

Das zum technischen Klassiker gewordene Faltboot des 20. Jahrhunderts wurde nach Art des Kajaks, eines Jagdbootes der Polarvölker, geformt. Mit seinem zerlegbaren Holzgestell und einer Haut aus Stoff und Gummi hat diesen für Wildwasser wie Wanderfahrt geeigneten Bootstyp 1904 der Architekturstudent Alfred Heurich erfunden. Er stammte aus dem – damals deutschen – Metz, war 21 Jahre jung und hatte im Münchener Völkerkundemuseum einen Eskimo-Kajak gesehen. Seinen etwa 4,50 Meter langen und 50 Zentimeter schmalen, zerlegbaren Luftikus soll Heurich binnen drei Wochen gebaut haben. Materialwert: 30 Mark. Es war keineswegs das erste zerlegbare Boot der Geschichte, aber mit ihm begann eine modische „Sportfexerei“, die sich von Bayern aus in die ganze Welt verbreitete. Bis in die sechziger Jahre blieb das Faltboot ein brummendes Geschäft, bevor die Vorteile der Boote aus Kunststoff es zu einer teuren Liebhaberei mit nostalgischem Anstrich werden ließen.

Am 30. Mai 1905 befuhr Heurich mit seinem Luftikus von Bad Tölz aus die Isar bis nach München. Fünf Stunden dauerte die etwa 50 Kilometer lange Fahrt, die nicht ohne Risiken war, aber viel Beachtung fand. 1907 hatte Heurich dann mit dem Delphin einen gemütlicheren Bootstyp entwickelt, und es griff der Rosenheimer Schneidermeister Johann Klepper ins Geschehen ein. Der war stark an – heute würden wir sagen – Trendsportarten interessiert. Er erwarb von Heurich eine Lizenz und firmierte danach als Allein-Fabrikant des nun in Serie gefertigten Delphin. In der Folge verband sich der Name Klepper immer mehr mit dem modischen Sportgerät Faltboot. Es kamen neue, technisch wie qualitativ stark verbesserte Boote heraus. Der geschickte Vermarkter Klepper machte – mit Unterstützung zahlloser begeisterter Nutzer – schließlich ein schickes, für Reiseabenteurer mit begrenztem Risiko stehendes Kultobjekt aus der Erfindung des in den Hintergrund abgedrängten und darob verbitterten Heurich.

Diese – jedem Faltbootfreund geläufige – Geschichte muss man im Hinterkopf haben, um die aktuelle Neuheit aus Rosenheim richtig zu bewerten: Nach mehr als 100 Jahren hat die Klepper Faltbootwerft AG vergangene Woche wieder einen Prototyp eines Architekten und Designers präsentiert. Aber diesmal ist es kein „Haderkahn“, sondern ein zerlegbarer Kajak-Zweier aus Karbon. Das 5,40 Meter lange und 60 Zentimeter breite Boot namens Backyak hat zwei Sitzluken für Erwachsene und eine dritte, in die ein Kind passt oder die man als Ladeluke nutzen kann. Der Clou von Backyak aber ist, dass sich der Bootskörper in sechs Teile zerlegen lässt, die ineinander passen. Die beiden mittleren Sektionen nehmen jeweils die kleineren und schmalen Bootsteile auf und werden zu Tragebehältnissen. Klepper spricht von Rucksäcken, aber es sind eher Tonnen im abgerundeten Format von 90 x 60 x 40 Zentimeter, die allerdings im Verhältnis zu ihrem Volumen verblüffend leicht sind. Jede Tragetonne wiegt rund zehn Kilogramm. Die Tragkraft wird mit 250 Kilogramm angegeben. In die Behältnisse passen auch die teilbaren Paddel, die ebenfalls aus Karbon sind.

Der Zweier-Kajak mit den zweieinhalb Plätzen ist allerdings nur eine von fünf Nutzungsformen des Backyak. Die entstehen dadurch, dass die Segmente anders zusammengefügt und mit weiterem Zube-



Großer Silberfisch: Der Klepper Backyak als Kajak-Zweier mit Kinderluke

Fotos Hersteller

## Aus einem Zweier mach fünf Sportgeräte

Kajak, Spielboot, Floß, Katamaran, Schlitten, alles leicht zu schultern – das will der Klepper Backyak sein.

Von  
Hans-Heinrich Pardey

hör verbunden werden. Erste Variante: Das Boot wird in zwei Teile zerlegt und die Überschrift lautet: Fun. Die beiden Hauptsektionen erhalten hinten einen stumpfen Abschluss, und es entstehen zwei 2,70 Meter kurze Spielboote. Wie sie sich fahren mögen, darüber soll hier nicht spekuliert werden. Aber so viel ist klar: In dem einen Bötchen sitzt man anders herum als im Zweier. Aus dessen schmal geschnittenem Heck wird beim zweiten Fun-Boot also ein Bug.

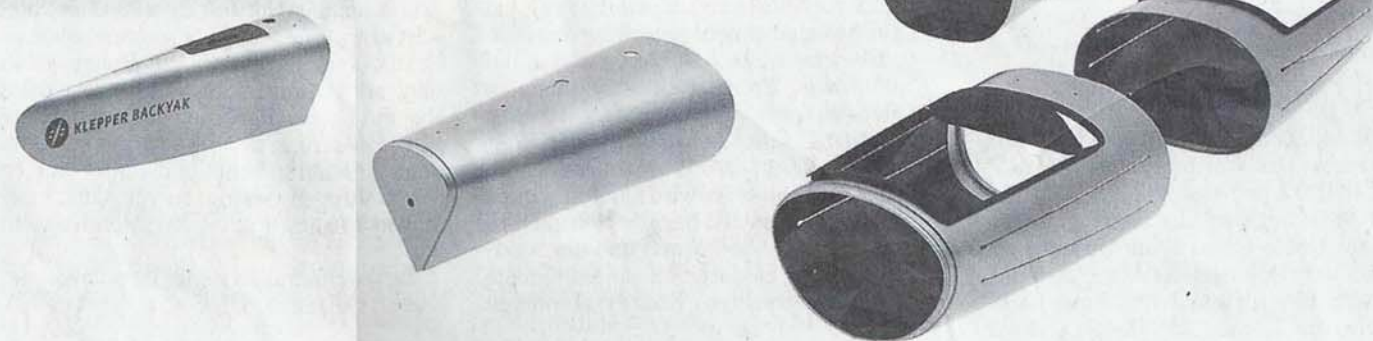
Diese zwei mit den Deckeln stumpf geschlossenen Halbboote lassen sich nun mit schmalen Brücken, den „Bones“, parallel zueinander als Zwei-Rumpf-Boot verbinden. Zwischen den Brücken wird ein Trampolin gespannt, und es entsteht zunächst eine Art von gemütlichem Floß. Relax heißt diese Variante im Prospekt, und man kann sich vorstellen, dass der Backyak so als Badeinsel genutzt wird: um sich zu sonnen, aber auch mit dem Stechpaddel gemächlich vorangetrieben oder

von einem Elektromotor bewegt, wie ihn Klepper in das Doppelblatt des sogenannten Hybridruders integriert, auf der Nürnberger Kanumesse zeigte.

Statt mit Stechpaddel oder Motor lässt sich der Doppelrumpf auch unter Segeln bewegen. Der in der vorderen Brücke eingesetzte Mast und der Baum sind bei der Backyak-Variante Sail teilbar, das Segelkleid besteht aus einem gelatteten Groß- und einem kleinen Vorsegel. Ruder und Pinne gehören mit zum Set, dessen Ge-



Die Teile des Bootskörpers passen in einander: Die großen Sektionen werden zu zwei Tragetonnen, jede wiegt rund zehn Kilo. Das gilt ohne die Umrüstteile, die einen Katamaran oder einen Schlitten aus dem Backyak machen.



samtgewicht 28 Kilogramm betragen soll. Schließlich soll der Klepper Backyak im Schnee zum „Winterkanu“ werden: Bei der Variante Snow wird eine Bootshälfte des Zweiers kieloben gedreht, und aus den „Bones“ werden zum einen Schlittenkufen und zum anderen mit zusätzlichen Lenkungsämpfern deren Träger.

Diese Vielfalt existiert bislang in Form von Bildern, auf denen die unterschiedliche Nutzung eines Prototyps durch den Entwickler (und seine junge Familie) zu sehen ist. Das silbrig glänzende, stellenweise noch etwas wellig erscheinende und noch nicht in allen Details finale Boot wurde in der vergangenen Woche in Rosenheim zum Anfassen präsentiert: Man konnte erleben, wie die zwei Tragetonnen ausgepackt und ihr Inhalt zusammengeclipt und -geschraubt wurden und wie aus dem Zweier-Kajak der besegelte Katamaran wurde. Dabei waren pfiffige Details zu erkennen, wie zum Beispiel, dass die Bootsrückenlehnen beim Tragen der Tonnen das Tragegestell abgeben. Es bleiben aber entsprechend dem Stand der Entwicklung auch etliche Fragen offen, etwa wie es mit der Verwindungssteifigkeit und Dichtheit des Bootskörpers unter praktischen Bedingungen aussieht. Vor allem ältere Paddel-Praktiker im Premierenpublikum wiegten bedenklich die weißgrauen Köpfe: Dieses Klepperboot wird einem beim Auf- und Abbauen zwar wie schon jeder Klepper Aeriis Zuschauerenergie garantieren, aber es wird sich nicht mit Nadel und Faden und mit Gummilösung und einem Flicker unterwegs reparieren lassen.

Entwickelt hat das Backyak-Projekt mit Klepper zusammen das Innsbrucker Architektur- und Designbüro Klazskleberger. Walter Klaz, Assistent an der TU München, war mit der Idee zu Ursula und Henning Isbruch, Vorstand und Aufsichtsrat der Klepper AG, gekommen. Nach zwei Jahren Entwicklungsarbeit sei nun die Serienreife erreicht, hieß es bei der Präsentation. Die Kohlefaserenteile sollen in der Nähe von Berlin gefertigt werden, die textilen Komponenten, beispielsweise die mit Keder in seitlichen Nuten des Bootskörpers befestigten Hüllen der Sicherheitsschläuche, werden in Rosenheim gefertigt. Die langen Luftpolster verbreitern das Boot um rund 20 Zentimeter und erhöhen die Kippstabilität. Sie sollen zusammen mit den abgeschotteten und mit den nächsten Segmenten verschraubten Bootsspitzen die Unsinkbarkeit des Backyak garantieren. Klepper rechnet damit, die ersten Backyaks im kommenden Frühjahr liefern zu können. Vertrieben werden soll sowohl über Händler wie auch direkt im Internet.

Dafür gibt es bereits eine Preisliste, die deutlich mit dem Wort „Einführungspreis“ gekennzeichnet ist. Danach soll der nackte Kajak rund 3800 Euro kosten. Ein Paddel, Spritzdecken für die drei Luken, Sicherheitsschläuche und das Ruder kosten jeweils knapp 200 Euro. Die Pedale zur Betätigung der Steuerung schlagen mit über 300 Euro zu Buche. Das „Aus-eins-mach-zwei“-Set Fun steht mit den zwei Abschlussdeckeln für 990 Euro in der Liste, das Set Relax (Abschlüsse, Verbindungsbrücken und Trampolin) soll 3120 Euro, der Schlitten 3350 Euro und die Aufrüstung zum besegelten Katamaran knapp 4100 Euro kosten. Wer etwa seinem Relax-Floß einen Elektroantrieb spendieren will, muss noch einmal rund 2000 Euro drauflegen. Ob bei diesen Preisen der Klepper Backyak zum trendigen Spaß für die junge Familie werden kann, bleibe mal dahingestellt.