbackenfreundlicher. Für den urbanen Alltagsflüchtling mit Single-Wohnung und kleinem Kellerabteil sind diese Boote faltbare Freiheit: Sie passen in einen Rucksack, man braucht keinen Geländewagen oder Anhänger für den Transport und zu Hause kaum Stauraum.

Eine Uferböschung ist der ideale Aufbauplatz. Schon das Zusammenstecken der Einzelteile zieht die Blicke Neugieriger auf sich. Das soll einmal ein Boot werden? In einer knappen halben Stunde ist es geschafft: Da liegt es, ein richtiges Kajak, optisch durch nichts von einem Hartschalenboot zu unterscheiden. Ruhig



Modell eines Feathercraft-Kajaks



Faltboot am Forggensee: Fans des Baukastenboots schätzen ruhige Runden auf einsamen Wassern. Der Aufbau ist heute mit modernen Materialien leichter als 1934.
Fotos: Michaela Thienemann, Scherl

und sicher gleitet es durch den Fluss in eine dem Spaziergänger verborgene Welt: Seerosen ziehen lautlos vorbei, neugierige Enten knabbern an der Bootshaut, nur das angenehme Plätschern der Paddel durchbricht die Stille. Und nach ein paar Stunden im Idyll ist das Gefährt ruckzuck wieder verstaut.

Dank der stabilen Konstruktion hat sich der Einsatzradius der Boote deutlich erweitert: Sie taugen nicht mehr nur für Feierabendtouren die Würm hinunter, sondern eignen sich nun auch für große Fahrten auf den Seen Kanadas oder zum Inselhopping in der Südsee – oh-

ne Zuschlag für Sperrgepäck. Dank Materialien wie Polyurethan, PVC oder Fiberglas sind die neuen Modelle nicht nur bis zu 20 Kilogramm leichter als die Dinosaurs früherer Tage. Fast alle sind extrem strapazierfähig, kaum pflegeintensiv, dank standardmäßig eingebauter Luftschläuche unsinkbar, und: endlich halbwegs bequem.

Dabei gibt es verschiedene Aufbauvarianten. Entweder wird das Gestell separat zusammengesteckt, im Ganzen in die Haut gelegt und dann mit einem Kipphebel verspannt, wie beim neuen Zweierkajak XT 16 von Pakboat oder dem Coo-

per von Folbot. Oder man montiert Bug und Heck in der Haut. Die Stecksysteme sind so konstruiert, dass man kein Werkzeug braucht. Die Qual der Wahl hat man nicht nur bezüglich der Systeme. Einer oder Zweier? Kanadier, Seekajak oder Allrounder? Holz oder Aluminium?

Steffen Sator und Tobias Kamm von der Firma Out-Trade sind seit zehn Jahren auf Faltboote spezialisiert. Einmal im Jahr veranstalten sie ein Testwochenende, bei dem die mehr als 40 Modelle verschiedener Anbieter ausprobiert werden können: vom Feathercraft über Folbot bis hin zu den amerikanischen Pakboats

und den Klassikern von Klepper und Pouch. Besonders eng arbeiten die beiden Schwaben mit der russischen Firma Triton zusammen, die leichte, stabile und mit Preisen bis zu 1850 Euro vor allem kostengünstige Kajaks herstellt. Sator und Kamm sind an der Entwicklung der Boote beteiligt. „Wir verkaufen nicht nur das Boot, sondern auch einen Traum“, erklärt Tobias Kamm das Faszinosum Faltboot.

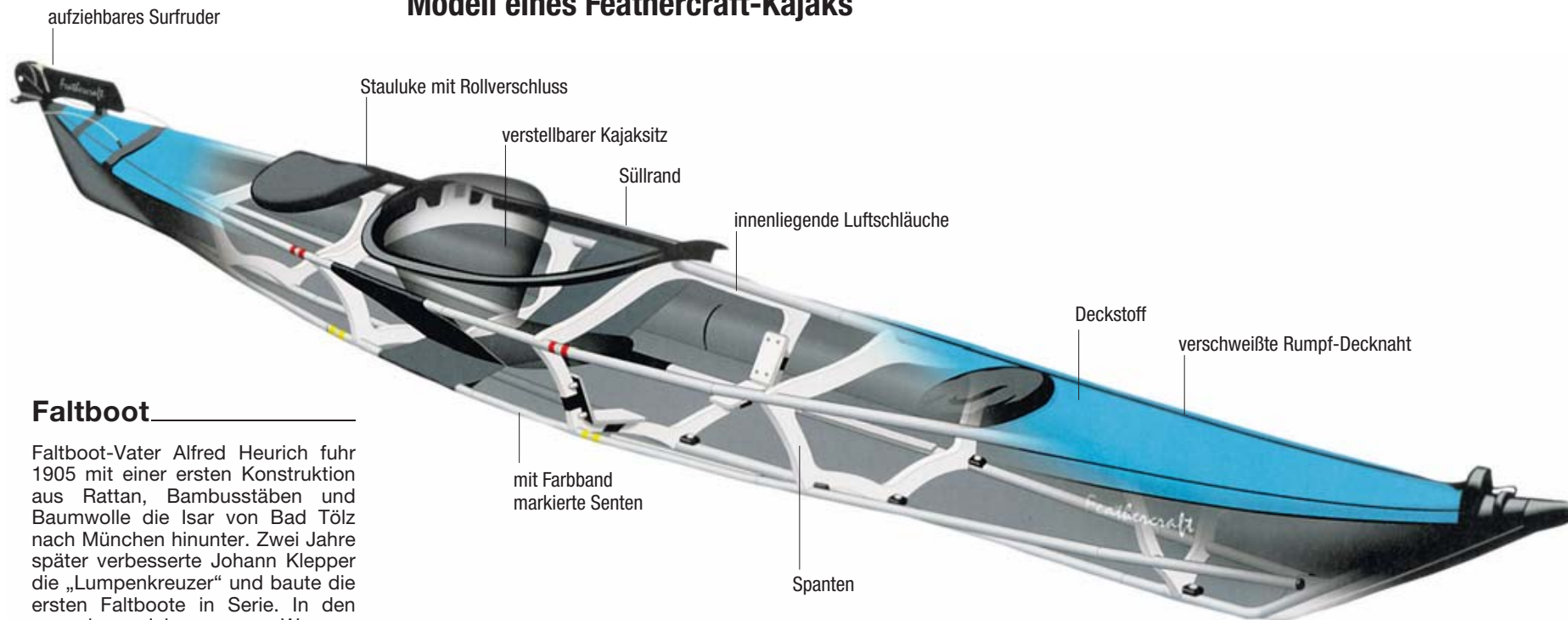
Ein solcher ist für einige das neue Whisper XP-Einer von Feathercraft mit Steueranlage. Die kanadische Manufaktur gilt seit Jahren als Maß aller Dinge auf dem Markt. Die schnittige Optik des Seekajaks ist eine Augenweide. Eher alpträumhaft ist der Preis: Rund 4500 Euro muss man für das nur 18 Kilo leichte Seekajak berappen. Wie beim japanischen Fujita werden vordere und hintere Gerüsthälften durch die Sitzluke in die Haut geschoben. Mit dem kippeligen Fahrgefühl dürften Anfänger allerdings ihre Schwierigkeiten haben.

Das gilt auch für das sportliche Cooper (1850 Euro). Ein neues Einsteigerboot für ruhiges Gewässer ist das Smartline 520 von Klepper (ab 1800 Euro), mit dem man sogar segeln kann, das aber an der kleppertypischen Krankheit leidet: Es ist mit 31 Kilo einfach zu schwer. Ein richtiges Leichtgewicht ist das Skubi von Nordik, eine Mischung aus Luft- und Faltboot. Nur 8,5 Kilo wiegt es, ist in zehn Minuten aufgebaut und verpackt nicht größer als eine Sporttasche – ideal für kleine Ausflüge (570 Euro).

Auch Jörg Wegener suchte beim Testwochenende ein Boot, diesmal für seine Frau. Er hat sich für den Ladoga-Einer von Triton (1600 Euro) entschieden. „Ein gutmütiger Allrounder, stabil, segelbar und spursicher – ideal, denn wir paddeln zum ersten Mal in getrennten Booten“, sagt er. Im August geht es auf große Reise. Und Anga ist wieder dabei.

Ariane Witzig

Modell eines Feathercraft-Kajaks



Faltboot

Faltboot-Vater Alfred Heurich fuhr 1905 mit einer ersten Konstruktion aus Rattan, Bambusstäben und Baumwolle die Isar von Bad Tölz nach München hinunter. Zwei Jahre später verbesserte Johann Klepper die „Lumpenkreuzer“ und baute die ersten Faltboote in Serie. In den zwanziger Jahren war Wasserwandern ein Trendsport. Wer im Hinterhof einer wilhelminischen Mietskaserne kaum den Himmel sehen konnte, musste sich aus der tristen Realität fortträumen – oder ein Faltboot kaufen. Ganze Kolonnen paddelten damals die Flüsse hinab, die Reichsbahn musste Sonderzüge einsetzen. Nach dem Krieg hielt der Boom bis Mitte der Sechziger. Immer mehr Menschen konnten sich Autos leisten und der wichtigste Vorteil, die Zerlegbarkeit, war nicht mehr wichtig. Lamierte Fiberglasboote, billig und robust, kamen auf den Markt. Heute erlebt das Faltboot eine Renaissance. Informationen rund ums Faltboot unter www.out-trade.de.ari