

# Sauschlechte Seekajaks

## Gibt's die überhaupt und auf was sollten wir achten?

---

**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (30/05/06)  
**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschlechte-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschlechte-Seekajaks.pdf)

Ja, gibt's denn überhaupt „sauschlechte“ Seekajaks?

... und auf was sollten wir achten?

1. Bootsform
2. Materialzusammensetzung des Bootskörpers
3. Materialverarbeitung des Bootskörpers
4. Nahtverklebung
5. Kielstreifen
6. Abschottung
7. Süllrand & Sitzluke
8. Sitz
9. Schenkelhalt
10. Hüfthalt
11. Fußhalt
12. Gepäcklukendeckel
13. Steueranlage
14. Fittings & Rettungshalteleine
15. Toggle
16. Integrierte Kompass
17. Kartendeck
18. Integrierte Lenzpumpe
19. Volumen
20. Extras

Welche Relevanz hat das für uns?

*Anmerkung: Dieser Beitrag stellt eine Ergänzung zu den folgen beiden Beiträgen dar, die ebenfalls als Download auf der DKV-Homepage abrufbar sind*

- „Sausichere Seekajaks. Zur Kippligkeit von Seekajaks: 10 wacklige Tatsachen“
- „Sauschnelle Seekajaks. Na, gibt's denn so 'was?“

## Ja, gibt's denn überhaupt „sauschlechte“ Seekajaks?

Nun, in der niedrigsten möglichen Preisklasse, sagen wir mal so „unter 500 – 700 Euro“, sollten wir schon ganz genau hinschauen, was wir uns u.U. da kaufen wollen. Die zu diesen Preisen angebotenen Seekajaks sind nicht nur billig, sondern meist auch sehr „billig“ gemacht, sodass ein solches Seekajak nur dann den Ansprüchen einer Kanutin bzw. eines Kanuten gerecht wird, wenn keine Ansprüche an ein Seekajak gestellt werden.

Aber der Preis ist natürlich kein 100%iger Qualitätsindikator. D.h. wenn wir auch unter den Seekajaks so ab 1.200 - 1.500 Euro wahrscheinlich keine völlig „sauschlechten“ Seekajaks antreffen werden, sind sie doch nicht immer bzgl. jeden Aspektes, was ein Seekajak eigentlich von anderen Kajaks so auszeichnet, ohne Fehl & Tadel. Wer hohe Anforderungen an sein Seekajak stellt, wird daher bald bemerken, dass praktisch kaum ein Seekajak - egal welcher Preisklasse - so gemacht ist, dass es immer alle Anforderungen, die sich aus dem Küstenkanuwandern ergeben, erfüllt.

Viele Kanuten, meist jene, die über „zwei rechte Hände verfügen“, haben sich damit abgefunden, dass ein zu kaufendes Seekajak, egal welcher Preisklasse, sofort nach dem Kauf der Nachbesserung bedarf. Bei ihnen hat sich regelrecht eine Art „**Bastelkultur**“ entwickelt, die es nahezu als selbstverständlich akzeptiert, dass nach dem Kauf erst einmal Zeit & Geld

für irgendwelche mehr oder weniger teuren Bastelarbeiten zu investieren sind, um Mängel an ihrem Seekajak zu beheben bzw. – um es positiver zu formulieren – um Verbesserungen an ihrem Seekajak vorzunehmen.

Natürlich braucht nicht jeder Kanute, der sich ein Seekajak kauft, Nachbesserung an ihm vorzunehmen. Letztlich hängt es von seinen Ansprüchen ab, also davon:

- welchen **Eindruck** er mit seinem Seekajak bei anderen erwecken will
- bzw. für welche **Zwecke** er sein Seekajak einsetzen will.

Beide, nämlich Eindruck & Zweck, können dabei zu einer beinahe „grenzenlosen“ Aufrüstung eines Seekajaks führen.

Da die Beratung in Sachen „Eindruck-Schinden“ sich einer objektiven Bewertung entzieht, möchte ich mich im Folgenden mehr dem Zweck widmen, den ein Seekajak erfüllen soll. Dabei ist es m.E. selbstverständlich, dass ein Seekajak:

- wenn es nur auf kleineren **Binnengewässern** (Flüsse, Seen) gefahren wird,
- u.U. nur auf dem **Hausrevier**, quasi von Steg zu Steg,
- oder nur bei **Ententeichbedingungen** eingesetzt wird, quasi als „**Strandrutscher**“, d.h. immer dem sicheren Strand entlang,

weitaus niedrige Anforderungen in Sachen:

- **Unterwasserschiff**
- **Material** und seine **Verarbeitung**
- **Konzeption**
- **Ausstattung & Ausrüstung**

erfüllen muss, als wenn es mit ihm:

- auf ein **Großgewässer** gehen sollte,
- z.B. – um den anderen Extrembereich der Einsatzmöglichkeit eines Seekajaks aufzuzeigen – hinaus auf das offene **Meer**.

Die höchsten Anforderungen an ein Seekajak – und natürlich auch an die darin sitzenden Kanutinnen und Kanuten – werden dann gestellt, wenn es an die Küste geht, und zwar weg vom sicheren Strand, vorbei an Steilküsten, Hindernissen & Untiefen, hinüber zu Inseln, und zwar bei Gewässerbedingungen (hier: Wind, Seegang & Strömung), bei denen es nicht immer auszuschließen ist, dass die Grenzen der persönlichen Befahrbarkeit erreicht werden.

Da bzgl. solcher Touren der größte Beratungsbedarf besteht bzw. – um es etwas negativer auszudrücken – die meisten Kanuten am wenigsten Ahnung haben, was sie erwarten könnten, soll im Folgenden aufgezeigt werden, auf was alles bei einem Seekajak zu achten ist, wenn es den Anforderungen der See gewachsen sein soll. Dabei wird nicht dergestalt vorgegangen, dass einfach alle Anforderungen, die ein seetüchtiges oder gar „hochseetüchtiges“ Seekajak erfüllen sollte, hintereinander aufgezählt werden, wie wir es in dem folgenden Beitrag nachlesen können:

**„Seekajak-Kauf: 10 wichtige Stichpunkte“**

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Stichpunkte.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Stichpunkte.pdf)

Vielmehr soll versucht werden, gleichzeitig mögliche Schwachstellen aufzuzeigen, die bei vom Handel als Seekajaks angebotenen Kajaks anzutreffen sind. Hierbei handelt es sich um Schwachstellen, die im Hinblick auf den Verwendungszweck „Fahrt hinaus aufs Meer“ auf

eine mindere Qualität hindeuten. Auf diese Weise sollte uns bewusst werden, dass wir diese Schwachstellen bei Seekajaks aller Preisklassen antreffen können, wobei sie i.d.R. in der Niedrigpreisklasse gehäuft zu finden sind, als in der Hochpreisklasse. Der Grund dafür liegt daran, dass die meisten Schwachstellen auf Folgendes zurückzuführen ist:

- **Kostendruck:** Auch die Hersteller teurer Seekajaks unterliegen dem Kostendruck, der sie dazu verleiten kann, einfach auf billigere Materialien bzw. Arbeitskräfte zurückzugreifen;
- **Konstruktion:** Manche Hersteller machen sich bei der Konstruktion eines Seekajaks einfach zu wenig Gedanken bzw. verfügen nicht über das nötige Wissen darüber, welche Anforderung ein Seekajak erfüllen muss, d.h. sie könnten ein Seekajak in vielen Punkten so bauen, dass es den höchsten Anforderungen entspricht, ohne dass dies gleich zu wesentlichen Kostenerhöhungen führen müsste, aber sie tun es einfach nicht, weil es ihnen nicht bewusst ist, dass das irgendwelche praktische Relevanz für das Küstenkanuwandern haben könnte;
- **Konzeption:** Die Hersteller haben es vielfach gar nicht vor, ein seetüchtiges Seekajak zu konstruieren, da ihre Kunden ein Seekajak suchen, das überall, nur nicht auf dem Meer eingesetzt werden soll.

Insgesamt werden 20 Punkte herausgearbeitet, die für das Küstenkanuwandern von Bedeutung sind. Wir sollten vor unserem Kaufentscheid ein jedes in die engere Wahl genommene Kajak, egal welcher Preisklasse, genau anschauen, welche dieser Punkte es wie gut erfüllt. Ab wie viel nicht erfüllten Punkten ein Seekajak das Prädikat „**sauschlecht**“ verdient, vermag ich nicht zu sagen. Manchmal genügt nur ein einziger Punkt, der, wenn er erfüllt wird, gar nicht bewusst bemerkt wird, weil er als selbstverständlich hingenommen wird, wenn er aber fehlt, sich gleich auf das Qualitätsurteil voll niederschlägt. Ich denke da z.B. nur an Kajakformen und -volumen, die bei Wind bzw. Seegang nicht von jedem beherrschbar sind; an ein Unterwasserschiff bzw. Seitennahtverklebung, die Grundberührungen nicht standhalten; an Schottwände, deren Verklebung sich bei Grundberührung löst; an Süllränder, an den Spritzdecken kaum halten; an Sitzluken, die keinen Schenkelhalt bieten; an angeblich ergonomisch geformte Sitze, die nach kurzer Zeit zu Sitzbeschwerden führen; an Steueranlagen, die im Seegang nicht funktionieren; an Gepäcklukendeckel, die nicht dicht halten; an Rettungshalteleine, die so dünn sind, dass wir uns daran die Finger schneiden können; an Haltegriffe, die einem nach einer Kenterung das Halten des Seekajaks erschweren; an ein Vorderdeck, auf dem weder Kompass noch Seekarte Platz haben; an Lenzpumpen, die nicht installiert werden können; usw. usf.

## .... und auf was sollten wir achten?

### 1. Bootsform

In Anbetracht dessen, dass bei der Bestimmung der Form des Unterwasserschiffs eines Seekajaks kein einziger Hersteller von Seekajaks ausführliche **hydrodynamische Tests** (die nicht nur Flachwasser-, sondern auch Seegangsbedingungen berücksichtigen, und das bei unterschiedlichster Beladung) durchführen lässt, um für bestimmte Anforderungen die optimale Form zu finden, sondern vielmehr – sofern er eh nicht die Form eines bewährten bzw. gängigen Seekajaks kopiert - einfach nach Versuch & Irrtum vorgeht, um eine geeignete Form des Unterwasserschiffs zu finden, sind eigentlich alle Seekajaks – was das Unterwasserschiff betrifft – etwas „billig“, d.h. „sauschlecht“ gemacht; denn alle Seekajakhersteller versuchen hier sich vor den hohen Kosten hydrodynamischer Testversuche z.B. im Schleppkanal zu drücken.

Gegebenenfalls mag es schon möglich sein, auf preiswertere Weise per **PC-Simulation** theoretisch die geeignete Form eines Seekajaks einer bestimmt Anforderungskategorie zu fin-

den, zumindest was den Wasserwiderstand und Anfangs- und Endstabilität bei Flachwasserbedingungen („Ententeichbedingungen“) betrifft. Aber auch diesbezüglich habe ich noch von keinem in Europa erhältlichen Seekajak gehört, dass dessen Form auf diese Weise optimiert wurde.

D.h. ob nun ein Seekajak z.B. schnell oder langsam, kipplig oder kippstabil, trocken oder nass läuft, gut oder schlecht rollt, bzw. über wenig Gepäckraum oder viel verfügt usw. usf., all das kann auch ein jedes Seekajak einer jeden Preisklasse leisten. Wir müssen daher beim Kauf ganz genau hinschauen, ob die Bootsform das verspricht, was wir von einem Seekajak fordern. Wachsam sollten wir insbesondere bei Seekajaks sein, die z.B.:

- über gar keinen Kielsprung verfügen; sie mögen wohl etwas schneller laufen, aber verhalten sich bei kabbligen Seegangsbedingungen besonders „zickig“, d.h. sie sind etwas kippliger;
- über zu viel Kielsprung verfügen; denn „*Kielsprung kurvt!*“, d.h. solche Seekajaks sind – wenn überhaupt – nur noch mit einem effizient arbeitenden Steuer auf Kurs zu halten;
- über ein flaches Vorderdeck verfügen; denn wenn erst einmal z.B. beim Surfen das Vorderdeck unter Wasser gedrückt wird (sog. Bohren & Stechen), dann will es gar nicht mehr wieder auftauchen, d.h. es sticht immer tiefer ins Wasser, schließlich bis zur Brust des Kanuten; nur ein Kanute, der die Paddeltechniken beherrscht, ist dann noch in der Lage, eine Kenterung zu vermeiden;
- über 550 cm lang sind; denn mit solch einem Kajak können wir u.U. schnell Strecke paddeln („*Länge läuft!*“), aber nur langsam Kurven fahren (z.B. um einem Kameraden zu Hilfe zu kommen bzw. bei einem „Päckchen“ (Floß) anzulegen);
- über 62 cm breit sind; denn „*Breite bremst!*“, spätestens wenn wir in der Gruppe paddeln, könnte das hinderlich werden;
- über eine Spantenform verfügen, die stark dem Rund-Spant angenähert ist; der Rund-Spant erhöht wohl das Geschwindigkeitspotenzial eines Kajaks („*Rundspant rennt!*“), aber er macht einem das Kajak u.U. zu kipplig, gegebenenfalls so kipplig, dass wir trotz Übung nie in der Lage sein werden, ein Seekajak mit solch einer Spanten-Form sicher bei kabbligem Seegang zu paddeln;
- über ein Oberdeck verfügen, welches eher einem U-Spant als einem Rund-Spant ähnelt; denn der Rund-Spant erleichtert einem das Eskimotieren;
- insbesondere auf dem Vorderdeck Gepäckklukendeckel haben, die nicht decksgleich eingebaut sind; denn jede Welle, die über das Vorderdeck läuft, wird durch solche abstehenden Deckel gebrochen, in die Luft gehoben und u.U. mitten in das Gesicht des Paddlers geschleudert, sodass dieser schließlich nur noch mit geschlossenen Augen paddeln kann;
- über ein konkav verlaufenden Bug bzw. Heck verfügen, die im Gegensatz zu einem konvexen Bug bzw. Heck mehr Wellenwiderstand erzeugen, was das Seekajak langsamer werden lässt;
- über große Überhänge an Bug und Heck verfügen; denn diese Tragen nicht zur Wasserlinienlänge bei, erhöhen folglich nicht das Geschwindigkeitspotenzial, erleichtern höchstens den „Landtransport“ bzw. führen zu einer nur noch per Steuer beherrschbaren Luv- oder Leegierigkeit;
- keine Knickspanter sind; das gilt insbesondere bei Seekajaks, die höchstens über ein Skeg verfügen; denn solche Kajaks erfordern perfekte Paddeltechnik, den richtigen Trimm und sehr gutes Bootsgefühl, um mit ihnen bei Wind & Seegang Kurs zu halten bzw. eine Kursänderung vorzunehmen. Der Grund liegt einfach darin, dass Knickspanter durch Ankanten viel effizienter gesteuert werden können.

## 2. Materialzusammensetzung des Bootskörpers

Von einfacherer Qualität ist von der Vielzahl der Faserverbundstoffen das **GFK**, zumindest im Vergleich zu **Diolen**, **Kevlar** (Aramid) und **Carbon**. Das heißt natürlich nicht, dass jedes Seekajak aus Carbon und/oder Kevlar nun von besserer Qualität ist. Letztlich hängt die Bewertung der verwendeten Faserverbundstoffen vom Einsatzzweck ab und da können GFK-Seekajaks durchaus ihren Zweck erfüllen.

Da Kevlar-Fasern schlag- und abrieffester bzw. Carbon-Fasern steifer sind, ist es möglich, mit weniger Gewebe-Matten ein haltbares Seekajak zu bauen. Dadurch wird es leichter, aber wegen des fehlenden Gewebes trotz höherer Abriebfestigkeit empfindlicher. Insbesondere Carbon-Fasern fehlt die nötige Schlagfestigkeit, weshalb sie mit Kevlar-Fasern verwebt werden. Es hängt nun von dem Fasermischungsverhältnis ab, wie viel ein Seekajak aus Kevlar/Carbon-Fasern aushalten kann.

Ein Seekajak aus GFK mit an den richtigen Stellen eingefügten Gewebereinlagen z.B. aus Diolen ist einfach nur etwas schwerer, trotz alledem aber genügend belastbar und vom Laien leichter zu reparieren als zumindest Kajaks mit Kevlar-Gewebe. Ist es doch ganz praktisch und nicht immer vermeidbar, auf ein Kiesstrand bzw. eine Böschung voller Steine zu surfen, ohne Angst zu haben, dass das Unterwasserschiff beschädigt wird. Praktisch ist es auch, ein voll beladenes Seekajak auf den Bootswagen zu packen bzw. sich als Kanute hinter dem Süllrand mal aufs Achterdeck zu setzen, ohne damit rechnen zu müssen, dass der Bootskörper eindrückt oder einreißt.

Beim Bau von Seekajaks wird auch immer häufiger auf thermoplastischen Kunststoff zurückgegriffen, und zwar auf **Polyethylen (PE)**. Auch bei PE gibt es Unterschiede, insbesondere was die Abriebfestigkeit betrifft. Letztlich hängt das von der Materialqualität des PE-Grundstoffs ab, aber auch von der Art des Verarbeitungsprozesses (z.B. sollen geblasene PE-Seekajaks haltbarer sein als rotierte). Weiterhin gibt es Unterschiede bzgl. der Steifigkeit des Bootskörpers (hier sollen die Seekajaks aus PE-Sandwichmaterial (PES) vorteilhafter sein, denn zwischen zwei PE-Schichten gibt es noch einen PE-Schaumkern, der dazu beiträgt, dass auch längere Kajaks sich nicht allzu leicht durchbiegen und einbeulen lassen).

Dass in einem PE-Seekajak weniger Handarbeit steckt, macht es i.d.R. preiswerter als vergleichbare Seekajaks aus Faserverbundstoffen, was aber nicht von vornherein heißt, dass PE-Seekajaks auch minderwertiger sind. Sind doch PE/PES-Seekajak strapazierfähiger als Seekajaks aus Faserverbundstoffen, dafür aber schwerer. Jeder von uns muss selber entscheiden, welcher dieser Eigenschaften für uns wichtiger ist. Wenn ich stets von Sandstränden aus starten bzw. an Sandstränden anlanden kann, wird das Urteil sicherlich anders ausfallen, als wenn die Start-/Anlandeplätze voller Kieselsteine bzw. gar Felsbrocken sind!

Vielfach bemühen sich jedoch die Hersteller von PE-Seekajaks nicht so sehr, ein 100% see-tüchtiges PE-Seekajaks zu konstruieren und herzustellen. Das ist nicht förderlich für das Image von PE/PES-Seekajaks, hat aber nichts mit der eigentlich Materialqualität dieser Seekajaks zu tun. Z.B. zeigen in letzter Zeit die britischen bzw. amerikanischen Hersteller VALLEY, P&H bzw. WILDERNESS, dass es auch anders geht, sodass über kurz oder lang die Seekayaker-Szene ihr Bild vom PE/PES-Seekajak korrigieren muss.

## 3. Materialverarbeitung des Bootskörpers

Die Materialzusammensetzung ist nur eine Seite der Medaille, die andere ist die Verarbeitung des Materials zu einem Bootskörper. Wenn bei der Verarbeitung gespart bzw. gefuscht wird, können auch die eingesetzten Gewebe-Matten nicht das leisten, was die Prospekte versprechen. Zum einen taucht hier die Frage auf, mit welchen **Harzen** die Gewebe-Matten verklebt werden (z.B. Polyester oder Epoxid?), wie sorgfältig die **Gewebe-Matten** verlegt werden (gerader Fadenverlauf?), wie fachmännisch das Harz angerührt und wie dünn oder

dick (mangelhafte Harzüberdeckung?) und sorgfältig (blasenfrei?) der Bootskörper mit Harz verklebt bzw. **Gelcoat** versiegelt werden. Qualitätsfördernd ist es dabei, wenn mit besonderen Fertigungsprozessen die Verklebung gesteigert wird, um die Durchdringung der Faser-matten mit Harz zu fördern und überschüssiges Harz abzusaugen (z.B. **Vakuum-Technik**).

Blasenfreiheit und paralleler Fadenverlauf des Diolen-/Kevlar-/Carbon-Gewebes ist auf alle Fälle ein Zeichen für eine gute Verarbeitung. Leider ist das nur dann leicht zu erkennen, wenn das Seekajak nicht mit einem Farbanstrich versehen wird. Blasenfrei z.B. können in der Regel Fachkräfte arbeiten. Leider können aber auch Fachkräfte mal einen schlechten Tag haben, sodass wir uns nicht zu wundern brauchen, wenn auch ihre Arbeit nicht immer ganz fehlerfrei ist (sog. Montagsprodukte). Da Fachkräfte teurer sind als Gelegenheitsarbeiter, werden bei Billigprodukten eher **Gelegenheitsarbeiter** zum Einsatz kommen. Dennoch können wir uns nie ganz sicher sein, dass bei teuren Seekajaks keine Gelegenheitsarbeiter als Laminierer beschäftigt werden. Aber was heißt schon „Gelegenheitsarbeiter“. Eigentlich müsste der doch spätestens nach 1 Monat Einarbeitungszeit fachgerecht laminieren können!?

Übrigens, ein Seekajak z.B. aus Estland oder Polen braucht von der Materialverarbeitung her nicht minderwertiger zu sein; denn auch für uns relativ schlecht bezahlte Arbeiter können Facharbeiter sein.

Und was die Verwendung von Harz betrifft, sagen uns Laien die im Prospekt herausgestellten Begriffe nicht wirklich viel aus. Wir können jedoch davon ausgehen, dass in einem Billigprodukt keine „teuren“ Harze stecken. Leider können wir nicht immer sicher sein, dass bei einem teuren Seekajak keine „billigen“ Harze verwendet werden. Auch können wir nicht immer sicher sein, ob nicht mit altem Harz, das schon etwas Klebekraft verloren hat, gearbeitet wird.

Last not least erkennen wir ein minderwertigeres Seekajak daran, dass im Innenbereich eines Seekajaks die Stellen, wo zwei Gewebe-Matten aufeinander stoßen, schlecht verarbeitet sind. D.h. hier finden sich immer wieder messerscharfe, nadelspitze Faserreste, an denen wir uns selber verletzen bzw. die unser Gepäck beschädigen können. Natürlich wäre es ohne großen Aufwand möglich, diese Stellen entsprechend mit Schmirgelpapier zu glätten. Aber Arbeitszeit verursacht Kosten und die sollen gerade – aber nicht nur - bei Billig-Seekajaks niedrig gehalten werden.

Schließlich gibt es noch das Problem, dass bei der falschen Temperatur und mit dem falschen Mischungsverhältnis Harz/Härter gearbeitet wird. Spätestens dann, wenn ein ausgeliefertes Seekajak an den Händen klebt, sobald wir mit der Hand z.B. den Bootsinnenboden berühren, wissen wir, dass die Materialverarbeitung minderwertig ist. Übrigens, richtig aushärten kann das Laminat erst dann, wenn es **getempert** wird (hier wird das Material zwischen 6- 16 Std. lang auf 40°-60° C erwärmt), damit die Reste des Härter, der dafür sorgt, dass das Harz seine Klebefähigkeit erlangt, verdunsten können. „Sauschlechte“ Seekajak werden nicht getempert. Leider kann ein Laie das nicht erkennen.

Übrigens, wenn die Gelcoatschicht nach etwas zu rauer Berührung mit dem Untergrund fladenweise abplatzt, ist ebenfalls schlecht gearbeitet worden.

Was nun die Materialverarbeitung von **PE/PES**-Seekajaks betrifft, kann nur festgestellt werden, dass aufgrund der fast gänzlich wegrationalisierten Handarbeit eine fast fehlerfreie Produktion möglich ist. Lediglich dort, wo an die Produktion von PE-Seekajaks Hand angelegt wird (z.B. Materialauswahl, Einstellung des Produktionsprozesse und Lagerung der frisch geblasenen/rotieren Kajaks) können noch Fehler auftreten. Z.B. kann weniger geeignetes PE-Material dazu führen, dass es sich nach der Abkühlung dehnt bzw. zusammenzieht (die Folge: die Gepäckklukendeckel halten nicht mehr dicht!). Bzw. ein nach der Produktion falsch gelagertes Seekajak kann sich verziehen, was sich negativ auf den Geradeauslauf auswirkt.

Ich halte dies jedoch für „Kinderkrankheiten“ noch nicht ausgereifert PE-Produktion. D.h. ein PE-Seekajak, welches schon mehrere Jahre produziert wird, dürfte immer weniger solcher u.ä. Mängel aufweisen.

#### 4. Nahtverklebung

Seekajaks aus Faserverbundstoffen bestehen aus zwei Schalen, die zusammengeklebt werden. Bei geringer Beanspruchung genügt die vielfach nur übliche Innennahtverklebung. Höherwertig ist eine zusätzliche Außennahtverklebung, die nicht nur die beiden Schalen fester miteinander verklebt und bei Kollision nicht sofort aufplatzen lässt, sondern die auch dafür sorgt, dass kleinere Verklebungsfehler, die immer wieder auch bei teuren Seekajaks anzutreffen sind, nicht irgendwann zu Undichtigkeiten führen.

Unterschiede gibt es jedoch auch bei dem verwendeten **Nahtbandmaterial** (z.B. PVC-Gewebeband, Glasflies, Glas-, Diolen- oder Kevlargewebe), der verwendeten Nahtbandbreite (z.B. 2 oder 8 cm), dem eingesetzten „Klebstoff“ (hier: PU-Kleber oder Harz) und natürlich auch hier wieder der richtigen Verarbeitung (z.B. findet eine Vorbehandlung jener Stellen statt, auf denen das Nahtband geklebt wird?).

Übrigens, wenn beim Landtransport eines beladenen Seekajakes eines renommierten deutschen Seekajakherstellers ein Teil des hinteren Oberdecks abreißt, weil es am extra dafür vorgesehenen Tragegriff getragen wurde, dann ist die Nahtverklebung minderwertig gewesen.

#### 5. Kielstreifen

Seekajaks aus Faserverbundstoffen sind praktisch nicht so robust (abriebfest) wie PE-Seekajaks. Gerade der bei Seekajaks übliche etwas schärfere Bug- und Heckbereich (i.d.R. V-Spant) wird insbesondere beim Anlanden bzw. beim Ziehen über Watt-, Sand- und Wiesenflächen stark beansprucht. Ein Kielstreifen (z.B. **Gewebe-Band**) oder gar eine aufgeklebte **Alu-Leiste** sorgt für eine Sollabriebstelle und schont so die Gewebe-Matten des Unterwasserschiffs.

Übrigens, ein Kielstreifen aus Kevlar braucht nicht von höhere Qualität zu sein; denn wenn beim Anlanden auf einem Kiesbett der Kevlarstreifen etwas aufgerissen wird, kann er dann gerade wegen seiner großen Reißfestigkeit auf ganzer Länge abgerissen werden. Außerdem frage ich mich, ob das vielfach übliche, nachträgliche Aufkleben des Kielstreifens ab Werk auf die nahezu unbehandelte Gelcoatschicht, als hochwertig zu bezeichnen ist. Dennoch werden wir bei „saus schlechten“ Seekajaks i.d.R. keine Kielstreifen finden.

#### 6. Abschottung

Bei der Abschottung sind gleich mehrere Punkte zu berücksichtigen, die auf minderwertige Qualität hindeuten können:

Klebt der Hersteller die Schottwände nur mit **Silikon** ein, werden sie nicht solange Belastungen widerstehen, wie mit einem PU-Kleber (z.B. **Sikaflex**). Aber auch bei PU-Klebern gibt es unterschiedliche Qualitäten.

Bestehen die Schottwände aus einer geraden Platte, die auf die Spantenform zugeschnitten sind und verfügen sie über keine **Überlappung** mit dem Bootskörper, so kann die Verklebung ebenfalls nicht so haltbar sein; denn mit Hilfe der Überlappung wird die Klebefläche vergrößert und damit die Haltbarkeit erhöht.

Statt die Schottwand mit einer Überlappung zu versehen, ist es natürlich auch möglich, sie per **Glasfaserstreifen** mit dem Bootskörper zu verkleben. Wenn die Schottwand von beiden

Seiten mit einem Glasfaserstreifen verklebt wird, ist das natürlich haltbarer, als wenn nur auf einer Seite der Schottwand ein Glasfaserstreifen verklebt wird.

Besteht die Schottwand aus **hartem, unelastischem Material**, gibt sie beim Einbeulen, das auf Grundberührungen zurückzuführen ist, nicht nach. Die Beschädigung des Unterwasser-schiffs oder der Schottwand kann die Folge sein. Schottwände aus **Hartschaum** stellen jedoch keine Alternative dar. Trotzdem werden sie immer wieder verwendet, da sie sich leicht einbauen und verkleben lassen. Leider haben sie einen Nachteil: Sie geben wohl beim Einbeulen nach, beim Ausbeulen löst sich aber im Laufe der Zeit die Verklebung und die Abschottung wird undicht.

Übrigens, statt elastischer Schottwände kann auch auf **geformte Schottwände** zurückgegriffen werden, die so strukturiert sind, dass sie übliches Einbeulen abfedern können. So etwas finden wir natürlich nicht bei Billig-Seekajaks.

Und wie sieht es bei den PE-Seekajaks aus? Manche Hersteller kleben die Schottwand einfach ein, wohl wissend, dass PE das verkleben sehr erschwert. Andere Hersteller dagegen **verschweißen die Schottwand mit dem PE-Bootskörper**, was für solch eine Haltbarkeit sorgt, dass direkt auf die Schottwand sogar eine Fußpumpe montiert werden kann.

Problematisch ist es auch zu sehen, wenn der Hersteller nicht vorsieht, dass bei seinen Seekajaks das Bugschott **maßgeschneidert auf die Beinlänge** des Kanuten angepasst werden kann, bzw. wenn die Anpassung nur provisorisch erfolgt (d.h. es wird statt der vielleicht üblichen geformten Schottwand auf eine gerade Platte zurückgegriffen). Dabei wäre es doch so einfach, statt einer Schottwand mehrere Schottwände für ein Seekajak bereitzuhalten, sodass den am Kauf interessierten Kanuten wenigstens in Abständen von 10 cm jeweils eine geeignete Schottwand angeboten werden kann. Aber so etwas kostet Geld und macht ein Seekajak teurer. Ob das Fehlen maßgeschneiderter Bugschotts ein wirklicher Nachteil ist, muss jeder selber für sich beurteilen. Mit jedem 10-cm-Schritt, mit dem die Bugschottwand Richtung Sitz versetzt werden kann, gewinnen wir jedoch je nach Bootstyp ca. 10-20 Liter Gepäckraum und sparen wir zugleich 10-20 Liter Cockpitvolumen ein, d.h. wir können unterwegs mehr Gepäck mitnehmen bzw. brauchen nach einem Wiedereinstieg aufgrund einer Kenterung mit Ausstieg nicht so viel Wasser aus der Sitzluke zu lenzen. Natürlich kann ein Seekajak, dessen Bugschott nicht maßgeschneidert eingebaut werden kann, trotz alledem von höchster Qualität sein, jedoch nur für solche Kanuten, denen dieses Seekajak von der Beinlänge her „passt“!

Qualitätsunterschiede kann es aber auch bei Heck-Schottwänden geben. Manche Schottwände werden irgendwo hineingeklebt, ohne Rücksicht darauf, dass das Cockpitvolumen möglichst minimiert und der Heckgepäckraum möglichst maximiert wird. Je dichter die Heck-Schottwand am hinteren Süllrand liegt, desto besser ist es. Wird die Schottwand auch noch so ausgeformt, dass sie gebogen um die hintere Sitzkante herumläuft, ist das noch besser. Wird sie dabei etwas angewinkelt, lässt sich u.U. das Wasser in der Sitzluke leichter lenzen. Den Höhepunkt stellt wohl ein Sitz dar, der so geformt ist, dass die Sitzrückseite gleichzeitig als Schottwand ausgeformt ist (sog. **„Halfpod“**). Der „Halfpod“ kann nur noch durch den **„Seapod“**, quasi eine Art „Seesocken“ aus festem Material, übertroffen werden, mit dem theoretisch das Cockpitvolumen vermindert werden kann. Voraussetzung dafür wäre aber zum einen der „lenzwasserminimierende Schnitt“ und das Angebot von verschiedenen Größen. Ich selber habe mal den „Seapod“ des neuseeländischen „Oldtimers“ PUFFIN ausgeliefert und kam auf ca. 200 Liter, d.h. mindestens 70 Liter zu viel, um als die bessere Alternative zur konventionellen Abschottung angesehen zu werden.

Was ist eigentlich von den **Sackabschottungen** zu halten? Vereinzelt wird alternativ zur mehr oder weniger starren Schottwand der Oberteil eines Kentersackes mit Rollverschluss als Schottwand angeboten. Ich halte dies für eine Lösung für Kajaks, sie nachträglich „kentertüchtig“ abzuschotten. Gegebenenfalls ersparen wir uns sogar die beiden Gepäckluken



und all die Dichtigkeitsprobleme, die mit den Gepäcklukendeckeln verbunden sind. Der Hauptkritikpunkt solcher Sackabschottungen ist wohl, eine haltbare Verklebung vorausgesetzt, dass der Wegfall der Gepäckluken das Verstauen des Gepäcks erschwert (hierin ist auch ein Grund zusehen, dass auf Binnengewässern immer mehr doppelt abgeschottete Kajaks anzutreffen sind) und dass das Handhabungsrisiko nicht zu verharmlosen ist; denn die Sackabschottung hält nur dann dicht und öffnet sich nicht bei Wasserdruck bzw. Gepäckverrutschung, wenn der Rollverschluss 100% genau umwickelt (wie viel Umdrehung reichen?) und verschlossen wird. Leider muss das Schließen des Rollverschlusses in einer Position erfolgen, die sorgfältiges und gewissenhaftes Arbeiten sehr schwer macht.

Last not least gibt es noch die **dritte Abschottung** für einen Gepäckbereich direkt hinter der Sitzluke. Sie ist praktisch für jene, die nur Spritztouren unternehmen, da das Tagesgepäck in dem kleineren Gepäckraum hinter dem Sitz verstaut werden kann, ohne dass es groß hin & her rutschen kann. Deshalb wird hier auch von **Tagesluke** („Dayhatch“) gesprochen, obwohl sie während des Tages unterwegs auf dem Wasser nicht so leicht geöffnet bzw. geschlossen werden kann. Ansonsten trägt jedoch gerade bei Seekajaks unter ca. 300 Liter Volumen eine solche dritte Abschottung dazu bei, dass es keinen großen Heckgepäckraum mehr gibt, so dass größere Gepäckstücke nicht mehr so leicht zu verstauen sind.

Übrigens, ein Seekajak ohne 3-facher Abschottung ist deshalb nicht grundsätzlich minderwertiger; dennoch deutet die 3. Abschottung an, dass sich der Hersteller bemüht, ein Seekajak zu konstruieren, welches den Wünschen der Küstenkanuwanderinnen und -wanderern möglichst entgegenkommt. Herstellern von „sauschlechten“ Seekajaks ist es demgegenüber egal, welche Anforderungen die Kanuten stellen, die hinaus aufs Meer paddeln. Folglich suchen wir bei ihren Seekajaks die 3. Abschottung vergebens.

Und wie sind die **Tagesluken** zu beurteilen, die keine 3. Abschottung erforderlich machen? Solange der Tageslukenbehälter aus einem starren Behälter, statt eines Sacks besteht, und die Tagesluke funktionell gestaltet ist:

- Wird sie vorne auf dem Kartendeck angebracht, soll sie nicht die Arbeit mit der Seekarte behindern!
- Wird sie hinterm Süllrand auf dem Achterdeck angebracht, sollte es dennoch möglich sein, zusätzlich ein Gepäcknetz für nötige Tagesutensilien anzubringen!

ist dagegen nichts einzuwenden und zeugt davon, dass der Hersteller bemüht ist, den Wünschen seiner Kunden nachzukommen (z.B. Lagerung von Tagesutensilien, die nicht nass werden bzw. verloren gehen dürfen, wie etwa Seenotsignalmittel, Erste-Hilfe-Material, Kamera, Werkzeug, Brille, Sonnencreme, Handkompass, Handy, UKW-Sprechfunk, Seenotbake). Leider kann an der Stelle des Kartendecks, wo die Tagesluke u.U. eingebaut wird, nicht mehr die äußerst effizient arbeitende „COMPAC 50“-Handlenzpumpe installiert werden.

## 7. Süllrand & Sitzluke

Mancher **Süllrand** ist so gestaltet, dass eine Spritzdecke daran nur sehr schwer zu befestigen ist (zu schmaler und flacher Süllrand, der kaum Griffhalt bietet), nicht brandungsfest ist (d.h. ein Brecher auf die Sitzluke und die Spritzdecke löst sich vom Süllrand) und nicht leckfrei zu verschließen ist. Gerade Letzteres wird von Herstellern billiger Seekajaks übersehen; denn sonst würden sie Süllränder einbauen, die z.B. stets stetig gerundet sind, d.h. über keine geraden Stücke verfügen, da dies die Stellen sind, wo die Spritzdecke kaum Halt findet und es deshalb leckt.

Manche **Sitzluken** sind so groß, dass sie wohl beim bloßen Ein- und Aussteigen an Land bzw. einer Uferböschung keine Probleme bereiten, wohl aber beim Schließen der viel zu großen Spritzdecke. Außerdem kann es Probleme beim Paddeln geben, weil wir einfach keinen festen Sitzhalt finden, der es uns ermöglicht z.B. zu Stützen und zu Rollen. Oder es

kann Probleme beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung geben, da der große Teller der Spritzdecke überall hängen bleibt und einen dadurch beim Wiedereinstieg vom Wasser in die Sitzluke behindert. Und wenn wir dann doch noch in unsere Luke Platz nehmen, stellen wir fest, dass wir auf dem Teller der Spritzdecke sitzen und nur unter Kentergefahr in der Lage sind, die Spritzdecke hervorzukramen.

Süllränder, die einfach nur in die Länge gezogen werden, um auf eine entsprechende Größe zu kommen, sind geradezu dafür vorherbestimmt, dass sie lecken und für wenig Sitzhalt sorgen. Süllränder in Schlüssellochformat (sog. „**Schlüssellochluken**“) bieten hier einen großen Vorteil. Sie können für mehr Sitzhalt sorgen, ohne das Ein- und Aussteigen wesentlich zu erschweren. Leider finden wir solche Sitzluke nur selten bei „Billig-Seekajaks“.

Da solche großen Sitzluken, inkl. Schlüssellochluken die Kartenarbeit erschweren, zeichnen sich hochwertige Seekajaks dadurch aus, dass für sie alternativ auch eine kleine Sitzluke (sog. „**Seeluke**“) angeboten wird, quasi für jene Kanuten, die es wichtiger finden, wenn ihnen die Sitzluke die stundenlange Arbeit mit der Seekarte erleichtert. Die halbe Minute, die sie benötigen, um sich in die enge Sitzluke zwängen, nehmen sie dabei wohl oder übel in Kauf.

Schließlich kann beim Einbau des Süllrandes gepfuscht, geschlampt bzw. aus fehlender Fachkenntnis der falsche, billigere Kleber verwendet werden. Die Folge: nicht wegen einer undichten Spritzdecke, sondern wegen eines undichten Süllrandes leckt es ständig in die Sitzluke. Den Höhepunkt von Schlamperei erlebte ich einmal bei einem „reinrassigen“ Seekajak: Nach einer Kenterung fiel ein Kanute aus seiner Sitzluke, weil sich der Süllrand völlig vom Oberschiff gelöst hatte. Übrigens, so etwas kann auch bei teuren Seekajaks passieren. Insofern schützt uns ein höherer Preis nicht davor, dass wir ein „sauschlecht“ verarbeitetes Seekajak ausgeliefert bekommen.

## 8. Sitz

Bei den nordamerikanischen Seekajaks treffen wir die wahren „Fernsehessel“ an. Dort gibt es Sitze, die in Längsrichtung (verbessert den Trimm), in Höhe (macht das Kajak kippliger oder weniger kipplig) und in Neigung (macht das Kajak bequemer) verstellbar sind, und zwar nicht nur an Land oder sondern auch unterwegs auf dem Wasser?

Zum richtigen Sitz gehört natürlich auch eine funktionelle **Rückenlehne**, die nicht nur den Rücken stützt (ist dafür wirklich eine Rückenlehne erforderlich, oder reicht es nicht, wenn die Sitzhinterkante etwas hochgezogen wird?), sondern auch so gestaltet ist, dass diese beim Eskimotieren bzw. beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung nicht stört? Welcher „Kenterbruder“ kennt es nicht, dass er nach dem Wiedereinstieg nicht sofort weiter paddeln kann, weil sein etwas gedankenlos konstruierter Rückengurt sich beim Hineinsetzen in die Sitzluke verdreht hat!

Ist das aber nun so schlimm? Nun, ich finde, dass es genügt, wenn uns beim Wiedereinstieg der Seegang Schwierigkeiten bereitet. Da ist es absolut unnötig, wenn wir nun auch noch mit den Tücken des Seekajaks kämpfen müssen, sei es:

- dass sich der Rückengurt beim Wiedereinstieg verdreht hat, sodass der „Kenterbruder“ sich nochmals erheben muss,
- ... um dann anschließend sich erneut zu erheben, weil er nun auf einem Teil des Spritzdeckentellers sitzt;
- dass er, wenn er nun endlich richtig in seiner Luke sitzt, plötzlich nicht in der Lage ist, seine Spritzdecke über den Süllrand zu legen und zu schließen,

- ... bzw., wenn er sie dann schließlich um den Süllrand bekommt, ein kleiner Brecher oder eine Drehung des Oberkörpers zur Seite genügt, dass die Spritzdecke sich wieder vom Süllrand löst.

Ja, das sind alles Probleme, die einen „Kenterbruder“, aber auch seinen Retter verzweifeln lassen kann.

## 9. Schenkelhalt

Ist die Sitzluke so gestaltet, dass sie für entsprechenden Schenkelhalt sorgt, der gerade bei Seegang bzw. beim Stützen & Rollen sehr wichtig ist? **Starre Schenkelstützen** sind besser als gar keine. Da sie nicht verstellbar sind, passen sie – wenn überhaupt – nur bei einer bestimmten „Sitzgröße“. Derjenige, dem die Schenkelstützen keinen Halt bieten, kann nur durch nachträgliche mehr oder weniger umfangreiche Bastelarbeit (hier: Schrauben & Kleben) – wenn überhaupt – für genügend Schenkelhalt sorgen.

Das Optimum stellen derzeit Schenkelstützen dar, die auf die Größe eines Kanuten anpassbar – da **verstellbar** – sind. Wir finden leider so etwas bislang fast ausschließlich nur bei einigen PE-Seekajaks. Minderwertige Seekajaks dagegen verfügen meist über gar keine Schenkelstützen bzw. über Schenkelstützen, die eigentlich keinen Schenkelhalt bieten.

Übrigens, der Schenkelhalt kann nicht so richtig während einer Sitzprobe im Trockenen, sondern nur auf dem Wasser geprüft werden, und zwar dann, wenn die Beinbekleidung feucht und rutschig ist. Erst dann zeigt sich, ob einem das Seekajak wirklich Schenkelhalt bietet.

Beim Prüfen des Schenkelhalts ist jedoch darauf zu achten, dass es uns auch möglich sein muss, die Beine vom Halt der Schenkelstützen zu lösen. Wenn wir nämlich mit unserem Seekajak Strecke paddeln wollen, muss es möglich sein, die Beine nicht nur zu spreizen (um den Schenkelhalt zu festigen), sondern auch parallel zu legen (um den Schenkelhalt zu lösen). Vorwärtspaddeln erfolgt nämlich nicht nur mit den Armen und Rücken, sondern auch mit den Beinen. Schenkelstützen dürfen daher nicht die Beinarbeit behindern. Sie sollen nur dafür da sein, damit der Kanute beim Paddeln im Seegang effizient Stützen & Rollen kann, d.h. beim Stützen & Rollen nicht den Sitzhalt verliert und aus der Sitzluke fällt.

## 10. Hüfthalt

Die Möglichkeit, den Sitz an der Hüftbreite des Kanuten anzupassen, ist ein Qualitätszeichen. Erreicht werden kann das dadurch, dass der Hersteller **unterschiedliche Sitzbreiten** anbietet bzw. als Extra anbietet, den Sitz mit verschiedenen dicken Hüftpolstern aus Schaumstoff auszurüsten, sodass dem Kanuten die nachträgliche Materialbeschaffung und Bastel- & Klebearbeit erspart bleibt. Bei „sauschlechten“ Seekajaks muss sich der Kunde selber um seinen Hüfthalt kümmern, leider aber auch bei vielen teureren Seekajaks.

## 11. Fußhalt

Gerade bei Seekajaks mit Steueranlage gibt es beträchtliche Qualitätsunterschiede, was die **Steuerpedalen** betrifft. Manche sind so konstruiert, dass sie keinen Fußhalt (auch nicht wenigstens einen Hackenhalt) bieten, sodass jeder Paddelschlag auch mit einer Bewegung der Füße und folglich mit einem Steuerausschlag einhergeht.

Manche Steueranlagenpedalerie lässt sich so schwer fixieren, dass sie sich immer wieder während der Fahrt verstellt.

Andere Steueranlagen erfordern anfänglich – bis dass die Pedalerie auf die Beinlänge eingestellt ist – eine große Fummelarbeit. Im Vergleich dazu bieten die Nordamerikaner Steueranlagen an, deren Pedalerie sogar während der Fahrt verstellt werden kann.

Schließlich wird die Pedalerie bei manchen Seekajaks auf Aluschiene befestigt, die so schlecht mit dem Bootskörper verklebt sein können, dass sie sich nach 1-2 Saisons wieder lösen.

## 12. Steueranlage

Minderwertige Skegs sind wohl m.E. noch nicht anzutreffen, wohl aber minderwertige Steueranlagen. Das Optimum stellt hier die unter dem Heck **integrierte Steueranlage** dar, die eingezogen weder beschädigt werden kann noch das Seekajak luvgerig werden lässt. Sie sollte jedoch so gestaltet werden, dass Sand & Schlick nicht dazu führen können, dass das Steuerblatt verklemmt.

Eine preiswertere und nicht ganz so effizient wirkende Alternative stellen die **Heckumklappsteueranlagen** (sog. „Flip-off“-Steueranlagen) dar, die dafür sorgen, dass sich das Steuerblatt auf das Achterdeck legen kann, damit es bei einer Kenterung mit Grundberührung nicht allzu sehr absteht und abbricht. Steuerblätter, die beim Hochziehen gen Himmel ragen bzw. Unterhecksteueranlagen, die nicht einziehbar sind, können bei Grundberührung spätestens beim Kentern in der Brandung beschädigt werden.

Leider sind die Steuerblatthalterungen solcher „Flip-off“-Steueranlagen vielfach viel zu voluminös bzw. scharfkantig gestaltet, sodass sich ein „Kenterbruder“ bzw. seine Retter daran verletzen können. Auch sind manche Steuerblätter bzw. Steuerblatthalterungen so schwach dimensioniert bzw. konstruiert, dass sie nicht surftüchtig sind, d.h. beim „Ritt“ über die Wellen verbiegen sie sich oder schwimmen auf. Schließlich sind einige Steueranlagen so simpel gestaltet, dass es Schwierigkeiten mit dem Hochziehen bzw. Herunterlassen des Steuerblattes gibt.

Last not least gibt es noch ein weiteres Problem mit der Steueranlage. Bei der Gestaltung des Hecks wird nicht immer berücksichtigt, dass anschließend am Heck eine Steueranlage befestigt wird. Die Folge ist, dass:

- entweder das Steuerblatt viel zu weit aus dem Wasser reicht und deshalb nicht effizient eingesetzt werden kann (eine Verlängerung des Steuerblattes ist nur eine recht unvollkommene Lösung dieses Problems)
- oder dass 20-30 cm des Hecks einfach abgeschnitten werden, damit das Steuerblatt etwas tiefer zu liegen kommt.

Bei der Konstruktion hochwertiger Seekajaks wird die Verwendung von Steueranlagen von vornherein berücksichtigt. Natürlich gibt es auch hochwertige Seekajaks, deren Konstrukteure gar nicht die Verwendung von Steueranlagen vorsehen. Leider ignorieren das vielfach die Händler und hängen nachträglich einfach ein Steuer ans Heck, egal wie wirksam es dort seine Arbeit verrichten kann. Nachträglich wundern wir uns dann, wie „sauschlecht“ ein solch teures Seekajak mit Steuer auf Kurs zu halten ist.

Übrigens, es gibt Experten unter uns Küstenkanuwanderern, die gänzlich auf Steuer und auch Skeg verzichten. Sie setzen ganz darauf, dass sie mit einer optimalen Bootsform (Knicksplanter?), dem richtigen Trimm und entsprechender Paddeltechnik ihr Seekajak auch bei rauen Gewässerbedingungen beherrschen, manchmal sogar bei Surfbedingungen. Leider bietet auch manch ein Billiganbieter Seekajaks ohne „Alles“ an. Meistens sind deren Bootsformen so wenig seegangstüchtig, dass noch nicht einmal ein Experte - geschweige

denn die anderen - damit auf einer Tour hinaus aufs Meer zurecht kommen können. D.h. so ein Kajak mag wohl als „Strandspielzeug“ aber nicht als Seekajak geeignet sein.

### 13. Gepäcklukendeckel

100%ig dicht sind eigentlich nur die **elastischen runden Lukendeckel**, so wie sie die Briten (VALLEY) als erstes, dann die Finnen (KAJAK-SPORT) und nun auch andere anbieten, vorausgesetzt die Hersteller haben die Deckelhalterungen dicht unters Oberdeck geklebt.

Die elastischen ovalen Lukendeckel sind praktisch, aber können auf Grund von Schlamperei beim Verkleben bzw. wegen Unachtsamkeit beim Verschließen der Deckel (eine Passgenauigkeit von 0° ist erforderlich!) undicht werden. Letzteres geht wohl aufs Konto des Kanuten, aber die meisten Hersteller erschweren es ihm auch, den ovalen Deckel passgenau aufzusetzen, da eine entsprechende Markierung auf dem Oberdeck und dem Deckel fehlt.

Die vielen anderen Deckel mit **Hartplastikdeckelverkleidung inkl. Neodeckelabdichtung**, die per **Riemen** vor dem Öffnen gesichert werden, sind nie ganz dicht, zumindest nicht dann wenn auch mal bei einem 5er Wind bzw. in der Brandung gepaddelt & gekentert wird. Gerade bei Billigbooten treffen wir noch häufig auf solche Deckelvarianten an, wahrscheinlich weil sie billiger einzubauen. Aber auch bei manchem teuren Seekajak finden wir sie. Es gibt halt immer noch Kanuten, die mehr Wert auf leichte statt auf wasserdichte Verstaubarkeit ihres Gepäcks legen, und die es sich nicht vorstellen können, dass sie nach einer Kenterung in ihrer Not versuchen, sich genau an jenen Riemen hochzuziehen, die eigentlich dazu da sind, den Gepäcklukendeckel wasserdicht geschlossen zu halten.

Vereinzelt versuchen auch Hersteller, Gepäcklukendeckel per aufblasbarem Fahrradschlauch auf dem Oberdeck zu fixieren und abzudichten. Aus welchen Gründen auch immer, gelang es jedoch nicht, stets die Deckel dicht zu bekommen. Außerdem gab es Schwierigkeiten mit der Temperaturempfindlichkeit der Schläuche (bei großen Temperaturunterschieden konnten sie schon mal platzen) bzw. mit der Rostempfindlichkeit der Ventile.

### 14. Fittings & Rettungshalteleine

Empfehlenswert sind auf dem Oberdeck **eingelassenen Fittings** (zwecks Befestigung der Rettungshalteleinen bzw. der Kartenhaltegummis). Suboptimal sind jene Halterungsösen, die einfach auf Deck einlaminiert sind (und bei starker Belastung ausbrechen können) bzw. verschraubt werden, gegebenenfalls ohne Unterlegscheiben, Abdichtung und mit scharfkantigen Schrauben, die die Gepäcksäcke beim Verstauen beschädigen können.

Der Einbau von integrierten Fittings ist etwas aufwändiger und somit teurer. Deshalb sparen manche Hersteller daran. Andere bieten dagegen an, gegen Aufpreis überall dort Fittings zu integrieren, wo wir sie haben möchten. Ich halte z.B. auf dem Vorderdeck mindestens 11 Fittings für erforderlich, wobei ein Paar Fittings seitlich direkt in Höhe der vorderen Sitzluke eingelassen werden sollte, damit die **mindestens 6-8 mm dicke Rettungshalteleine** überall einen festen und verletzungsfreien Halt bieten kann, und zwar sowohl dem „Kenterbruder“ als auch seinem Retter, wenn dieser beim Wiedereinstieg hilft. Bei manchem Billig-Seekajak wird ganz auf Fittings verzichtet bzw. werden nur 5 Fittings verschraubt, durch die max. eine 4 mm dünne, bei Kälte zum Messer mutierende Rettungshalteleine passt.

Integrierte Fittings sehen aber nicht nur schöner aus, sondern tragen auch dazu bei, dass wir uns nach einer Kenterung beim Wiedereinstieg nicht daran so leicht verletzen/stoßen bzw. hängen bleiben können, wie bei den lediglich aufgeschraubten Varianten.

## 15. Toggle

Wer noch nie nach einer Kenterung mit Ausstieg sein Seekajak festhalten musste, damit es nicht von der brechenden See fortgetrieben wird, weiß nicht, wie wichtig es ist, dass zumindest der **Bug-Toggle** so befestigt wird, dass wir an ihm unser Seekajak halten können, ohne dass dabei unsere Finger gequetscht werden können und unser Hand nicht ausgelenkt werden kann. Je billiger ein Seekajak übrigens ist, desto weniger Mühe macht sich der Hersteller bei der Befestigung des Haltegriffs am Bug. Vielfach spart er ihn ganz ein. Leider ist auch vielen Herstellern teurer Seekajaks der Nutzen richtig installierter Toggles unbekannt. Die Folge: Die meisten Toggles an Seekajaks sind „sauschlecht“ angebracht. Der Bastler ist dann wieder gefragt.

## 16. Integrierter Kompass

Manche Hersteller überlassen es dem Kanuten, ob und wie er einen Kompass aufs Deck schraubt. Andere bieten **extra Mulden** an, wo hinein der Kompass so eingebaut werden kann, dass er nicht nur optimal ablesbar, sondern zusätzlich auch bei Anwendung der X- oder T-Lenz-Methode nicht beschädigt werden kann. Das hat natürlich seinen Preis. Deshalb finden wir daher meist bei minderwertigen Seekajaks, aber manchmal auch bei den recht teuren „Amerikaner“, keine vorgefertigten Möglichkeiten zum Einbau eines Kompasses. Es muss dann wieder gebastelt, d.h. gelocht, gebohrt und verklebt werden, was wiederum typisch für minderwertige Seekajaks ist.

Übrigens, mit einem Handkompass lässt sich auf Seegang nur bei „Ententeichbedingungen“, navigieren. Und die Kompass, die wir per Elastikleine locker auf dem Vorderdeck befestigen können, funktionieren nicht so recht bei Seegang und sind auch schwerer abzulesen.

## 17. Kartendeck

Es ist schon ein Unterschied:

- ob ein Platz für die Seekarte vorgesehen ist oder der Platz vor der Sitzluke für eine Gepäckluke bzw. ein Gepäcknetz reserviert ist;
- ob das Vorderdeck so gestaltet oder geneigt ist, dass eine Seekarte gar nicht abgelesen werden kann,
- ob die Seekarte höchstens in DIN-A4-Hochformat oder auch in DIN-A3-Querformat drauf passt;
- ob die Seekarte so befestigt werden kann, dass weder Wind noch Brandung sie von Deck spülen kann (hierfür sind mindestens 3 Kartenhaltegummis = 6 Fittings erforderlich);
- und ob es möglich ist, die Seekarte etwas über den Süllrand hinauf auf die Spritzdecke zu ziehen, ohne dass die Seekarte dabei Falten schlägt und folglich immer unlesbarer wird (optimal ist dies dann gelöst, wenn der vordere Süllrand plan mit dem Kartendeck verläuft).

Die meisten „Billig-Seekajaks“, aber leider auch manche anderen Seekajaks zeichnen sich dadurch aus, dass seinem Hersteller gar nicht die Notwendigkeit bewusst ist, dass unterwegs auf dem Meer bei Seegang & Wind mit der Seekarte gearbeitet werden muss. Obwohl es kaum etwas kostet, bei der Konstruktion eines Seekajaks ein Kartendeck mit einzuplanen, wird es trotzdem nicht getan. Das hat wohl nichts mit minderwertiger Materialqualität, wohl aber mit minderwertiger Konstruktionsarbeit zu tun. Das Ergebnis ist jedoch dasselbe: Was der Hersteller verschlammt bzw. ignoriert, muss der Bastler wieder beheben. D.h. er bastelt solange an seinem Vorderdeck bzw. auf seiner Spritzdecke herum, bis die Seekarte festen Halt hat. ... und zum Schluss schimpft er noch nicht einmal über den Hersteller, sondern

freut sich über seine Bastelarbeit gerade so wie ein Hobbykoch, der eine fade schmeckende Tütensuppe mit ein paar Zutaten verfeinert.

## 18. Integrierte Lenzpumpe

Immer wieder werden Seekajaks angeboten, bei denen der Einbau von Lenzpumpen nicht vorgesehen ist, weder eine Hand- noch eine Fußlenzpumpe. Aber ist denn eine tragbare Handlenzpumpe soviel schlechter. Nun:

- sie muss griffbereit gelagert und wieder verstaut werden können,
- sie darf bei einer Kenterung während des Lenzvorganges nicht verloren gehen
- und sie ist bei Seegang nicht so effizient einzusetzen wie eine auf dem Kartdecken installierte Handlenzpumpe.

## 19. Volumen

Je kleiner das Sortiment eines Seekajak-Herstellers, desto geringer sind seine Kosten. Deshalb scheuen es gerade die Hersteller von „Billig“-Seekajaks, mehr als ein, zwei Seekajaks mit unterschiedlichem Volumen anzubieten. Das ist nicht weiter schlimm, wenn nicht die Händler, die solche Seekajaks vertreiben, beim Verkauf so tun, als ob das Volumen keine Kaufentscheidungsrelevanz besitzt. Die Folge: Manch eine Kanutin oder Kanute kauft sich ein Seekajak, welches ihm einfach nicht „passt“. Erst wenn sie damit später bei Wind & Welle nicht zurecht kommen, ahnen sie vielleicht, dass das nicht an ihnen, sondern am Seekajak liegt.

Die Hersteller teurer Seekajaks dagegen bieten eine ganze Vielfalt von verschieden großen, letztlich voluminösen Seekajaks an, sodass große wie kleine, schwere wie leichte Kanutinnen und Kanuten die Möglichkeit haben, das Seekajak zu finden, das wie maßgeschneidert ihren Anforderungen entspricht.

## 20. Extras

Es gibt noch eine Vielzahl weiterer Punkte, die ebenfalls darauf hindeuten, dass der Hersteller höherwertige Seekajak anbieten möchte, d.h. Seekajaks, die den Anforderungen des Küstenkanuwandern gerecht werden. Z.B.:

- Integrierte Reservepaddelhalterung: Sie ermöglicht eine leichtes Verstauen des Reservepaddels, sodass gar nicht mehr die Frage auftaucht, ob wir nun ein Reservepaddel mitnehmen wollen oder nicht. Der britische Hersteller P&H hatte so etwas angeboten, leider wurde das von den Kanuten nicht besonders honoriert, letztlich weil dies ein Paddel erforderte, welches nicht jedermann gefiel.
- Integrierte Trinkflaschenhalterung: Auch die hat sich nicht so recht durchsetzen können, verkleinerte sie doch den Heckgepäckraum. Außerdem ist es wohl noch praktischer, aus einem Trinkbeutel zu trinken, der über einen Schlauch mit dem Mund verbunden ist.
- Knierohr: Es bietet die Möglichkeit, in der Sitzluke in Höhe des Kartendecks Tagesutensilien zu verstauen und ähnelt vom Verwendungszweck der Tagesluke. Leider kann dann keine Handlenzpumpe eingebaut werden. - Erstaunlich auch, dass kein Hersteller auf die Idee kommt, unterm Kartendeck, und zwar links & rechts von der Handlenzpumpe je eine Art „Handschuhfach“ zu befestigen, z.B. in Form eines Netzes, ebenfalls zwecks Aufbewahrung von Tagesutensilien. Die Bastler unter uns stört das jedoch weniger.
- Diebstahlschutz: Eine extra einlamierte Öse z.B. hinter der Sitzluke könnte dazu dienen, auf recht einfache Weise eine Kette zu befestigen, um so den Diebstahl des Seekajaks zu erschweren.

- Integrierte Schleppleine mit Schnellaufzug: Sie erspart einem das lästige Verstauen und Hervorkramen der Schleppleine. Der Schnellaufzug müsste jedoch seewasserfest sein. Leider kenne ich so etwas nur von meinem Bodenstaubsauger, der auf diese Weise das E-Kabel im Nu frei gibt bzw. wieder einzieht.
- Maßgeschneiderte Spritzdecke: Nun, eine zum Seekajak farblich abgestimmte Paddeljacke bzw. ein Trockenanzug ist für manche der große Traum, aber die Spritzdecke sollte auch schon optimal auf den Süllrand abgestimmt sein und nicht nur farblich stimmen. Derzeit verlassen sich noch viel zu viele Hersteller darauf, dass irgendein Spritzdeckenschneider schon die richtige Spritzdecke für ihre Seekajaks anbietet. Die Folgen erleben wir auf jeder Tour: Leckende Spritzdecken, die wir mit klammen Fingern bzw. bei Stress kaum über den Süllrand ziehen können und die von brechenden Wellen aufgedrückt werden können.
- Reflexstreifen: Mittlerweile finden wir solche Reflexstreifen, die dazu dienen, in der Dunkelheit leichter gesehen zu werden, bei fast jeder Outdoorbekleidung. Kein Jogger käme auf die Idee zu behaupten, dass können wir uns doch leicht selber an unsere Jacken, Hosen, Mützen, Hand- und Fuß-Schuhe kleben bzw. wickeln! In der Seekajakbranche sieht das aber überwiegend so aus, dass das Sache der Kanuten und nicht des Herstellers ist, obwohl der Hersteller zum Verkleben von 4-6 Streifen ca. 1 Minute Arbeitszeit benötigt, während beim Kanuten u.U. ein halber Tag drauf geht (die Reflexstreifen müssen ja zunächst erst einmal beschafft werden, dann geht es ins Bootshaus, um sie zuzuschneiden und schließlich (faltenfrei!) aufs Seekajak zu kleben).
- Usw., usf. ....

## Welche Relevanz hat das für uns?

Insgesamt sind es 20 Punkte geworden, die als Indikator für minderwertige bzw. höherwertige Seekajaks dienen können. Leider wird derzeit auf dem Markt kein Seekajak angeboten, das alle diese Punkte erfüllt, aber es gibt gerade im allerniedrigsten Preissegment Seekajaks, die kaum einen dieser Punkte gerecht werden. Diese können wir zurecht als „sauschlecht“ abqualifizieren. Sie sind teilweise von solch schlechter Qualität, dass ihr - wenn auch noch so niedriger - Preis nicht gerechtfertigt ist.

M.E. ist es jedoch aus der Sicht des Küstenkanuwanderns durchaus diskutabel, die Behauptung zu vertreten, dass jedes Seekajak, welches nur in einem der hier aufgeführten Punkte eine minderwertige Lösung anbietet, dann als „sauschlecht“ einzustufen ist. Gibt es doch immer wieder Situationen beim Küstenkanuwandern, insbesondere dann, wenn das Seekajak nicht bei Ententeichbedingungen zum „Strandrutschen“ eingesetzt wird, sondern auch noch bei schwierigen Gewässerbedingungen (so ab einem Salzwasserschwierigkeitsgrad von SSG = III, welcher spätestens ab 4-5 Bft. Wind anzutreffen ist), bei denen es darauf ankommt, dass jeder einzelne dieser 20 Punkte voll stimmig ist. Z.B. gilt das auch für die Reflexstreifen. Spätestens dann, wenn wir bei Dunkelheit im Watt unser dort abgelegtes Seekajak suchen bzw. wenn wir wegen eines Notfalls bei Dunkelheit auf Kollisionskurs mit einem Fischerboot geraten, zeigt sich sehr schnell, was kein „sauschlechtes“ Seekajak ist.

Dennoch bleibt es jeder Kanutin und jedem Kanuten überlassen, ob er ein solches Seekajak für sich selber als „sauschlecht“ einstuft bzw. ob die hier kritisierten Schwachstellen für ihn irgendwelche Relevanz besitzen. Auch mit einem „sauschlechten“ Seekajak kann auf dem Wasser gepaddelt werden. Vielen genügt das. Mittlerweile sind auf Flüssen und See mehr Seekajaks anzutreffen als an der Küste. Warum sollen die alle „hochseetüchtig“ sein. Wenn wir jedoch irgendwann einmal höhere Anforderungen an ein Seekajak stellen, können wir mit mehr oder weniger intensiver **Bastelarbeit** noch manches, leider aber nicht alles aus einem „sauschlechten“ Seekajak herausholen. Wer „zwei linke Hände“ hat bzw. lieber mit seinem Seekajak paddeln gehen als an ihm herumbasteln möchte, der sollte jedoch vor dem Kauf eines Seekajaks erkennen können, ob das Seekajak, für das er sich gern ent-



scheiden möchte, für die Seefahrt taugt. Ich hoffe, dieser Beitrag hier ist ihm dabei etwas von Nutzen.

**Hinweis:** Ich danke Gerold Büschen für seine kritischen Anmerkungen sowie Ulf Böckenholt, KajakFun, Mark Huber, Ralf Schmidt & Seelöwe für ihre Anregungen, die sie mir im SEEKA-JAKFORUM.de gaben, in dem ich dieses Thema Anfang Febr. 2006 als erstes zur Diskussion unter dem Thread „Billig-Seekajaks: Woran können wir sie erkennen“ gestellt hatte.

(Erstfassung: 09/04/06)

**Links:**

DKV Marktübersicht: Seekajaks (Einer)

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf)

Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf)

Seekajak-Kauf: 10 wichtige Stichpunkte

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Stichpunkte.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Stichpunkte.pdf)

Sausichere Seekajaks. Zur Kippligkeit von Seekajaks: 10 wacklige Tatsachen

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sausichere-Seekajaks.pdf)

Sauschnelle Seekajaks. Na, gibt's denn so 'was?

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sauschnelle-Seekajaks.pdf)

S-Klasse-Seekajaks. Etwas für leichte Mädchen, nichts für schwere Jungs

è [www.kanu.de/nuke/downloads/S-Klasse-Seekajaks.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/S-Klasse-Seekajaks.pdf)

Volumen & Sitzhalt. 2 kaufentscheidungsrelevante Kriterien

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf)

Kielschutz: Technik & Taktik. 10 schützende bzw. schonende Möglichkeiten

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Kielschutz.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kielschutz.pdf)

Toggles. 10 nicht ganz haltlose Punkte

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf)

Sichtbarkeit. 10 einleuchtende Punkte

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf)

Seetüchtige Ausrüstungsgegenstände. 10 praktische Tipps

è [www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf)