

erstellt: August 2003  
aktualisiert: 10. Oktober 2005



# *PakCanoe Falt-Canadier der Firma Pakboats in der Praxis*

## **Inhaltsübersicht:**

[Allgemeines zu Faltcanadiern](#)

[Historie der PakCanoe's von Pakboats](#)

[Besondere Konstruktionsmerkmale der PakCanoe von Pakboats / Kurzinfo](#)

[Die PakCanoe-Modellreihe / verfügbares Zubehör](#)

[Praxistest in Lappland](#)

[Gewicht/ Konstruktionsmerkmale/ Aufbau/ etc.](#)

[Fahreigenschaften auf Flachwasser](#)

[Fahreigenschaften auf fließenden Gewässern und im Wildwasser](#)

[Beanspruchbarkeit der Boote bei Steinkontakt / Haltbarkeit bei Dauerbelastung](#)

[Flexibilität des Rumpfes](#)

[Kehrwasserfahren / Quersteifigkeit des Rumpfes beim Hebeln](#)

[Auftrieb der PakCanoe's - Vorteile der Luftkammern \(„Air Tubes“\) / Funktion des Auftriebs](#)

[Portagen - Umtragungen / Tragejoch](#)

## [Transport von Faltcanadiern auf einem Fahrzeug](#)

## [PakCanoe 150 Solo-Boot / Eignung der PakCanoe's als Solo-Boote allgemein](#)

## [Reparaturen in der Wildnis/ Tipps für Reparaturen allgemein](#)

## [Nachteile/ Schwachstellen/ Wünsche](#)

## [Fazit zu den PakCanoe's von Pakboats](#)

## [Fachhändler für Pakboats / Bezugsquellen / Infos](#)

# **Allgemeines zu Faltcanadiern**

Faltcanadier erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit. Kleines Packmaß, keine Transport- und Aufbewahrungsprobleme, geringes Gewicht, gute Fahreigenschaften etc. sind für viele Paddler zugkräftige Argumente. Nicht ein jeder hat die räumlichen Gegebenheiten, einen „dicken fetten“ 16 oder 17-Fuß Wandercanadier lagern zu können.

Bei anspruchsvolleren Wildnis-Trips, die einen Transport des Bootes per Flugzeug zur Einsatzstelle erforderlich machen, sind heutzutage Falt- oder Schlauchcanadier oft die einzige Möglichkeit, wegen der stets strenger werdenden gesetzlichen Bestimmungen zum Transport von Canadiern an Flugzeugen, und den satten Preisen von Air Charteren. Häufig kann dadurch ein kleinerer preiswerterer Flugzeugtyp gewählt werden, was die Anschaffungskosten für ein Boot sofort amortisiert.

Bei „normalen“ Flugreisen mit den einschlägigen Airlines zählen die verpackten Boote einfach als übliches Gepäckstück. Von den Fahreigenschaften sind Faltcanadier mit einem starren Boot durchaus vergleichbar, auch wenn sich im Wildwasser ein paar Besonderheiten ergeben, dazu aber später.

Die andere Alternative zu Faltcanadiern sind Schlauchcanadier, wie z.B. XR-Trekking, Grabner Outside/ Adventure, etc. Ihre Fahreigenschaften weichen dagegen von einem Boot mit festem Rumpf ganz erheblich ab, und generell nicht miteinander vergleichbar. Ihr Haupteinsatzgebiet liegt in fließenden Gewässern und im Wildwasserbereich, wo sie sehr sichere Fahreigenschaften aufweisen und auch dem ungeübteren Paddler eine Befahrung ermöglichen. Auf ruhigen und stehenden Gewässern dagegen ist ihr langsames, zähes Fahrverhalten schon sehr nachteilig zu nennen. Zudem sind sie ganz besonders windempfindlich, und das Platzangebot für eine größere Unternehmung mit Sack und Pack ist ziemlich eingeschränkt. Insgesamt gesehen hält sich das reine Fahrvergnügen mit ihnen im Flachwasser auf Dauer doch in Grenzen, überhaupt wenn man einmal die Vorzüge eines starren Canadiers im Vergleich dazu kennen gelernt hat.

Einen sehr guten Kompromiss bieten hier meines Erachtens die schon genannten Faltcanadier. Wie schon gesagt: Sie bieten nahezu die gleich guten Fahreigenschaften wie ein starres Boot, und zusammengepackt sind sie etwa mit der Größe und dem günstigen Gewicht von Schlauchbooten zu vergleichen.

Bei Wildnis-Trips bieten sie zudem noch weitere Vorteile, auf die wir noch zu sprechen kommen. Während die „Ally“-Boote der norwegischen Firma Bergans <http://www.bergans.no/> bei uns sehr populär und weit verbreitet sind, führen die PakCanoe's der US-amerikanischen Firma Pakboats <http://www.pakboats.com/> hierzulande ganz zu unrecht noch ein ziemliches Schattendasein. Infos zu den Ally's finden sich im Internet zur Genüge, bei den PakCanoe's möchte ich hiermit versuchen diese Lücke etwas zu schließen.

## Historie der PakCanoe's von Pakboats

Beiden Konkurrenten ist gemein, dass sie aus einer strapazierfähigen äußeren PVC-Haut bestehen (analog einer LKW-Plane), das durch ein zusammengestecktes Gerippe aus dünnen Aluminiumrohren ausgesteift ist.

Entwickelt und gebaut werden die PakCanoe's von dem Norweger Alv Elvestad in dem US-Bundesstaat New Hampshire.

Alv Elvestad kann auf eine jahrzehntelange Erfahrung im Umgang mit Faltcanadiern zurückblicken. 10 Jahre lang (von 1984 bis 1994) war er Importeur der Ally's in Nordamerika, die sich dort bei zahlreichen anspruchsvollen Wildnis-Trips großer Beliebtheit erfreut haben.

Allerdings haben sich bei diesen Unternehmungen an den damaligen Ally-Modellen auch diverse Schwachstellen herauskristallisiert, und Lösungsvorschläge zur Verbesserung wurden von dem Importeur an die Herstellerfirma herangetragen. Diese fanden jedoch bei dem Hersteller Bergans in Norwegen kein Gehör, die Boote ließen sich auch so gut auf dem Markt absetzen.

Daraufhin hat Alv Elvestad die Entscheidung getroffen, einen besseren Faltcanadier zu entwickeln und zu fertigen.

Die PakCanoe's sind also nicht einfach nur Kopien des Ally-Konzeptes, um ein Stück „Kuchen“ vom Faltcanadier Markt abzuhaben.

In den ersten Jahren wurden diese Boote exklusiv als „Escape-Series“ von dem amerikanischen Canadierhersteller Mad River vertrieben, und seit 1998

dann unter eigener Regie unter dem Firmennamen „Pakboats“ die Produktpalette der „PakCanoe“-Modelle.

Ergänzt werden die PakCanoe's noch durch superleichte Falt-Kajaks, den „Puffin“-Modellen.

In der Zwischenzeit sind übrigens diverse Optimierungen bei den Ally-Modellen eingeflossen. Ein direkter Vergleich zwischen Ally und PakCanoe's ist mir jedoch nicht möglich.



**Der Konstrukteur der  
PakCanoe's: Alv Elvestad**

## Besondere Konstruktionsmerkmale der PakCanoe von Pakboats / Kurzinfo

Ein kurzer Vorgriff.

Die PakCanoe zeichnen sich im wesentlichen durch 2 Besonderheiten aus:

- ?? Eine geschlossenzellige Schaumstoffmatte auf dem Boden des Bootes, die an der Außenhaut fixiert ist.  
Mit ca. 6 mm ist sie dünner wie bei anderen Herstellern, aber dafür ist das Material des Bodens besonders robust ausgeführt und zusätzlich mit Kielstreifen versehen.  
Dadurch ergibt sich ein kleineres Packmaß wie bei der Konkurrenz, und der Aufbau ist durch die fixe Bodenmatte wesentlich einfacher.  
Die Oberfläche der Matte selbst ist glatt, und sehr robust und reißfest ausgeführt, eine Beschädigungsgefahr besteht kaum. Im Fall des Falles wäre sie zudem problemlos zu reparieren bzw. auszutauschen.

Eine dickere Bodenmatte hätte den Nachteil, dass sie sich sehr negativ auf die Stabilität des Bootes auswirkt, wenn es mit Wasser gefüllt sein sollte. Der Schaum ist ja ganz unten im Boot platziert, so dass er dann zwangsläufig unter Wasser ist.  
Wegen des Auftriebs ist der Schaum aber bemüht an die Wasseroberfläche zu gelangen. Dies würde das Boot letztlich instabil machen (Erhöhung der Kippgefahr).

- ?? An den Seitenwänden links/ rechts sind innen zwischen Außenhaut und Gestänge jeweils 3 separate Luftkammern über die gesamte Länge des Bootes angeordnet (= „Air Tubes“).  
Sie sorgen für die Spannung der Bootshaut, liefern den Löwenanteil für den Auftrieb und sie dienen zusätzlich als Puffer bzw. „Stoßdämpfer“.  
Das Fehlen dieser „Stoßdämpfung“ an den Seitenwänden ist bei anderen Faltsanadier Konstruktionen ein Schwachpunkt.  
Bei eventuellem seitlichen Steinkontakt („entlangschrabbern“) ist nämlich der Abrieb an der Außenhaut genau dort relativ hoch, wo das Gestänge direkt an der Seitenwand anliegt (sehr hohe punktuelle Belastung; keine Nachgiebigkeit).

Zudem trägt dieses Konstruktionsprinzip zur Erhöhung der Sicherheit bei, da die „Air Tubes“ sehr effektiv Auftrieb liefern, wenn das Boot innen mit Wasser gefüllt sein sollte (seitlich angeordneter Auftrieb stabilisiert ein Boot wirkungsvoll).  
Nähere Infos zur Wirkungsweise des Auftriebs unter [„Auftrieb der PakCanoe's - Vorteile der Luftkammern \(„Air Tubes“\) / Funktion des Auftriebs“](#).

Als weitere Besonderheit sind alle Segmente der Längsstreben über eine Gummischnur verbunden (wie z.B. bei Klein-Zelten ebenfalls üblich), und nicht durch anfällige Feder-Verbindungselemente (ein weiterer Schwachpunkt bei anderen Konstruktionen).  
Mit den Modellen des Jahres 2005 sind nochmals eine ganze Reihe von Detailverbesserungen in die Serie eingeflossen.

Wie allgemein bei Faltsanadier dieser Art üblich, ist der Rumpf in sich zwar steif, aber in Längsrichtung flexibel.

## Die PakCanoe-Modellreihe / verfügbares Zubehör

Die falt-Canadier werden in einer Länge von 14/ 15/ 16/ 16,5 und 17 Fuß angeboten, also in Längen von 4,25/ 4,55/ 4,90/ 5,05 und 5,20 Metern.

Die Länge in Fuß spiegelt sich auch im Namen der Boote wieder: PakCanoe 140, 150, 160, 165 und 170.

Mitte 2004 wurde die Modellpalette wieder durch das besonders universell einsetzbare PakCanoe 165 ergänzt (sehr gut geeignet für Solo als auch Tandemeinsatz).

Die Modelle 140 und 150 sind Solo-Boote (Solo = von 1 Person gepaddelt; Lieferung mit 1 Sitz), aber ggf. auch als Tandems erhältlich (= 140T und 150T; Lieferung mit 2 Sitzen).

In der Solo-Version sind sie sowohl als Tourenboot, wie auch für bewegtes Wasser bis hin zum schweren Wildwasser geeignet, bieten also ein weites Einsatzspektrum.

Über das Solo-Modell berichte ich in dem späteren Abschnitt „[PakCanoe 150 Solo-Boot / Eignung der PakCanoe's als Solo-Boote allgemein](#)“ noch speziell.

Die 140T und 150T haben die gleiche äußere Bootshülle wie die Solo-Boote, sind aber etwas breiter und dafür etwas niedriger (Höhe Seitenwände).

Das Modell 140T ist daher ein besonders stabiles (= kentersicheres) Boot für Tagestrips und Angler, und das 150T ein besonders stabiles Boot für den gelegentlichen Familiengebrauch und für Angler.

Es gibt als Zubehör spezielle Umrüstsätze für diese beiden Boote (Satz Querspanten), damit sowohl die Ausführung „T“ als auch „Solo“ je nach Bedarf dargestellt werden kann (= Conversion Kit).

Für das „165-er“ ist dies ebenfalls erhältlich.

Das „165-er“ entspricht in der Breite dem „150-er“. Diese sind etwas schmaler als die Modelle 160 und 170. Daher ist es sehr gut für Solo-Betrieb geeignet, aber auch für Tandem-Einsatz.

Mit dem Conversion-Kit (165T) ist es in der Lage auch sehr umfangreiche Ausrüstung für einen langen Trip transportieren zu können.

Obwohl die Seitenwand des 165T zwangsläufig etwas niedriger ist (34 statt 36 cm), ist dies im bewegteren Wasser/ WW kein nennenswertes Handicap, da der flexible Rumpf dies ausgleichen kann (zur Flexibilität der Rümpfe später noch ausführliche Infos).

Als Allroundboot ebenfalls gut geeignet ist das PakCanoe 160.

Es ist für ausgedehnte Gepäckfahrten mit 2 Personen noch geeignet, und stellt auch den Solofahrer vor keine Probleme.

Das „170-er“ dagegen ist als Tandem schlechthin das „Arbeitspferd“ für ausgedehnte Wildnis-Trips oder gar Expeditionen.

Durch seine Länge und breite fasst es sehr viel Gepäck, und eignet sich durch sein Volumen auch hervorragend für seichte Flussabschnitte.

Als Solo-Boot ist es allerdings nur sehr bedingt geeignet und empfehlenswert.

Alle Boote sind in den Farben rot oder grün erhältlich, und es steht für sie eine ganze Reihe von optionalem Zubehör zur Verfügung.

Dazu zählen 2-fach teilbare Paddel passend in den Transportsack, Kniepolster (Knie-Pads), Tragejoch aus Holz (Yoke), D-Ring Platten und der Umrüstsatz bei den Modellen 140/ 150/ 165.

Darüber hinaus gibt es noch:

Spritzdecke (2-teilig) mit Schürzen, individuell längsverstellbaren Sitz, Passagier-Sitz, Sitzkissen,

Reparatursatz (dieser ist identisch mit dem Original-Kit bei der Auslieferung), Kielstreifen zur Verstärkung inkl. Kleber.

**Anmerkungen:**

Die Modelle 160, 165 und 170 der Jahre 2003 und 2004 waren ab Werk mit dem optionalen „Expedition-Outfitting“ (= Expeditions-Ausstattung) erhältlich.

Dieses Sonderausstattungspaket hatte eine vormontierte Spritzdecke, Tragejoch, zwei Paar Kniepolster (= „Knie-Pads“), sowie fertig aufgeklebte Kielstreifen und D-Ring Platten an Bug/Heck beinhaltet (z. B. für die Befestigung von Bootsleinen).

Damit war dann das PakCanoe sofort expeditionsgeeignet ausgerüstet.

Die Modelle ab 2005 sind nun generell serienmäßig mit den beiden zuletzt genannten Details ausgerüstet (Kielstreifen und D-Ring Platten an Bug/Heck). Das Expeditions-Paket wird daher nicht mehr angeboten. Ggf. Spritzdecke, Tragejoch und Kniepolster bei Bedarf individuell ergänzen.

Für Angler, Fischer und Jäger von besonderem Interesse sind:

Motorhalterung für kleinen Motor seitlich (vorzugsweise ein Elektromotor), seitliche Ausleger für hohe Kippstabilität sowie Rigs für den Süllrand, um die PakCanoe's auch als Ruderboot einsetzen zu können.

Der Vollständigkeit halber kurz eine Übersicht der PakCanoe Modellpalette der Fa. Pakboats:

<b>Modell</b>	<b>Breite max. [cm]</b>	<b>Breite am Süllrand [cm]</b>	<b>Höhe [cm]</b>	<b>Gewicht [kg] (**)</b>	<b>Länge [Fuß] [cm]</b>	<b>Zuladung [kg]</b>
PakCanoe 140 (Solo)	81	76	36	18,7	14 425	180
PakCanoe 140 T	86	81	34	19,5	14 425	180
PakCanoe 150 (Solo)	84	79	36	21,1	15 455	300
PakCanoe 150 T	89	84	34	22,1	15 455	300
PakCanoe 160	94	89	36	23,3	16 490	350
PakCanoe 165(*) (Solo+ Tandem)	84	79	36	24,1	16,5 505	375
PakCanoe 165 T(*) (Tandem breit)	89	84	34	24,9	16,5 505	375
PakCanoe 170	96	91	36	25,5	17 520	415

(\*) Das Modell 165/ 165T steht seit dem 2. Quartal 2004 wieder zur Verfügung.

(\*\*) Gewicht der Modelle ab 2005, d. h. mit serienmäßigen Kielstreifen und Verstärkungen am Süllrand.



## Praxistest in Lappland

In Lappland, auf der hügeligen Hochfläche der Finnmarksvidda, sollen sich nun einige PakCanoe's der Firma Pakboats in der Praxis auf einem längeren anspruchsvollen Wildnis-Trip bewähren. Ziel ist es, die Boote unter harter Beanspruchung auf Herz und Nieren zu prüfen und ggf. Schwachstellen aufzuspüren.

Dabei werden die Boote zwar verantwortungsbewusst und mit gesundem Menschenverstand eingesetzt, aber keineswegs geschont.

Um irgendwelchen Spekulationen und Missverständnissen zuvor zu kommen:

Die Tour hat zwar Alv Elvestad organisiert und dafür die PakCanoe's zur Verfügung gestellt, trotzdem bin ich bemüht so objektiv wie möglich über die Vor- und Nachteile dieser Boote zu berichten.

Mit in der „Test-Crew“ ist u.a. der bekannte kanadische Buchautor, Fotograf und Canoe-Instructor Ausbilder Rolf Kraiker mit seiner Familie ( <http://www.blazingpaddles.on.ca/> ), die Amerikanerin Laurie Gullion (Canoe-Instructor Ausbilderin bei der American Canoe Association (ACA)), sowie der Norweger Espen Brestbakmo.

Espen veranstaltet im Winter in Nordnorwegen Hundeschlittentouren, und im Sommer Paddeltouren im Dividalen/ auf dem Fluss Malselven ( <http://www.undervegs.no/> ). Er verfügt dazu über eine kleine Flotte von Ally-Faltcanadiern (ca. 6 Boote).

Espen hat also eine Menge Erfahrung mit Faltcanadiern, und kann sehr gut Vergleiche zu den beiden Konkurrenten ziehen.

Die insgesamt 10-köpfige Paddlertruppe ist zunächst mit 5 Booten ausgerüstet:  
2 PakCanoe 170, 1 PakCanoe 160 und 2 PakCanoe's 165.

Das zuletzt genannte Modell 165 erfuhr im Jahr 2004 infolge dieses Praxistests erfreulicherweise eine Renaissance, und ist seit Mitte 2004 wieder offiziell im Programm von Pakboats.

## Gewicht/ Konstruktionsmerkmale/ Aufbau/ etc.

### *Gewicht/ Packmaß*

Ca. 24 kg lasten in Form eines einfachen, aber soliden Packsackes mit Tragegurt auf meinen Schultern, die ich vom Landeplatz des Hubschraubers zum anvisierten Übernachtungsplatz schleppe.

Mit einem festen Canadier wäre diese Unternehmung schon gar nicht möglich gewesen.

Ein riesengroßer Vorteil der Faltcanadier, auch Touren in entlegeneren Gebieten problemlos zu ermöglichen.

Zudem kann wie eingangs schon erwähnt, durch die Verwendung dieser Boote in der Regel ein kleinerer Flugzeugtyp gechartert werden. Dies schlägt in der Kostenbilanz signifikant zu Buche. Rolf Kraiker berichtet beispielsweise von seiner Paddeltour auf dem Horton River in den kanadischen Northwest-Territories. Durch den Einsatz von PakCanoe's konnte auf eine teure Twin Otter verzichtet werden. Mit dem gesparten Geld war der Kaufpreis von 2 Booten bereits finanziert und darüber hinaus noch ein ordentlicher Batzen bares.

Ein Gewicht von 24 kg für das „170-er“ kann sich für ein 17-Fuß Boot wirklich sehen lassen.

Das PakCanoe 160 bringt ca. 23 kg auf die Waage.

Die Konkurrenzprodukte mögen zwar ein paar wenige Kilos leichter sein, aber der besonders robuste Bootsboden, und die einzigartigen seitlichen Luftkammern schlagen sich in einem etwas höheren Gewicht nieder. Wegen der damit verbundenen Vorteile wie sich noch zeigen wird, nicht unbedingt ein Nachteil zu nennen.

Ebenso seit 2005 die serienmäßigen Kielstreifen und die Verstärkungen am Süllrand.

Ein für solche Wildnis-Trips mit Stromschnellen aller Art im Bereich Wildwasser I-III geeignetes starres Boot (breite seichte steinige Passagen; Schwallstrecken; größere Wellen; Wasserwucht in Walzen und Löchern; Stufen und Absätze), z.B. aus dem strapazierfähigen Material Royalex, würde ohne mit der Wimper zu zucken locker 12/ 15/ 20 kg mehr auf die Waage bringen.

Ein qualitativ hochwertiges Boot aus dem Material PE (Polyethylen) noch mehr.

Der einfache aber praktische Transportsack (Größe ca. 89x43x33 cm) ist übrigens serienmäßig im Lieferumfang eines Bootes enthalten. Das ist bei anderen Herstellern bisher nicht der Fall.

Bei Preisvergleichen also ggf. mit einkalkulieren, und beim Vergleich von Gewichtsangaben berücksichtigen.

Dieser nimmt komplett alle zum Aufbau erforderlichen Teile, inkl. Bootshaut und zweier Sitze auf. Das optional erhältliche Zubehör wie Tragejoch, Kniepolster und 2-fach geteilte Stechpaddel würden ggf. auch noch hineinpassen.

Da liegen sie nun ausgebreitet: Ca. 20 Einzelteile warten auf den Zusammenbau.

Natürlich habe ich schon vorab neugierig die sehr ausführliche Aufbauanleitung in deutscher Sprache studiert, die keine Frage offen lässt.

Aber nun ist konkret unser Geschick als „Bootsbauer“ gefragt.

### ***Außenhaut/ Bodenmatte***

Zunächst wird die robuste, massiv verstärkte Außenhaut ausgebreitet.

Sie besteht aus einem strapazierfähigen synthetischen Gewebe, die mit einer besonders abriebfesten PVC-Haut beschichtet ist.

Die Außenhaut des Bodens ist dabei noch stärker ausgeführt (1300 gr./qm), als die Außenhaut der Seitenwand.

Innen ist die Bootshülle im Bodenbereich mit geschlossenzelligem Schaum versehen, also dieser fixen Bodenmatte (Stärke ca. 6 mm). Während die Matte früher fest mit der Hülle verbunden war, ist sie ab 2005 nur noch an mehreren Stellen fixiert und lässt sich ggf. auch austauschen.

Seit 2005 ist der Boden noch zusätzlich serienmäßig mit 5 Kielstreifen versehen (unter jedem Längsstab einer).

Dieser Schaum verhindert eine hohe punktuelle Druckbelastung der Hülle, wo diese direkt an den Gestängesegmenten anliegt.

Damit wird eine hohe Abriebfestigkeit erzielt. Dies v.a. auch bei eventuellem Steinkontakt, da der elastische Schaum dann nachgibt.

Diese Bodenmatte isoliert zudem effektiv gegen die Kälte des Wassers, und sorgt für Auftrieb bei einer eventuellen Kenterung.

Der Aufbau des Bootes gelingt durch die fixierte Bodenmatte sehr einfach.

Weder bei der Montage noch im Fahrbetrieb kann sich dieser Boden innerhalb des Bootes verschieben.



Dass der Aufbau durch die feste Matte wesentlich einfacher ist als beim Konkurrent Ally bestätigt auch Espen Brestbakmo.

Die Oberfläche der Matte selbst ist glatt, und sehr robust und reißfest ausgeführt. Eine ernsthafte Beschädigung der Matte ist dadurch meines Erachtens ziemlich unwahrscheinlich. Dieser Eindruck hat sich dann auch während der Tour bestätigt (siehe hierzu auch „[Beanspruchbarkeit der Boote bei Steinkontakt/ Haltbarkeit bei Dauerbelastung](#)“). Wie trotzdem eventuelle Blessuren problemlos beseitigt werden können, ist in dem Abschnitt „[Reparaturen in der Wildnis/ Tipps für Reparaturen allgemein](#)“ beschrieben.

### ***Alugestänge/ Bootsgerippe***

Im gesamten müssen 9 Längstreben verbaut werden. Sie haben Farbmarkierungen um den Aufbau zu erleichtern.

Zudem sind die einzelnen Segmente der Stangen (Länge max. 81 cm) über die schon erwähnte Gummischnur verbunden.

Somit sind diese gegen Verlust oder Falschmontage gesichert. Das Ineinanderstecken selbst geht natürlich ebenfalls Ruck-Zuck.

Im zerlegten Zustand der Boote sind alle diese Längsstangen mit in der Bootshaut eingerollt, und steht als eine kompakte Rolle seitlich im Packsack.

Daneben haben dann noch all die Querstreben (Spanten), Süllrandendstücke, Bug-/ Heckstäbe (Steven), die beiden gepolsterten Sitze, eine kleine Luftpumpe, das Reparatur-Set usw. Platz. Ist alles wie noch vorhin im Packsack verstaut, eine kompakte Einheit in der Größe eines dicken fetten Rucksackes von ca. 90 cm Höhe und einem Umfang von etwa 145 cm (PakCanoe 170).

Ich möchte aber hier jetzt nicht im Detail den Zusammenbau beschreiben, sondern nur ein paar wesentliche Dinge erwähnen.

Die deutsche Bauanleitung von Pakboats für die PakCanoe's steht bei Interesse [hier](#) als PDF-Datei zur Verfügung.

Zunächst werden links und rechts die Süllrandstäbe (rote Farbmarkierung) in die Kanäle der Kanuhaut eingeführt.

Wird diese dabei etwas beiseite geschlagen, so dass sich eine möglichst gerade Linie ergibt, gelingt dies ohne Mühe. Es muss eben vermieden werden, dass die Stäbe durch die Öffnungen in den Kanälen für die Querspannen vorzeitig nach außen dringen.

Insgesamt betrachtet aber wohl die fummeligste Arbeit des gesamten Aufbaues.

Anmerkung:

Süllrand = die obere umlaufende Kante eines Canadiers, teilweise auch Dollbord oder im englischen Gunnels genannt.

Übrigens empfiehlt es sich beim Zerlegen des Bootes, beim Herausziehen der Süllrandstäbe, diese zum Boden hin etwas durchzubiegen. So wird effektiv vermieden, dass sich die einzelnen Segmente vorab in dem Kanal voneinander lösen.

Die beiden Süllrandstäbe werden dann jeweils an Bug und Heck durch die hufeisenförmigen Süllrandendstücke miteinander verbunden.

Tritt man dabei in das Boot und spreizt mit den Beinen den Süllrand etwas auseinander, gelingt die Montage/ Demontage dieser Endstücke problemlos.

Danach wird der Kielstab (Mittelachse) eingelegt, und an den Enden jeweils der gebogene Bug-/ Heckstab eingesteckt. Bug-/ Heckstab ist dabei baugleich, sie bilden die Steven.

Anschließend werden diese von unten in die Süllrandendstücke eingeclipst (C-Clip).

Nach und nach dann die 4 anderen Längsstäbe in die Zapfen (Gabeln) der Bug-/ Heckstäbe einführen.

Die Farbmarkierungen helfen dabei, und schon innerhalb kurzer Zeit nimmt das Boot erste Gestalt an.

### ***Luftkanäle/ „Air Tubes“***

Nun ist die Zeit gekommen, in der die Luftkanäle schon eine ihrer vielen Funktionen erfüllen - sie werden leicht aufgeblasen, um den weiteren Aufbau zu erleichtern.

Eine Besonderheit des Konzeptes von Pakboats sind, wie eingangs schon erwähnt, die im Inneren an den Seitenwänden angebrachten Luftkanäle. Sie erstrecken sich über die gesamte Bootslänge.

Diese „Air Tubes“ bieten jeweils links und rechts an einem Stück 3 separate Luftkanäle.

Jetzt werden die Querstäbe, also die Spanten eingesetzt. Dabei bilden robuste Schnappverschlüsse die Verbindung zu den unteren Längsstäben, und C-förmige Clipse zu den oberen Süllrandstäben. Durch den leichten Druck in den Luftkanälen werden alle Bauteile in Form gehalten, aber ohne dass große Kräfte bei der Montage erforderlich wären.

Werkzeug o.ä. ist für den Aufbau nicht erforderlich.

Beim Einsetzen der Quer-Spanten in der Mitte beginnen, also zunächst die breitesten Teile einfügen.

Dabei darauf achten, dass die Spanten seitenrichtig eingesetzt werden. D.h., dass die eckige Kante der Kunststoffteile auch in die Schnappverschlüsse der unteren Längsstäbe einrasten können.

Gegen unbeabsichtigtes Öffnen werden die Schnappverschlüsse anschließend mit vormontierten, unverlierbaren Gummiringen gesichert. Im Bedarfsfalle lassen sich die Gummiringe sehr leicht ersetzen.

Dann nicht vergessen rechtzeitig links und rechts den Seitenstab mit den Endkappen in die Nut zwischen den beiden unteren Luftkanälen einzuführen, bevor die restlichen Spanten verbaut werden.

Nach Abschluss der Arbeiten werden die Luftkammern mit einer kleinen Pumpe stärker aufgeblasen, bis sie sich hart anfühlen, das Boot erhält damit seine entgeltige Spannung.

Aber auch wenn die Luftkammern nur von Mund aufgeblasen werden, ist die Funktionsfähigkeit des Bootes voll gewährleistet.

Auf der gesamten Tour haben wir nie die Pumpe benutzt, sondern einfach nur das, was die Lunge so hergibt. Dies hat vollkommen ausgereicht.

Wesentlicher ist, je nach veränderter Außen- oder Wassertemperatur ggf. erschlaffte Luftkanäle wieder aufzublasen, da diese zudem eine wesentliche Schutzfunktion bei seitlichem Kontakt von Hindernissen (z.B. Steinen) erfüllen. Dazu später aber mehr.



**Bootshaut mit der fixen Bodenmatte ist ausgebreitet. Der Süllrand ist montiert (Süllrandstäbe + Süllrandendstücke) Kielstab ist eingelegt**



**Bug- u. Heckstab ist in Kielstab eingesteckt, und vorn/ hinten in die Süllrandendstücke eingeklipst. Nun montieren der restlichen Längsstäbe, Farbmarkierungen helfen dabei**

#### **Anmerkungen:**

1.) In der deutschen Bauanleitung ist noch beschrieben, wie beim ersten Zusammenbau einmalig die Luftkammern am Boot befestigt werden müssen.

Dies ist nicht mehr erforderlich. Die „Air Tubes“ sind inzwischen ab Werk vormontiert.

2.) Bei einem Vergleichstest zwischen Ally und einem PakCanoe 160 im Kanomagazin im Jahr 2003 wurde bemängelt, dass sich einige C-Clipse der Verbindung Querspannten zu den Süllrandstäben gelöst haben.

Alv Elvestad vermutet stark, dass eine mangelnde Spannung der Bootshaut durch ungenügend aufgeblasene Luftkanäle dafür Ursache gewesen ist.



**Einsetzen der Querspannten, dabei in der Mitte beginnen. Seitenstäbe rechtzeitig einführen (in die Nut zwischen den beiden unteren Luftkammern)**

Wenn ein am Ufer aufgebautes PakCanoe in das eisig kalte Wasser eines Gebirgsflusses in den Alpen einsetzt wird, ergibt sich physikalisch bedingt automatisch, dass die Luftschläuche an Spannung verlieren.

Der gleiche Effekt ist ja zu beobachten, wenn mit Canadiern im Wildwasser gepaddelt wird, die mit großvolumigen Auftriebskörpern (Luftsäcken) ausgestattet sind (oder auch bei Schlauchcanadiern). Sobald die Auftriebskörper mit kaltem Wasser in Berührung kommen, geht der Innendruck deutlich zurück.

Eine Kontrolle/ Nachblasen der Luftkammern bei der ersten Pause, hätte die faltige Außenhaut der PakCanoe's bei dem Test vermieden. Ist bei einer Tour auch kein Problem.

Dadurch dass die Außenhaut nicht mehr straff gespannt war, konnten sich dann auch ein paar C-Clipse der Verbindung Querspannten zu den Süllrandstäben lösen.

Prinzipiell ist das Boot auch mit defekten Luftkammern voll funktionsfähig, nur ist die Gesamtperformance dann nicht mehr optimal.



Eine erforderliche gesonderte Sicherung dieser Verbindungsstellen mit beiliegenden Klemmverbindern (Kabelbinder) wie der Tester schreibt, ist absolut unnötig. Um das Modell 160 aber diesbezüglich unempfindlicher zu machen, wurde inzwischen der Schnitt der Seitenwand optimiert.

### ***Bootsform***

Die Form des Bootes selbst ist symmetrisch, und es erhält durch die Form der Spanten einen flachen V-Boden, sowie an den Seiten etwas Tumblehome.

Was mir ganz besonders bei den PakCanoes gefällt, dass sowohl der Boden als auch die Seitenwände eine fast perfekte harmonische runde Form aufweisen. Sie sind dadurch fast nicht von einem festen Canadier zu unterscheiden.

Großen Anteil daran hat das einzigartige Konstruktionsprinzip mit den „Air Tubes“, aber auch die fixe Bodenmatte.

Demgegenüber sehen die Boote anderer Faltcanadierhersteller doch deutlich eckiger aus, was natürlich auch für die Fahreigenschaften nicht so optimalen Einfluss hat, z.B. beim Kanten. Ebenfalls positiv: An Bug und Heck sind seit 2005 nun D-Ringe zum Befestigen von Bootsleine etc. serienmäßig bei allen Booten vorhanden.

### ***Endkappen/ Sitze/ Kniepolster***

Durch Stoffkappen an Bug und Heck, sowie der Montage der Sitze wird das Boot nun vollends komplettiert.

Ggf. werden dann noch die optional erhältlichen Kniepolster eingesetzt (= Knie-Pads).

Diese Streifen aus geschlossenporigem Schaumstoff werden U-förmig unter die Spanten geklemmt und sind gegen Verlust gesichert.

Im Verlauf der Tour erweisen sich die Knie-Pads als recht komfortabel und sind sehr zu empfehlen. Sorgen sie doch für ein entspanntes knien, und man berührt damit auch nicht ständig den feuchten Boden.

Beim Einsteigen ins Boot oder bei bewegteren WW-Passagen lässt sich nicht immer vermeiden, dass etwas Wasser ins Boot gelangt.

Die im Transportzustand raumsparend flach zusammengeklappten Sitze mit Schaumaufgabe sind ausreichend bequem und isolieren gut gegen die Kälte. Seit 2005 haben die Sitze oben ein Gurtgeflecht und sind dadurch noch bequemer geworden.

Für ganz komfortverwöhnte Paddler-Gesäße sind zudem als Zubehör sich selbst aufblasende Sitzkissen erhältlich.

Die Sitze können an mehreren verschiedenen Stellen im Boot positioniert werden. Zum individuellen Trimmen des Kanus schon von großem Vorteil.



***Boot ist komplettiert: Zu sehen sind die Luftkammern (grau) mit Füllschläuchen, Stoffkappe am Heck, Sitz und Kniepolster, sowie Tragejoch.***

*Anmerkung: Seit 2005 hat der Sitz oben ein Gurtgeflecht und ist noch bequemer.*

Dabei kann die Sitzfläche je nach Wunsch für's Paddeln im Sitzen waagrecht gestellt, oder für's Paddeln im Knien nach vorne geneigt werden.

Auch im eingebauten Zustand kann die Neigung der Sitzfläche während des Paddelns mit einer Hand binnen weniger Sekunden je nach belieben abgeändert werden.

Aber selbst in der waagrecht Stellung lässt es sich ausreichend bequem knien. Dabei gibt es weder mit Stiefeln, noch bei Trägern großer Schuhgrößen irgendwelche Platzprobleme.

Ferner ist positiv festzuhalten, dass die Sitze über zwei Gurte fest im Boot fixiert werden.

So ist bei einer eventuellen Kenterung nicht zu befürchten, dass sich diese unerlaubt selbstständig machen können, oder man sich bei Portagen mit lästigen Einzelteilen herumplagen muss.

Die Fixiergurte sind so geführt, dass ein gefährliches Hängenbleiben mit dem Fuß bei einer Kenterung ausgeschlossen ist.

Allerdings erfordert das Verlegen der Gurte das „gewusst wie“, damit die Funktion auch optimal gewährleistet ist. Wenn es einem am Objekt direkt vorgeführt wird ist es doch leichter, als der schriftlichen Bedienungsanleitung geistig nachzuhoppeln.

Wesentlich ist, dass der vordere Gurt zunächst nach unten um den Kielstab herumgeführt wird. Das gleiche gilt ebenfalls für den längeren hinteren Gurt - zuerst um den Kielstab herumführen, und dann nach vorne um den vorderen Querspann und den Kielstab vorn führen. Von dort dann wieder nach hinten verlegen und verzurren.

Wird der Sitz sorgfältig befestigt, lösen sich auch unter härtester Beanspruchung nicht die C-Clipse der Befestigung.

Wird der Sitz dagegen nachlässig/ falsch montiert, kann es bei hoher Beanspruchung des Bootes zum Lösen der Clipse kommen. Deshalb sorgfältig nach der Anleitung vorgehen.

Doch zurück zum Aufbau:

Überhaupt enthält der gesamte „Boots-Bausatz“ keine kleinen Einzelteile, die in der „Pampa“ vergessen oder verloren gehen könnten.

Die kleinsten Teile sind die beiden Süllrand-Endstücke (= Gunwale Terminators), die etwa die Größe und Form eines Hufeisens haben.

Uff geschafft, das Boot ist jetzt fix und fertig aufgebaut.

Meine Beschreibung, bzw. die [Original Aufbauanleitung](#) mag jetzt vielleicht nach kompliziertem Zusammenbau klingen, ist es aber absolut nicht.

Wenn man erst einmal mit der Aufbaureihenfolge und den Bauteilen vertraut ist, sowie sich an die Empfehlungen in der Bauanleitung hält, lässt sich dies alles ohne Mühe innerhalb von 20 bis 30 Minuten bewerkstelligen.

Der Faltpacadier erfahrene Espen ist vom einfachen mühelosen Aufbau der Boote jedenfalls ebenfalls begeistert.

So, und für uns heißt es jetzt das „neue“ PakCanoe mit Sack und Pack beladen, und dann ab auf's Wasser - die Paddel werden schon etwas ungeduldig und nervös.

## Fahreigenschaften auf Flachwasser

Der erste Abschnitt der Tour in Lappland führt zunächst über mehrere langgestreckte Seen. Ideale Bedingungen also, um sich ein Bild über die Fahreigenschaften auf ruhigen, nicht strömenden Gewässern zu verschaffen (Flachwasser).

Bei den PakCanoe's können die Fahreigenschaften durch Verteilung des Gewichtes sehr effizient beeinflusst werden (Personen und Gepäck; Variation des Kielsprunges).

Das ist eine hervorragende Sache, erfordert jedoch etwas Sorgfalt und Beachtung bei der Wahl der Position der Sitzplätze und der Verteilung des Gepäcks (Gewicht).

Auf den See- und Flachwasserpässen dieses ersten Abschnittes begeistern die PakCanoe's durch ihren leichten schnellen Lauf. Die Fahreigenschaften sind mit denen eines vergleichbaren Expeditions-/ Wildnis-Canadiers mit starrem Rumpf durchaus vergleichbar (engl. Riverrunning/ Tripping-Canoes).

Mit dem superschnittigen Design und der Linienführung eines hyperschnellen „Winona“-Cruisers kann ein PakCanoe natürlich nicht konkurrieren, aber dafür würden sich diese Boote im strömenden Wasser/ Wildwasser nicht annähernd so gut bewähren, sofern sie überhaupt dazu tauglich wären. Durch Verteilung des Gepäcks über die gesamte Länge ergibt sich bei den PakCanoe's eine gerade Kiellinie. Guter Geradeauslauf und wenig Krafteinsatz für eine hohe Geschwindigkeit ist das Resultat.

Wenn man da im Vergleich an das zähe und windanfällige Fahrverhalten von Schlauchcanadiern denkt, wäre das Fahrvergnügen auf dieser ersten Etappe der Flussreise schon erheblich getrübt. Zudem bieten diese kaum eine Führung für einen akzeptablen Geradeauslauf.

Canadier sind leider generell sehr windanfällige Boote, Schlauchcanadier aber ganz besonders. Ohne Gepäck sind Faltschlauchcanadier tendenziell etwas empfindlicher als ein vergleichbares Boot mit festem Rumpf, mit Gepäck/ Ballast ergeben sich jedoch keine Nachteile.

Wie bei starren Canadiern gilt auch für die PakCanoe's prinzipiell der alte Grundsatz „Länge läuft“. Dies trifft auch für das „160-er“ und „170-er“ zu, wobei der Unterschied aber so gewaltig auch wieder nicht ausfällt.

Allerdings ist schon zu spüren, dass das kürzere und etwas schmälere PakCanoe 160 bei vergleichbarem Beladungszustand etwas tiefer im Wasser liegt, und sich dadurch ein etwas höherer Fahrwiderstand einstellt, also für gleiche Geschwindigkeit ein höherer Krafteinsatz erforderlich ist, bzw. bei gleichem Krafteinsatz eine etwas geringere Geschwindigkeit.

Wer überwiegend Touren auf Seen oder Großgewässern plant, sollte aber schon lieber zum „170-er“ greifen.

Allgemein bietet sich jedoch für Seenpaddelerei das neue Modell 165 aufgrund seiner schmälere und damit schnittigeren Form ganz besonders an.

Dabei kann es aber auf fließenden Gewässern und im WW ebenso eingesetzt werden.



## **Fahreigenschaften auf fließenden Gewässern und im Wildwasser**

Bei den weiteren Abschnitten der Tour in Lappland sind wir auf typischen Wildnis-Flüssen unterwegs.

Flachwasserpassagen und Stromschnellen wechseln sich stetig ab.

Bei solchen „gemischten“ Flüssen dann einfach die schwereren Brocken des Gepäcks mehr zur Bootsmitte hin konzentrieren.

Dadurch wird der Kielsprung erhöht (engl. Rocker).

Auf Flachwasserpassagen dann mehr an Bug und Heck sitzen, um eine gerade Kiellinie für einen guten Geradeauslauf zu erhalten.

In Stromschnellen dann beim Knien dichter zueinander rücken, um den Kielsprung (engl. Rocker) zu erhöhen und die Bootskontrolle zu verbessern.

Solch gemischtes Terrain ist auch auf zahlreichen Wanderflüssen in Süddeutschland und dem angrenzenden Ausland anzutreffen.

Ist in Stromschnellen ein extrem wendiges Boot mit sehr großem Kielsprung gefragt, das Gepäck inklusiv Paddlern noch mehr in die Nähe der Mitte positionieren und die Enden unbelastet lassen. Generell sollte im Wildwasser kein Gepäck in den Bereich der Bugspitze gepackt werden, um trockenen Lauf sicherzustellen..

Damit ist es auch problemlos für WW III gerüstet.

In den anspruchsvolleren WW-Passagen dieses Tourenabschnittes, vollbeladenen mit Gepäck, bewährt sich die flexible Rahmenstruktur der PakCanoe's bestens.

Und dies auf dieser Tour sogar in doppelter Hinsicht, dazu aber gleich.

Vor allem wenn Bug und Heck unbelastet sind, „klettern“ die Boote über die Wellen, anstatt durch sie hindurchzustechen, wie dies bei starren Canadiern tendenziell der Fall wäre.

Die Wellen werden also „abgeritten“. Bei Schwallstrecken und stehenden Wellen, aber auch in Walzen und Löchern laufen die Boote daher schön trocken.

Dies ermöglicht trotz schwerbeladenen Booten eine Fahrt durch bewegteres Wasser/ Wildwasser, ohne den fahrbaren Untersatz „abzufüllen“.

Bei Wildnisfahrten mit Gepäck schon ein sehr großer Vorteil, zumal dadurch auch häufig eine sicherere Fahrtroute gewählt werden kann.

Es ist halt schon ein enormer Unterschied, ob man sich mit leerem Boot im stark fließenden Wasser/ Wildwasser aus „Spaß an der Freude“ tummelt, oder dies mit Sack und Pack in der Wildnis bei einer mehrwöchigen Tour macht.

Bei Canadiern mit starrem Rumpf würde dies nur mit extrem defensiver Fahrweise gelingen. Also viel Rückwärtspaddeln um Fahrt rauszunehmen, damit dem Boot genügend Zeit bleibt, dass der Auftrieb im Bug auch wirken kann.

Weiterhin ist eine entsprechend sehr sorgfältige Routenwahl erforderlich.

Die PakCanoe's bieten daher zum Teil die positiven sicheren Eigenschaften von Schlauchcanadiern im WW, aber ohne deren ausgesprochen negativen Eigenschaften auf stehenden Gewässern.

## **Beanspruchbarkeit der Boote bei Steinkontakt / Haltbarkeit bei Dauerbelastung**

Leider ist der Wasserstand auf dem Trip eher sehr bescheiden zu nennen, so dass nur ein Teil der zahllosen Rapids (Stromschnellen) uns solch herrliches Wildwasservergnügen bietet, wie eben beschrieben.

Dafür lernen wir einen zweiten positiven Aspekt der flexiblen Rahmenstruktur, bzw. dem Konzept der PakCanoe's ausgiebig kennen.

Die Rapids in Lappland sind alle sehr lang und weisen zudem ein sehr starkes Gefälle auf. Bei der Länge der einzelnen Stromschnellen kann man schon fast in Kilometern rechnen.

Mit vielen Steinhindernissen ist zu rechnen, und teilweise sind sie auch bei normalem Wasserstand recht seicht.

Bei dem niedrigen Pegelstand wie wir ihn jetzt vorfinden, gleicht jedoch ein großer Teil der Schnellen eher gigantischen Steingärten, als einem paddelbaren Fluss.

Teilweise waren die Steine gemeinerweise auch noch recht scharfkantig.

Wenn irgendwie möglich paddeln wir die Passagen. Dabei bleibt natürlich ab und zu ein heftigerer Steinkontakt nicht aus. Häufig müssen wir auch die Boote, mit Sack und Pack beladen, über die Steine ziehen und zerren, oder treideln.

Jedenfalls ist die Belastung für den Rahmen und die Außenhaut (Boden/ Seitenwände) schon extremst zu nennen, überhaupt wenn die Länge und Anzahl all dieser Rapids berücksichtigt wird.

Dass bei Portagen die Boote durchs dichte Unterholz geschleift werden müssen, oder über grobes Blockwerk und Steilstufen in Schluchten abgeseilt werden, kommt dann noch hinzu.



*Sichtkontrolle nach den zahlreichen strapaziösen Stromschnellen*



*Der Bootshaut ist kaum etwas anzusehen*

Jedenfalls ist es kaum fassbar und unbeschreiblich, dass die Boote dies alles nahezu ohne Blessuren einfach so wegstecken.

Nur punktuell sind kleinere Schäden zu verzeichnen. Die notwendigen Reparaturen beschränken sich wirklich auf ein Minimum.

Ist von vornherein mit einer derartigen extremen Belastung zu rechnen, würde es sich empfehlen das Boot vorab mit dem optional erhältlichen Kielstreifen zu versehen. Nur eines der fünf Boote war damit ausgerüstet.

Seit 2005 sind übrigens alle Boote serienmäßig mit insgesamt 5 Kielstreifen versehen (unter jedem Längsstab einer). Die Boote sind damit optimal gerüstet und unterwegs ist kaum noch etwas zu befürchten.

Das hochwertige Alu-Material des Gestänges ist so elastisch, dass es sich zwar unter extremer Beanspruchung dauerhaft verformen kann, aber nicht bricht.

Einige wenige Segmente der Kielstäbe waren am Anschluss der Tour etwas krumm. Diese Segmente dann einfach von Hand über's Knie wieder geradebiegen.

Keinerlei Schäden oder Ausfälle waren an den diversen Kunststoffteilen und Clipse der Verbindungselemente festzustellen.

Die glatte Oberfläche der Bodenmatte hat sich als sehr robust und reißfest herausgestellt. Eine ernsthafte Beschädigung ist daher ziemlich unwahrscheinlich.

Jedenfalls war nach Ende der Tour an keiner einzigen Bodenmatte eine Beschädigung festzustellen, obwohl einige Male das Gepäck recht unsanft herausgezerrt oder hineingestopft werden musste. Auch das grobe Profil der diversen Schuhe konnte der Matte nichts anhaben.

Im Fall des Falles ist zudem eine Reparatur unproblematisch. Bei den Modellen ab 2005 lässt sie sich ggf. auch austauschen.

Ich kann mir wirklich nicht vorstellen, diese Tour unter diesen Bedingungen mit einem starren Canadier durchzuführen.

Ein GFK-Boot wäre vermutlich schon nach dem ersten Tag „pulverisiert“, und ein Royalex-Boot hätte am Ende bestimmt keine Farbe mehr drauf.

Wahrscheinlich wäre ein qualitativ hochwertiger PE-Canadier (Polyethylen) noch am ehesten in der Lage, die Strapazen dieser Materialschlacht zu überleben.

In wenigen Tagen um Jahrzehnte gealtert wären sie jedoch sicherlich alle.

Auf jeden Fall trägt der flexible Rumpf, hochwertige Materialien, gute Verarbeitung und das einzigartige Konstruktionskonzept der PakCanoe's mit den seitlichen Luftkammern dazu bei, dass die Boote derart widerstandsfähig sind.

Wie unterwegs ggf. Reparaturen am besten durchgeführt werden können, wird in dem späteren Abschnitt „[Reparaturen in der Wildnis/ Tipps für Reparaturen allgemein](#)“ berichtet.

## **Flexibilität des Rumpfes**

Nochmal kurz zurück zur Flexibilität und Nachgiebigkeit des Rumpfes.

Trotz des insgesamt niedrigen Wasserstandes sind doch ein paar Stufen und Absätze mit darunter liegenden „Pools“, Löchern oder Walzen zu überwinden.

Die PakCanoe's ermöglichen uns trotz geladenem Gepäck die Stufen und Absätze genau mittig anzufahren.

Eigentlich ist dies prinzipiell auch der einfachste und sicherste Weg, aber starre Wanderboote werden bei solchen Aktionen in der Regel hoffungslos „abgefüllt“, eine anschließende Kenterung ist dann häufig nicht mehr zu vermeiden.

Walzen können bei Faltcanadiern häufig einfach ignoriert werden, bei starren Booten ist dies dagegen nicht besonders empfehlenswert.

Im Gegensatz zu starren Booten sind die Seitenwände eines Faltcanadiers relativ weich, dadurch der Rumpf in Längsrichtung in sich flexibel.

Im Unterschied zu einer großen Welle enthält das weiße Wasser einer Walze sehr viel Luft, und diese Luft liefert wenig Auftrieb.

Wenn ein „Festrümpfler“ mit dem Bug in eine Walze eintaucht, muss der Auftrieb der Walze nahezu das gesamte Boot anheben.

Reicht dieser Auftrieb nicht aus, nimmt das Boot sehr viel Wasser auf. Dies endet vielfach mit einer Kenterung.

Bei einem flexiblen Boot wie beispielsweise Faltcanadiern, muss dagegen der Auftrieb nur den Bug, bzw. den vorderen Teil des Bootes anheben.

In der Praxis ist dies ein enormer Unterschied.

Auch das Heck profitiert von dieser Eigenschaft.

Wegen des luftdurchsetzten weißen Wassers mit wenig Auftrieb setzt das Heck eines starren Bootes häufig kurz aber heftig auf den Felsriegel oder Stein auf, der ja die Walze entstehen lässt.

Bei dem flexiblen Rumpf der PakCanoe's ist dies in der Regel jedoch nicht der Fall.

Große Wandercanadier aus Royalex haben zwar einen insgesamt sehr starren Rumpf, aber der Boden ist häufig sehr labil.

Dies führt dazu, dass auf Flachwasser oder bei leichten Wellen der Boden eingedrückt wird und flattert.

Durch die Quer-Spanten bei den Faltcanadiern ist dagegen dort der Kielbereich sehr steif, und zeigen diese Unart der Royalex Verwandten nicht.

Mit ein Beitrag, warum die PakCanoe's auf Seen/ Flachwasser eine gute Figur abgeben.

## **Kehrwasserfahren / Quersteifigkeit des Rumpfes beim Hebeln**

Durch die Möglichkeit den Kielsprung weitgehend individuell bestimmen zu können, ist bei entsprechendem „WW-Trim“ ein Kehrwasserfahren, wie bei einem vergleichbaren Boot mit festem Rumpf, problemlos möglich.

Natürlich kann/ muss ein PakCanoe beim Ein- und Ausschlingen aus dem Kehrwasser ebenso gekantet werden, wie ein „Festrümpfler“.

Im Zusammenhang mit Faltcanadiern hört und liest man immer wieder von dem Nachteil, dass sich die Boote beim Ein- und Ausfahren aus dem Kehrwasser in Längsrichtung in sich verwinden würden. Dies vor allem im Tandemeinsatz.

Dadurch wäre Kehrwasserfahren nicht so optimal, wie bei einem vergleichbaren starren Boot. In der Praxis ist von dieser angeblichen Schwachstelle jedoch konkret nichts zu spüren.

Wenn sich beide Paddler weit auf die jeweils gegenüberliegende Seite hinauslehnen, kann es zu einer Verwindung des Rumpfes kommen, nicht aber beim Kehrwasserfahren.

Wenn beide Paddler beim Einschlingen in das-/ Ausschlingen aus dem Kehrwassers korrekt auf die gleiche Seite kanten, was sie ja eigentlich tun sollten, ist ein Verwinden auch beim extremeren Kehrwasserfahren unter „Playboat“-Bedingungen im Wildwasser kein signifikantes Thema. Auf der Tour haben wir bewusst ein sehr wachsames Auge darauf gelegt, und sind mehr Kehrwässer angefahren und auch schärfer, als es bei einer Wildnistour üblich ist. Also weder bei Gepäckfahrten oder Wildnis-Trips, noch beim „Playboaten“, dem „Spielen“ im Wildwasser, ist die Verwindung in Längsrichtung ein ernst zu nehmendes Problem.

Bei den früheren Ally-Modellen konnten sich die Süllrandstäbe verschieben, wenn das Boot durch Wellen gepaddelt wurde.

Dadurch konnten die Querspanten nach oben herauswandern und die Bootshaut hat an Spannung verloren, das Boot war insgesamt nicht mehr so steif.

Möglich, dass sich dadurch dieses Vorurteil gegen die Tauglichkeit von Faltcanadiern im Wildwasser/ beim Kehrwasserfahren in den Köpfen festgesetzt hat.

Aber wie schon gesagt: Weder bei den aktuellen Ally-Modellen, noch bei den PakCanoe's sind diesbezüglich Nachteile zu erwarten.

Faltcanadier haben zwar einen in Längsrichtung flexiblen Rumpf der sie über die Wellen gleiten lässt, aber zumindest die PakCanoe's haben in Querrichtung sehr steife Süllränder (Dollborde/ Gunnels), bzw. die Boote sind in diese Richtung insgesamt sehr formstabil.

Jedenfalls sind die Süllränder in Kombination mit den Querspanten so steif, dass sehr wirkungsvoll und nach Herzenslust gehebelt/ Hebel gefahren werden können.

Das optional erhältliche und empfehlenswerte Tragejoch trägt zur Versteifung ebenfalls bei.

Nachteile zu einem starren Boot mit Holz- oder soliden Vinyl-Süllrändern konnte ich wirklich keine feststellen, und Hebel setze ich sehr häufig ein.

Über die Steifigkeit der Süllränder/ Quersteifigkeit der Ally's kann ich keine Aussage machen, da mir diesbezüglich die Erfahrung fehlt.

## **Auftrieb der PakCanoe's - Vorteile der Luftkammern („Air Tubes“) / Funktion des Auftriebs**

Die Höhe und die Verteilung von Auftrieb ist in den PakCanoe's recht ungewöhnlich, aber sehr effektiv gelöst.

Der geschlossenzellige Schaum des Bodens liefert zwar auch ein bestimmtes Maß an Auftrieb, aber für den Löwenanteil sorgen die schon beim Aufbau erwähnten „Air Tubes“, den jeweils 3 Luftkammern auf jeder Seite über die gesamte Bootslänge.

Diese sind gut geschützt zwischen der Außenhaut und dem Alu-Rahmen positioniert, wo sie zusätzlich als Puffer bzw. „Stoßdämpfer“ dienen, sowie für die Spannung der Bootshaut sorgen.

Das Fehlen dieser „Stoßdämpfung“ an den Seitenwänden ist bei anderen Faltcanadier Konstruktionen ein wesentlicher Schwachpunkt.

Bei eventuellem seitlichen Steinkontakt („entlangschrabbern“) ist nämlich der Abrieb an der Außenhaut genau dort ziemlich hoch, wo das Gestänge direkt an der Seitenwand anliegt (sehr hohe punktuelle Belastung; keine Nachgiebigkeit).



Neben dem Gestänge spielt das keine Rolle, da gibt die Außenhaut wie bei Schlauchcanadiern oder Rafts nach.

Durch die Luftkammern der PakCanoe's ist auch im Bereich des Gerippes der Abrieb bei eventuellem seitlichen Kontakt mit Hindernissen/ Steinen auf ein Minimum reduziert. „Der Klügere gibt einfach nach“.

Espen ist, wie jeder in der Gruppe, von der Funktion der „Air Tubes“ begeistert.

Unter ähnlichen Einsatzbedingungen hat er mit seiner grünen Faltcanadier Flotte der Konkurrenz doch deutlichen Materialverschleiß.

Bei den zahlreichen steinigen Rapids hat sich, wie schon berichtet, nicht immer ein Steinkontakt vermeiden lassen, manchmal auch etwas heftiger (Boden und eben auch seitlich). Schon wirklich erstaunlich, wie das die Außenhaut der PakCanoe's einfach so wegsteckt.

Obwohl das Gestein teilweise auch recht scharfkantig gewesen ist, ist kaum etwas zu sehen, einfach nicht zu fassen.

Rafts oder Schlauchcanadier die ja nur aus überdimensionalen Luftkammern und baugleicher Außenhaut bestehen, sind in diesem Punkt ja bekanntermaßen besonders unempfindlich.

Anmerkung:

Es sollte strikt vermieden werden, das Blatt des Reservepaddels oder ähnliches zwischen Alugestänge und Luftkammern zu klemmen. Damit würde man die schützende Wirkung der „Air Tubes“ zunichte machen.

Wenn sich kein Wasser im Boot befindet, spielt der in einem Boot fest eingebaute Auftrieb überhaupt keine Rolle.

Befinden sich jedoch mehrere Zentimeter Wasser im Boot, wird der Auftrieb sehr wesentlich.

Manche starren Canadier haben fest eingeschäumte Auftriebskörper, Styropor oder luftgefüllte Hohlräume in Bug und Heck.

Diese sorgen dafür, dass das Boot nicht untergeht. Von der Größe des Auftriebs ist nun abhängig, ob es gerade so ausreicht, dass das Boot nicht untergeht, oder ob er auch genügend Reserven bietet, um die Personen und Gepäck mit über Wasser zu halten.

Allerdings hilft Auftrieb der in der Mittelachse eines Bootes platziert ist nicht, dieses zu stabilisieren, wenn es geflutet ist.

Wer schon einmal sein Boot ziemlich „abgefüllt“ hat wird bestätigen, dass ein, mit sehr viel Wasser gefülltes Boot eine ziemlich wackelige Angelegenheit ist. Das im Rumpf hin- und herschwabbelnde Wasser macht die weitere Fahrt zu einem Balanceakt.

Auftrieb der relativ weit oben an den Seiten angebracht ist sorgt dagegen sehr effektiv dafür, ein geflutetes Boot zu stabilisieren, da die Kraft dieses seitlich wirkenden Auftriebes erstmal überwunden werden muss, um das Boot umzuwerfen/ umzukippen/ kentern zu lassen.

Bei den PakCanoe's ist dies durch die seitlich angebrachten Luftkammern (Air Tubes) realisiert.

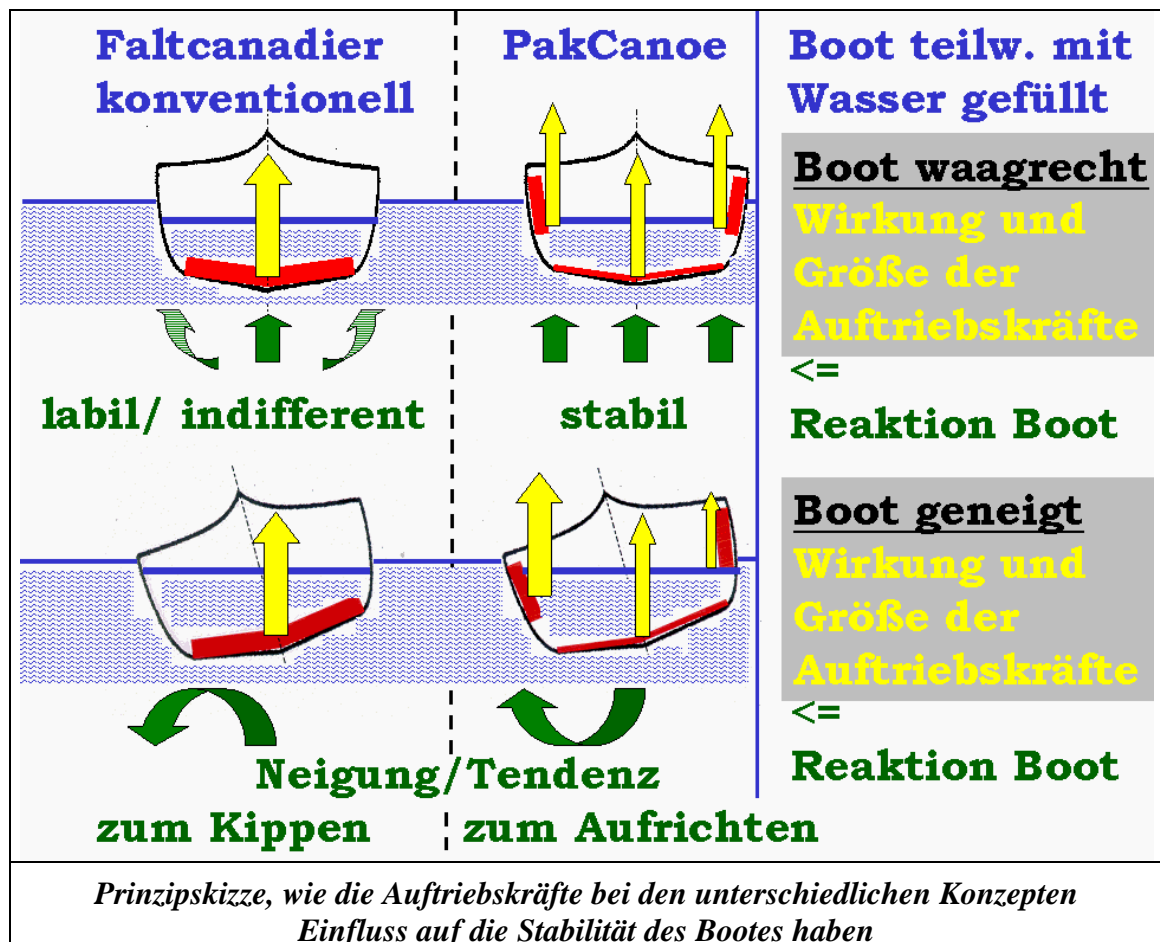
Weiterhin sorgt die Platzierung des Auftrieb an dieser Stelle dafür, dass das Boot weiter oben schwimmt, wenn es im Wasser von der umgekippten Lage (kieloben) wieder umgedreht wird, und damit ist auch im Innern selbst weniger Wasser.

Durch diese „Air Tubes“ konnte zudem die Stärke der Bodenmatte als Auftriebslieferant relativ dünn gehalten werden, was einem kompakten Packmaß der PakCanoe's zugute kommt.

An dieser Stelle muss ich wieder Espen zitieren, der sich über das Packmaß lobend äußert.



Eine dickere Bodenmatte wie es die Konkurrenzprodukte einsetzen hätte den Nachteil, dass sie sich sehr negativ auf die Stabilität des Bootes auswirkt, wenn es mit Wasser gefüllt sein sollte. Der Schaum ist ja ganz unten im Boot platziert, so dass er dann zwangsläufig unter Wasser ist. Wegen des Auftriebs ist der Schaum aber bemüht an die Wasseroberfläche zu gelangen. Dies würde das Boot letztlich instabil machen (Erhöhung der Kippgefahr).



Die Luftkammern erweisen sich in Summe als eine sinnvolle Weiterentwicklung des prinzipiellen Faltcanadier-Konzeptes, ohne direkten Nachteil.

Das Konstruktionsprinzip mit den „Air Tubes“ trägt schon wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit bei.

Seitlich angeordneter Auftrieb stabilisiert ein Boot doch sehr wirkungsvoll.

In einer ruhigen Minuten auf der Tour haben wir das mal direkt ausprobiert. Also es ist in der Tat nicht nur blanke Theorie, sondern funktioniert auch in der Praxis verblüffend gut.

## Portagen - Umtragungen / Tragejoch

Das günstige Gewicht von Faltcanadiern nimmt vielen Umtragungen den Schrecken.

Wie schon erwähnt, sind 24 kg für einen robusten, widerstandsfähigen, voll wildwassertauglichen 17-Fuß Wander-Canadier wirklich ein hervorragender Wert. Damit kann man sich schon

arrangieren.

Boote von anderen Faltcanadier-Herstellern mögen zwar ein paar wenige Kilos leichter sein, aber der besonders robuste Bootsboden, und die einzigartigen seitlichen Luftkammern schlagen sich in einem etwas höheren Gewicht nieder.

Wegen der damit verbundenen Vorteile nicht unbedingt ein Nachteil zu nennen.

Ebenso seit 2005 die serienmäßigen Kielstreifen und die Verstärkungen am Süllrand.

Manche speziellen Boote in vergleichbarer Größe aus Kevlar oder ähnlichem mögen vielleicht noch ein paar Gramm leichter sein, aber für derartige Unternehmungen mit Stromschnellen unterschiedlichster Couleur eher nicht so geeignet.

Ein dafür geeignetes Boot, z.B. aus Royalex, bringt dagegen wieder gut und gerne mindestens die Hälfte mehr an Gewicht auf die Waage.

Ein hochwertiges Boot aus PE (Polyethylen) nochmals einige Kilo mehr.

Lange Rede kurzer Sinn: Mit Faltcanadiern ist das Be- und Entladen des Bootes vom Autodach, Portagen etc. kein Hexenwerk.

Auch Nicht-Goliaths wie mir gelingt es damit problemlos das Boot über den Kopf auf die Schultern zu rollen, und auch über längere Distanzen alleine zu tragen.

Für längere Portagen im km-Bereich, so wie sie jetzt hier auf der Lappland-Tour zu bewältigen sind, ist das optional für die PakCanoe's erhältliche Tragejoch aus Holz sehr zu empfehlen (engl. Yoke).

Es wird einfach, aber solide am Süllrand festgeklemmt. Es kann dann während eines gesamten Trips am Boot befestigt bleiben.

Dies hat zudem den Vorteil, dass das Tragejoch dann als Mittelducht (Versteifungsstrebe) dient, und so dem Boot zusätzliche Quersteifigkeit verleiht. Bei Beladung mit viel Gepäck schon von Vorteil.

Allerdings ist das Yoke nicht anatomisch ausgeformt. Je nach Empfindlichkeit der tragenden Person kann eine kleine Polsterung empfehlenswert sein.

Ich beispielsweise trage bei Portagen immer die Schwimmweste darunter.

Wie schon beim Aufbau positiv erwähnt, sind die Sitze form- und kraftschlüssig mit dem Boot verbunden, also kein Ärger mit labil befestigten oder losen Einzelteilen, die die lästige Schlepperei noch zusätzlich erschweren.

Das gilt gleichermaßen für die Kniepolster (Knie-Pads), die sich zudem als recht komfortabel erwiesen haben.

Viele Leute sehen bei ihren Kaufüberlegungen in einem Schlauchcanadier eine Alternative zu einem Faltcanadier.

Allerdings muss man bei Vergleichen zum Gewicht berücksichtigen, dass diese Boote in der Regel nur zwischen 4 und 4,5 Meter lang sind.

Bei den Faltcanadiern sprechen wir dagegen von Wildnis-Trips geeigneten Booten zwischen 4,9 und 5,2 Metern Länge.

Dies also beachten, wenn der reine Zahlenwert auf dem Papier zunächst gleich erscheint.

Beim Vergleich von Booten in der gleichen Größenklasse, ist die faltbare Variante bedeutend leichter.

Da die Schlauchcanadier alle recht klein sind, werden sie bei einer länger andauernden Gepäck- oder gar Wildnis-Tour dann zwangsläufig meistens überladen. Dies macht sie im Flachwasser noch

zäher und langsamer, insgesamt instabiler, und der Tiefgang vergrößert sich, also ungünstig bei seichtem Wasser.

Neben der begrenzten Länge, bieten sie auch wegen ihren dicken Seitenwülsten nur sehr wenig Platz für Gepäck. Für eine länger andauernde Tour gelangen sie daher insgesamt volumenmäßig schnell an die Grenzen ihrer Transportkapazität, mehr etwas für Puristen. Ebenfalls durch ihre dicken Seitenwülste bedingt, sind sie zudem meines Erachtens alleine nur sehr unbequem zu „händeln“ und zu tragen.

## **Transport von Falcanadiern auf einem Fahrzeug**

Gehört zwar jetzt nicht unmittelbar hierher, aber kurz der Vollständigkeit halber, wenn wir schon beim Thema Transportieren sind.

Es ist problemlos möglich, einen Falcanadier im zusammengebauten Zustand wie ein starres Boot kieloben auf dem Fahrzeugdach zu befördern.

Dabei sollte allerdings beachten werden, dass das Boot in Längsrichtung so auf den Querstreben des Dachträgers positioniert wird, dass sich in der Nähe der Dachträgerstreben jeweils ein Querspann des Bootes befindet.

So ist der Süllrand (Dollbord/ Gunnels) bezüglich Steifigkeit gut geschützt, und das Boot kann mit Gurten oder Seil solide festgezurt werden.

Allgemeines zum Dachtransport von Canadiern auf dem Autodach (gesetzliche Bestimmungen etc.) auf der extra Seite [Dachtransport](#).

## **PakCanoe 150 Solo-Boot / Eignung der PakCanoe's als Solo-Boote allgemein**

Auf einem der Flüsse des Lappland-Trips hatte ich die Möglichkeit, mir über längere Zeit ein Bild vom PakCanoe 150 Solo-Boot zu machen (Länge 15 Fuß, also 4,55 Meter; Gewicht 19 kg). Der besagte WW-Fluss wartet durch zahlreiche stark verblockte Stromschnellen auf und sehr großem Gefälle.

Das technisch etwas anspruchsvollere WW erforderte also ein relativ kurzes wendiges Boot. Aber auch eine längere Strecke über einen See, unschwieriges WW I ohne große Hindernisse, und einfach nur Strecken mit flotter Strömung und auch völlig ohne, rundeten den Einsatz ab.

Prinzipiell ist alles bisher gesagte über die Tandem PakCanoe's 160/ 165/ 170, also Aufbau, universelle „Tuning“-Möglichkeit des Kielsprunges durch entsprechende Verteilung des Gewichtes je nach Einsatzzweck, den Vorzügen der „Air Tubes“ - den seitlichen Luftkammern, der unglaublichen Robustheit (Gestänge/ Außenhaut), dem günstigen Gewicht und Handling bei Portagen etc., auf das kürzere Solo-Modell 150 eins zu eins übertragbar.

Bei den eng verblockten Passagen ist die Wendigkeit eines solo gefahrenen Bootes gegenüber einem PakCanoe 160/ 165/ 170 als Tandem insgesamt schon von Vorteil.

Das Solo-Boot ist doch erheblich leichter, da es nur das Gewicht von einem Paddler und das

Gepäck von nur einer Person transportieren muss.  
Zudem ist die Hauptmasse, der Paddler, mehr im Zentrum des Bootes positioniert.  
So reagiert es auf Richtungsänderungen doch erheblich leichter und spontaner.

Die Länge des Bootes ist da weniger ein so wesentliches Kriterium. Durch Konzentration des Gewichtes hauptsächlich in der Mitte (Person und schwere Gepäckstücke), kann auch mit den längeren Modellen eine hohe Wendigkeit erzielt werden.  
Allerdings haben sich in den starken Verblockungen bei dem niedrigen Wasserstand die Paddelkameraden schon schwerer getan, die ein PakCanoe 160/ 165 solo gepaddelt haben.

Das Boot mit seinem flachen V-Boden lässt sich sowohl bei der Geradeausfahrt, als auch beim Kehrwasserfahren problemlos kanten.  
Der moderate Tumblehome sorgt dafür, dass extremeres Kanten nicht in einer plötzlichen unangenehmen Überraschung endet.  
Trotzdem ist mit einer max. Breite von 79 cm an den Süllrändern ein Paddeln im Übergriff ohne übermäßige Verrenkungen möglich (dto. beim 165; das Modell 160 und 170 ist dagegen etwas breiter, siehe Tabelle unter „[Die PakCanoe-Modellreihe / verfügbares Zubehör](#)“).

Insgesamt hat sich das PakCanoe 150 als sehr gutes Solo Touren-Boot für eine längere Unternehmung mit Sack und Pack ausgezeichnet, das auch vor Wildwasser nicht zurückschrecken muss.

Auf dem Paddeltrip war auch ein Solo-Boot 140 dabei.  
Mit Gepäck beladen, fand ich jedoch als Tourenboot das Modell 150 die bessere Wahl.  
Grundsätzlich möchte ich aber hinzufügen, dass sich diese Beurteilung auf ein robustes, universell einsetzbares Boot bezieht, das sowohl auf Flachwasser als auch im strömenden Gewässer bis WW III eine gute Figur abgibt, wobei der Schwerpunkt aber mehr auf strömenden Gewässern liegt.

Für den reinen Flachwassereinsatz auf Großgewässern wäre als „Solo-Schnellboot“ die 16,5 Fuß Variante (Modell 165) dann doch besser geeignet. Dies ebenso als Tandem  
Mit dem 16 Fuß Modell 160, und noch besser mit dem schon erwähnten Modell 165 (schmäler), kann der Solo-Betrieb neben dem Tandem-Einsatz hervorragend abgedeckt werden (Flach- und Fließgewässer inkl. WW).  
Die 17 Fuß Ausführung ist dagegen für den reinen Solo-Einsatz nicht empfehlenswert.

Aus dem Solo-Boot PakCanoe 150 lässt sich auch eine Tandemvariante machen, das PakCanoe 150T.

Dazu gibt es als Zubehör einen speziellen Umrüstsatz (Satz Querspanten), damit sowohl die Ausführung „T“ als auch „Solo“ je nach Bedarf dargestellt werden kann (= Conversion Kit).  
Siehe hierzu auch „[Die PakCanoe-Modellreihe / verfügbares Zubehör](#)“.

Die äußere Bootshülle bleibt dabei unverändert, aber durch die anderen Querspanten ist das Tandem „T“ etwas breiter, dafür jedoch etwas niedriger (Höhe Seitenwände).  
Das Modell 150T wird damit zu einem stabilen (= kentersicheren) Boot für den gelegentlichen Familiengebrauch und für Angler.  
Dieser besagte Umrüstsatz ist für den kleinen Bruder PakCanoe 140 ebenfalls erhältlich.

Für den ständigen Familiengebrauch und wer überwiegend zu Zweit paddeln geht, dem würde ich aber anstatt einem „150T“ doch eher zu einem „160-er“ oder gar „170-er“ raten.

Übrigens ist auch für das sehr universelle Solo/ Tandem 165 so ein Conversion-Kit verfügbar (erhältlich seit Mitte 2004). Das 165T wird damit zu einem „Frachtschiff“ für die ganz „große Tour“ oder zum sicheren Familienboot.

Insgesamt konnten auf diesem Fluss zwei „165-er“, ein „160-er“, zwei „150-er“ und ein „140-er“ PakCanoe ihre Tauglichkeit als Solo-Boote unter Beweis stellen.

Ein „170-er“ wurde als Tandem im WW-Trim gepaddelt, d.h. die beiden Sitze waren eng beieinander zur Mitte hin konzentriert.

Wie schon erwähnt, ist dieses Modell für Solo-Einsatz nicht so empfehlenswert.

## Reparaturen in der Wildnis/ Tipps für Reparaturen allgemein

### *An der Bootshaut*

Wichtigste Botschaft von Alv Elvestad:

Bei einer eventuellen Beschädigung der Außenhaut mit Eindringen von Wasser (Boden/ Seitenwände), auf keinen Fall unterwegs mit „Duct Tape“ (Klebeband/ „Panzerband“) versuchen, das Loch rasch und provisorisch zu verschließen.

Die Empfehlung lautet, etwas Wassereintrich im Boot zu tolerieren, und am Lagerplatz dann das Boot mit einem Reparaturflicken fachgerecht zu reparieren.

Die Klebstoffrückstände der Klebebänder wären derart hartnäckig, dass sie eine spätere fachgerechte Reparatur unnötig erschweren, und u.U. das erfolgreiche Ergebnis in Frage stellen können.

Für eine fachgerechte Reparatur im Lager auf die trockene Bootshaut einen Reparaturflicken setzen.

Die Kanten des Flickens dabei abrunden, und Boot und Flicker dünn mit Klebstoff für Vinyl einstreichen.

Hervorragend bewährt hat sich dafür der Klebstoff „HH-66 Vinyl Cement“, der auch beim Pakboats Fachhändler erhältlich ist.

Zumindest bei diesem ist ein Aufrauen der Klebeflächen nicht erforderlich.

Warten bis der Klebstoff abgelüftet ist (nicht mehr am Finger klebt), und dann erst den Flicker blasenfrei auflegen und kräftig andrücken.

Optimal ist es, wenn die Klebeflächen vorher mit Aceton gereinigt werden können (z.B. bei Bastelarbeiten zu Hause).



***Fachgerechte Reparatur mit abgerundetem Flicker***

Beim Ankleben der optional erhältlichen D-Ring Gewebeplatten für Bug und Heck oder die Kielstreifen (Modelle vor 2005), ist analog vorzugehen (ebenfalls kein Aufrauen erforderlich). Das Ablüften des Vinyl-Klebers erfolgt relativ schnell. Beim Auftragen der langen Kielstreifen deshalb „Portionsweise“ vorgehen, und immer nur Teilstücke von etwa 30 cm Länge mit Kleber bestreichen.



Dieses Teilstück dann zuerst aufkleben, bevor das nächste Teilstück in Angriff genommen wird. Wird über Rundungen (z.B. an Bug und Heck) der Kielstreifen beim Klebevorgang ordentlich vorgespannt, so passt er sich der Rundung hervorragend an, ohne dass seitlich Einschnitte erforderlich werden wegen Faltenbildung.

### ***Am Gestänge***

Für eventuell erforderliche provisorische Reparaturen am Alu-Gestänge ist dagegen „Duct Tape“ (Klebeband/ „Panzerband“) hervorragend geeignet und zu empfehlen.

Wie bereits erwähnt, ist das Material des Gestänges so elastisch, dass es sich bei extremer Beanspruchung zwar dauerhaft verformen könnte, aber nicht bricht.

Ein krummes Gestängesegment ggf. einfach von Hand über dem Knie wieder geradebiegen.

### ***An den Verbindungselementen***

Hierzu kann ich jetzt nichts konkretes sagen. Diese Verbindungselemente sind so robust und von hochwertigem Kunststoffmaterial, dass es auf der gesamten Tour nicht das geringste Problem gab.

Aber mit einer preiswerten Popnietenzange vom Baumarkt bewaffnet, dürfte ein Austausch überhaupt keine Probleme bereiten, falls es denn je erforderlich wäre.

### ***An der Bodenmatte***

Meines Erachtens ist eine ernsthafte Beschädigung der Matte ziemlich unwahrscheinlich, da die Oberfläche glatt, und sehr robust und reißfest ausgeführt ist.

Bei kleineren Blessuren der Matte einfach mit einer Heißluftpistole den Schaum wieder verschweißen/ verschmelzen.

Eine eventuelle größere Beschädigung der Matte kann durch spezielle Reparaturflicken behoben werden, die ebenfalls über heiße Luft mit der Matte verschmolzen werden.

Allgemein ist heiße Luft bei Reparaturen an der Matte viel einfacher und effektiver, als zu versuchen den PU-Schaum zu kleben (z.B. mit „Pattex“; dies trifft übrigens auch für Reparaturen bei den Ally's zu).

Bei den Modellen ab 2005 ist die Bodenmatte nur noch punktuell an der Hülle fixiert und lässt sich ggf. auch problemlos austauschen.

### ***An den Luftkanälen (Air Tubes)***

Die Luftkanäle sind prinzipiell gut geschützt und widerstandsfähig, so dass eine Beschädigung ziemlich unwahrscheinlich ist, aber passieren kann natürlich immer etwas unvorhergesehenes.

Beispielsweise haben auf der Tour die Draht-Reste eines Rentier-Zaunes an einem Boot die Außenhaut durchstoßen, und einen Luftkanal beidseitig durchbohrt.

Übrigens ist so ein PakCanoe mit einem oder auch allen Luftschläuchen zerstört, keineswegs waidwund. Es ist trotzdem noch einsatzfähig, nur die Gesamtperformance ist halt nicht mehr so optimal.

Die „Air Tubes“ werden von der bekannten Firma Voyageur gefertigt und sind aus dem gleichen Nylon-Material, wie die bekannten Auftriebskörper (Luftsäcke) für die offenen Canadier bei Wildwassereinsatz.

In der „Pampa“ Lapplands hat Alv den Schaden an dem Luftschlauch genau so, und mit den gleichen Materialien repariert, wie eine Beschädigung an der seitlichen Außenhaut.

Er hat also einen Flicker für die Außenhaut genommen, Flicker und Luftschlauch dünn mit dem „HH-66 Vinyl Cement“ bestrichen, ablüften lassen und dann fest angepresst. Es hat tadellos gehalten.



Wird oder kann der Schaden zu Hause repariert werden, empfiehlt sich jedoch wieder eine andere Vorgehensweise.

An der Schadstelle den Luftschlauch etwas aufschlitzen, und innen in den Luftschlauch ein Stück des gleichen Materials einlegen. Dabei die glatte Seite des Flickens auf die glatte Seite des Luftschlauches legen, also die gleiche Oberflächenstruktur gegeneinander.

Dann vorsichtig mit etwas Fingerspitzengefühl die Materialien an der Schadstelle mit einem Haushalts-Bügeleisen miteinander verschmelzen.

Am besten vorher an einem Probestück ausprobieren (Temperatur Bügeleisen).

Die Enden der „Air Tubes“ sind großzügig geschnitten, so dass dort Material für Reparaturen und zum Probieren abgenommen werden kann.

## Nachteile/ Schwachstellen/ Wünsche

Also um es gleich vorweg zu nehmen. Schwachstellen oder direkte Nachteile kann ich bei den PakCanoe's wahrlich nicht feststellen.

Ich wüsste jetzt nicht, wo konstruktive und nachvollziehbare Kritik angebracht wäre, bzw. in welchem Punkt konkret Verbesserungen wünschenswert oder erforderlich wären.

Wenn ein PakCanoe Besitzer Grund zur Klage, oder Vorschläge zur Verbesserung des Produktes hat, für den hat Alv Elvestad sicherlich jederzeit ein offenes Ohr.

Die eMail Adresse von Alv ist [info@pakboats.com](mailto:info@pakboats.com) (es kann auch auf Deutsch geschrieben werden).

Schließlich unternimmt er selber mit den Booten anspruchsvolle Wildnis-Trips. Von daher hat er schon ein eigenes Interesse an optimaler Funktion.

Auch Rolf Kraiker mit seiner Familie setzt bei ihren großen Unternehmungen auf deren positive Eigenschaften und Zuverlässigkeit. Ebenso der bekannte amerikanische Expeditions paddler Cliff Jacobson.

Zudem sind mit den Modellen des Jahres 2005 nochmals eine Reihe von Detailoptimierungen eingeflossen.

Alle Boote haben nun serienmäßig Kielstreifen (Verstärkungstreifen unter allen 5 Längsstäben des Bodens), die Süllränder sind ebenfalls mit dem Material der Kielstreifen verstärkt (Schutz vor Dachträger beim Autotransport etc.), optimierte Verbindungs-Clipse, „Air-Tubes“ verstärkt, Sitze komfortabler (mit Gurtgeflecht), Gestänge aus anodisiertem Alu 6061 T6 (goldene Farbe), D-Ringe an Bug und Heck.

Alle Neuerungen sind auch mit älteren Booten kompatibel.

Dass diese D-Ring Patches zum Befestigen einer Boots- oder Treidelleine/ Fangschlaufe etc. nun serienmäßig bei allen Booten vorhanden sind, begrüße ich sehr.

Ich persönlich halte eine solide Befestigungsmöglichkeit an Bug/ Heck für eine Fangschlaufe und kurze Bootsleine/ Wurfsack schon für sehr wichtig.

Bisher mussten diese selbst angeklebt werden (aber wer macht das schon?), oder wurden gegen Aufpreis vom Fachhändler montiert.

Nur bei dem früher optional erhältlichen „Expedition-Outfitting“ (= Expeditions-Ausstattung) für die Modelle 160, 165 und 170 waren diese bereits ab Werk befestigt.

Beim Vergleichstest von Falcanadiern im Kanumagazin im Jahr 2003 (Ally <=> PakCanoe) wurde allgemein die mangelnde Streifigkeit der Rumpfe derartiger Boote kritisiert.

Dies wäre aber ein wesentliches Kriterium, um als Canadier für Wildnis-Touren geeignet zu sein.

Nach all den Erfahrungen und Erlebnissen die ich mit den PakCanoe's auf dieser wirklich anspruchsvollen Paddeltour durch die arktische Wildnis Lapplands sammeln konnte, bin ich da genau gegenteiliger Meinung.

Gerade weil der Rumpf in Längs-Richtung flexibel und nachgiebig ist, erlauben die Falcanadier mit dem gesamten Tourengepäck das Befahren auch schwieriger und wasserwuchtiger Stromschnellen. Meines Erachtens in der Praxis ein ganz wesentlicher Punkt.

Ich meine, lieber mit einem offenen Falcanadier ins heftige Wasser und die Grenzen kennen, als mit einem starren Boot mit Persenning (Spritzdecke). Diese Paddler wissen häufig nicht in welche Gefahren sie sich eigentlich begeben.

Zudem sind sie gerade deshalb so widerstandsfähig und ungeheuer robust gegen mechanische Beschädigungen.

Die Flexibilität des Rumpfes heißt aber noch lange nicht, dass der Rumpf im gesamten „lommelig“ und „schlabberig“ ist. Die Boote bieten Fahreigenschaften und lassen Fahrmanöver zu, die durchaus mit starren Booten konkurrieren kann.

Die Flexibilität ist eigentlich nur beim „Playboaten“, beim „Spielen“ mit dem Wasser wirklich spürbar bzw. nachteilig zu nennen.

Dadurch können die Grenzen der eigenen Fahrkunst nicht ganz ausgelotet werden, weil die Boote doch in der Lage sind, den einen oder anderen Fahrfehler auszubügeln.

Da beispielsweise die Boote durch die geringere Längssteifigkeit über die Wellen reiten, anstatt durch sie hindurchzustechen.

Wie schon erwähnt, muss bei vergleichbaren starren Wander-Canadiern da doch öfters eher defensiv mit Rückwärtspaddeln gefahren werden, und kann auch öfters mal eine Seilfähre rückwärts erforderlich sein. Das stellt insgesamt doch erhöhte Anforderungen an die Besatzung. Mit den Falcanadiern ist das auf Wildnis-Trips natürlich schon wieder ein gewisses Maß an zusätzlicher Sicherheit.

## **Fazit zu den PakCanoe's von Pakboats**

Wie sich insgesamt in den vergangenen Tagen eindrucksvoll gezeigt hat, sind Falcanadier in der Praxis doch um ein vielfaches robuster und widerstandsfähiger, als es das dünne Alu-Gerippe und die dünne Bootshaut zunächst vermuten lassen.

Für Wildnis-Trips kann man sich kaum ein geeigneteres oder besseres Boot vorstellen.

Insgesamt zeichnen sich die PakCanoe's mit ihren zusätzlichen Luftschläuchen durch ein etwas ungewöhnliches, aber in der Praxis wirklich sehr geniales und funktionierendes Konzept aus. Sie bestechen durch zahlreiche durchdachte kleine Details, die sich erst auf den zweiten Blick zeigen, bzw. sich erst in der Dauerhaltbarkeit und Zuverlässigkeit unter Beweis stellen können.

Das Bootskonzept mit dieser sehr variablen „Tuning“-Möglichkeit des Kielsprunges je nach gewünschter Fahreigenschaft und Einsatzbedingung, funktioniert auch im praktischen Gebrauch erstaunlich gut.

Schon wirklich genial durch einfache Gewichtsverteilung verschiedene Bootscharaktere in einem

einzigem Boot realisieren zu können.

Wie die Beladung/ Positionierung der Sitze dann konkret im Detail zu erfolgen hat ist zwar zunächst etwas schwierig, da die entsprechende Erfahrung noch fehlt, aber den Bogen hat man bald raus.

Die PakCanoe's besitzen ein Stückweit die positiven sicheren Eigenschaften von Schlauchcanadiern, aber ohne deren negativen Eigenschaften auf stehenden Gewässern/ im Flachwasser.

Leider sind Faltcanadier, egal welcher Hersteller und welches Modell, eine sehr kostspielige Anschaffung. Das Preisniveau liegt etwa bei vergleichbaren, guten Royalex-Booten. Qualität hat nun mal ihren Preis.

Den Kauf eines PakCanoe's wird man aber sicherlich nicht bereuen.

Ein überzeugendes Konzept, ein hoher Qualitätsstandard, gute Verarbeitung und ein insgesamt gutes Preis-/ Leistungsverhältnis sprechen jedenfalls dafür.

Zudem steht Alv Elvestad bei Problemen jederzeit mit Rat und Tat bereit, bei Großserienherstellern keineswegs eine Selbstverständlichkeit.

## **Fachhändler für Pakboats / Bezugsquellen / Infos**

Erhältlich sind in Deutschland die PakCanoe's von Pakboats beispielsweise bei diesen Fachhändlern:

„Kanulager“ Andre Edinger <http://www.kanulager.de/> in Nürnberg

„Out-Trade“ <http://www.out-trade.de/> in Straß (bei Ulm)

„Kanu-Connection“ <http://www.kanu-connection.de/> in Berlin.

„Kanu-Sport Esslingen“ <http://www.kajak-sport.de/> in Esslingen-Berkheim

Eine generelle Info über die verfügbaren Händler erhält man über diese Internet-Seite: <http://www.pakboats.info> (einfach Land oder PLZ eingeben.

Über diese Fachhändler ist zudem eine schnelle Ersatzteilversorgung im Schadensfalle gewährleistet.

Infos zu den Booten auf der Webseite des Herstellers Pakboats unter <http://www.pakboats.com/> (allerdings nur auf englisch).

Empfehlenswert und informativ ist der dortige „Pakboats Newsletter“.

## **Tourenbericht**

Ein ausführlicher Bericht über diese Paddeltour im Norden Lapplands ist auf meiner Internet-Webseite <http://www.kanadier.gps-info.de> unter „Canadier-Seite“ => „Tourenberichte“ zu finden.

Copyright beim Verfasser:

© Ralf Schönfeld