Banana-Boot im Vorzeigerevier - im Seno Pia, Beagle Kanal, Patagonien

Banana-Boot

Bald nach dem Kauf von JUST DO IT ergab sich der Wunsch nach einem Dingi. Nur, was sollte, was musste es können, was erwarteten wir?

Uns war klar, dass auch ein Dingi stets ein Kompromiss bleiben wird. Also beschränkten wir den Kriterienkatalog auf ein paar wichtige Grundanforderungen, die das Boot erfüllen sollte. Es sollte:

- bequem und kursstabil zu rudern sein,
- ein geringes Stauvolumen haben, dauerhaft an Deck staubar sein und zugleich sollte das Vordeck möglichst frei bleiben.
- Es musste schnell auf- und abbaubar sein.
- Ganz wichtig war uns die UV-Beständigkeit, wir wollten nicht unterwegs nach einem neuen Boot suchen müssen. Große mechanische Robustheit des Rumpfes, also solide Materialstärke wünschten wir uns auch.
- Das Boot sollte für einen Außenborder geeignet sein, wobei wir keine Ansprüche an hohe Geschwindigkeit stellten.
- Wir wollten JUST DO IT nicht mit Davits ausrüsten, um das Heck für eine Windsteueranlage frei zu halten. Also würde ein Dingi über die Fallen aufs Vordeck gewinscht und sollte daher möglichst leicht sein.
- Irgendwie wünschten wir uns noch eine Besegelung, weil da die Idee in unseren Köpfen herumspukte, in tropischen Lagunen mit dem Dingi umherzutollen.

Unberücksichtigt blieb die Eignung des Bootes als Tauch- und Schnorchelbasis, da wir damals nicht tauchten und ans Schnorcheln nicht dachten. Die Tragfähigkeit war uns auch nicht wichtig, da wir davon ausgingen, dass jedes halbwegs vernünftige Boot unsere 2-Personen-Crew plus etwas Zuladung verkraften würde. Relativ schnell merkten wir, dass wir zu Extremen neigten: Einem Caribe mit festem Boden oder einem Banana-Boot. Das Dumme am Caribe war, es wurde mit festem Boden erstens zu groß, zweitens ziemlich teuer und drittens, es war in Deutschland seinerzeit nicht erhältlich. Wir kauften also ein Banana-Boot mit dem Standardmaß 3,25 m Länge.

Und weil wir im Vor-der-Reise-Kaufrausch waren, erwarben wir natürlich auch einen Motorspiegel für den Außenborder, Auftriebskörper und das Besegelungs-Paket, bestehend aus Rigg, Seitenschwertern und Ruder. Dagegen verzichteten wir auf die Trimmplatte (Schlepphilfe) und die Auftriebshilfe für eine stärkere Motorisierung. Beides bietet der Hersteller heute unter dem Begriff „Spoiler“ an.

Erfahrungen

Auf- und Abbau

Mit der Wahl des Banana-Boots hatten wir uns zum Gespött des segelnden Bekanntenkreises gemacht. Vor allem wollte jeder beim erstmaligen Aufbau zusehen, um sich an unserem Schicksal zu ergötzen. Vorgewarnt lasen wir die Aufbauanleitung sorgfältig und übten den Erstaufbau im Verborgenen.

Auf- und Abbau auf dem Vordeck konnte nach Einweisung und etwas Übung auch von Gästen erledigt werden.

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Erste Feststellung: Man muss etwas üben. Ein neues Boot (sowie ein lange geschlossen gelagertes Boot) zeigt erhebliche Beharrungskräfte. Auch ein lange aufgebautes Boot beharrt gern im aktuellen Zustand und muss vom Einfalten überzeugt werden. Mit der Zeit und erworbener Routine war die Sache ein Kinderspiel. Auf- und Abbau an Deck war zu zweit nach spätestens 10 Minuten erledigt, auch auf rolligen Ankerplätzen. Auch allein ist der Aufbau machbar. Man klappt die untere Bordwand des liegenden Bootes auf, tritt mit einem Fuß darauf, um sie festzuhalten und hebt die andere soweit an, dass man sie mit der Schulter stützt. Das Boot steht jetzt quasi entfaltet und aufrecht auf der Seite, mit dem „Bauherrn“ als Duchtersatz zwischen den Bordwänden. Beide Hände sind so frei, um das Sitzbrett an seinen Ort zu setzen. Nun wird das Boot in die Normallage gekippt und man erledigt den Rest. Wir können nicht verhehlen, dass etwas Körperkräfte nötig sind, besonders, wenn das Boot längere Zeit nicht entfaltet oder zusammengefaltet wurde. Auch etwas Kraft war nötig, um Bordwände bzw. Sitzbretter in die richtige Position zu drücken, damit die Verbindungsstifte durch die Bohrungen rutschten. Schließlich muss jeder Splint durch drei Löcher gedrückt werden. Nach und nach bekommt man den Bogen raus und weiß, wo man am Boot zu drücken hat, um die rechte Verformung zu bewirken, bis alles passt. Ansonsten fanden wir die simple Befestigung der Sitzbretter mit Stecksplinten bestechend. Die Splinte sind mit „Expandergummi“ gesichert, die einfach handzuhaben sind. Das Gummi altert allerdings und leidet unter Umwelteinflüssen, aber es ist in den meisten Weltgegenden kein Problem, entsprechende Meterware zu erhalten. Man muss auf ausreichende Spannung der Gummis achten, sonst verliert man die Splinte leicht, wenn man das Dingi mal auf den Kopf dreht.

Nach dem Aufbau auf dem Vordeck wird das leichte Banana-Boot per Fall von Bord gelassen. Auch für ungeübte Gäste mühelos machbar.

Mit ziemlichem Misstrauen begegneten wir den sogenannten „Filmscharnieren“, also den Faltstellen des Bootes. Heute, nach weit mehr als zehn Jahren in unserm Besitz und fünf Jahren Dauereinsatz auf der Weltumseglung, sind die Scharniere nach wie vor funktionstüchtig und dicht. Und das, obwohl sie häufig unter eingeklemmtem Sand, Kieseln, Muschelstückchen und Steinchen zu leiden hatten. Die Scharniere erwiesen sich als absolut unproblematisch.

Ab ins Wasser

Anfangs schmissen wir das aufgebaute Boot einfach über die Kante, natürlich mit Sorgleine. Dem Boot schien das nichts auszumachen, doch Lebensgefährtin Anke insistierte und setzte das schonende Niederlassen mit dem Fall durch. Dazu rüsteten wir das Boot mit einer ständig angeschlagenenen Hievleine aus. Am Bug des Dingi durch die Schleppösen geführt, am Heck um die Motorhalterung geschlungen, in der Mitte eine Schlaufe eingeknotet, fertig. Mit einem Fall und normaler Fallwinsch ließ sich das Banana-Boot nun mühelos ins Wasser fieren oder aufholen. Machten wir´s zu zweit, hielt einer das Dingi von Reling und Scheuerleiste ab, einhand ging es halt ohne Abhalten. Anfangs vollzogen wir die Prozedur sogar mit montiertem Außenborder. Das gaben wir allerdings auf, nachdem in Falmouth eine Bö unter das Banana-Boot griff und es um die Längsachse wirbelte. Der Außenborder blieb glücklicherweise dran.

Das Banana-Boot widerstand allen Widrigkeiten.
Hier rudert Anke durch patagonisches Gletschereis.

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Wir holten das Banana-Boot auch schon mal mit reichlich Regenwasser gefüllt an Bord, aber da darf man nicht übertreiben. Ist das Dingi zu voll, droht der Kollaps. Also besser vorher ausschöpfen.

Oben: Standardfortbewegung: Es wird gerudert. Hier mit den zusätzlich angeschafften, längeren und besonders effektiven Holzriemen. Unten: Das beliebte Stechpaddeln im Stand. Wenn man es raus hat, eine bestechende Art Fortrieb zu erzeugen (Foto unten: Martina Bartels)

Los geht's unter Rudern

Aufgrund des relativ festen Rumpfes, der Seitenknicke und des leichten V-Spants lässt sich das Banana-Boot zügig und äußerst kursstabil rudern. Auch bei viel Wind und Welle. Um die Leistungsgrenzen auszutesten machten wir den Versuch, mit der Banane eine 7 m lange Motoryacht abzuschleppen. Es gelang! Gerudert!

Bei ruhigeren Bedingungen stechpaddelten wir das Boot gerne. Allein oder auch zu zweit. Nicht kniend wie im Kanadier, sondern stehend. Das klingt zunächst unglaubwürdig, denn die Banana-Boote wirken aufgrund ihrer strukturellen Flexibilität kippelig und unstabil, doch das täuscht. Alles eine Frage der Übung. Gerade wenn es schnell gehen sollte und nur kurze Entfernungen zurückzulegen waren, beispielsweise in patagonischen Buchten (Ausbringen der Landleinen), hielten wir uns nicht lange mit dem Einfädeln der Ruder in die Widerlager auf. Stechpaddeln war in diesem Fall die bevorzugte Fortbewegung, sofern der Wind nicht übertrieb. Dazu ist zu erwähnen, dass an den Riemen ein beweglicher Stift angebracht ist, der in eine kleine Hülse an der Bordwand eingesteckt und anschließend mit einem Ringsplint gesichert wird. Das dauerte uns zu lange. Auf diese Splinte haben wir später grundsätzlich verzichtet, weil wir sie bei kraftvoller Rudernutzung wiederholt verbogen. Das barg das Risiko, die Ruder im Unglücksfall zu verlieren. Also an Ersatzsplinte denken.

Weniger gefallen hat uns damals ein konstruktiver Schwachpunkt der Riemen. Die Verbindung zwischen besagtem Stift und dem Schaft des Riemens war aus einem Edelstahlblech gefertigt. An den Kontaktflächen korrodierten die Riemenschäfte aufs heftigste, die Nieten brachen aus. Korrosion als Folge ungeeigneter Materialpaarung bzw. mangelhafter Materialisolierung. Erstaunlicherweise haben die geschwächten Ruderschäfte die Reise dennoch überlebt. Zeitweise nutzten wir etwas längere Holzriemen, die noch mehr Vortrieb lieferten. Wir setzten sie lose in einfache Steckdollen. Andere Nutzer von Banana-Booten hatten Probleme mit den Widerlagern (Aufnahmehülsen) der Dollen. Unsere hielten bis heute durch und zeigen bislang keine Materialermüdung. ***Bei all diesen Problemen hat der Hersteller inzwischen Abhilfe durch bessere Materialwahl geschaffen. Vorbildlich!***

Improvisation an den Ruderschäften nachdem Korrosion die Originalhalterung angegriffenhatte. Heute kein Thema mehr, dank verbesserter, nicht korrodiernder Materialien.

Unter Motor:

Im Normalzustand – ohne den als Zubehör angebotenen „Spoiler" mit Auftriebskörper – kann das 3,25 m lange Banana-Boot keinen Motor tragen, der schwerer als etwa 12 kg ist. Es wird damit bereits in der Verdrängerfahrt zu hecklastig. Auch mehr als 2 PS sind kaum drin. Mit zunehmender Geschwindigkeit taucht das Boot achtern zu tief ein und säuft über das Heck ab. Das heißt, wer sich

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

auf ein Banana-Boot in der Basisausstattung beschränkt, muss sich auf langsame Geschwindigkeiten einstellen. Größere Dingiausflüge benötigen entsprechende Zeit. Aber die sollte man auf großer Fahrt ja haben. Bei Revieren mit sehr starken Strömungen ist Vorsicht angeraten. Da muss man im Zweifel testen, ob man gegen die Strömung ankommt. Wir raten daher unbedingt zum Kauf des „Heckspoilers“ mit Auftriebskörper. Er erlaubt eine höhere Motorisierung und damit auch Gleitfahrt, und er kann auch im Schlepp helfen (s.u.).

Unterwegs mit dem Außenborder (Foto: Monique Lenaerts)

Die Hecklastigkeit des motorisierten Banana-Bootes (ohne Spoiler) ist ein Grundproblem. Meine 83 kg plus die 12 kg des betankten Motors waren die Grenze, um bei gewassertem Boot den Motor am Spiegel zu montieren, besonders wenn sich die Lagune von rauer Seite zeigte. Hilfsmittel: Der Partner setzt sich in den Bug, oder man plaziert / befestigt dort einen oder zwei 20 Liter-Kanister (Wasser, Diesel). Der Gewichtstrimm unter Maschine ist besonders im Einpersonenbetrieb wichtig. Zu Beginn der Reise wurde ich mal von Starkwind überrascht und hatte Probleme, mit dem Banana-Boot gegen den Wind zur ankernden JUST DO IT zurückzukommen. Ich musste achtern sitzen und steuern. Der Wind drohte unter den in den Wellen hoch geworfenen Bug zu greifen und das nun arg hecklastige Dingi hintenüber zu kippen. Ein, ggf. auch zwei Kanister im Bug war(en) bei Solofahrt von da an Standard. Außerdem schafften wir eine Pinnenverlängerung an. Damit war auf der Mitteldücht sitzend das Trimmproblem gelöst. Dabei fand ich heraus, dass sich die Banane hervorragend durch Gewichtsverlagerung und Verformung des Rumpfes steuern ließ. So ließ ich die Pinnenverlängerung schließlich wieder außen vor, startete den AB, gab Gas, setzte mich auf die Mitteldücht und rutschte dort nur etwas hin und her.

Einer der Einsätze des Banana-Bootes unter Segel. Wenn man genau hinschaut, sieht man, dass sich das Ruder gerade verabschiedet.

Unter Segeln

Das Rigg des Banana-Bootes ist eine schlichte Konstruktion. Es besteht aus drei Alu-Stangen (Mast, Spiere, Baum) und trägt ein dreieckiges Segel. Einmal zusammengesetzt kann es bei Nichtgebrauch zu einer schmalen Rolle zusammengepackt werden. Wir laschten die Rolle an ein Oberwant, wo sie nie störte aber schnell greifbar war. Zur Segelausrüstung gehören zwei Seitenschwerter und ein Ruder mit Pinne, das in zwei Ösen des Motorspiegels eingehängt wird. (Benötigt man also auch.) Das Banana-Boot segelt erstaunlich gut und kreuzt mit den Seitenschwertern auch überzeugend auf. Im Grunde kann man es mit Opti-Segeln vergleichen. Die Handhabung des Riggs und der Seitenschwerter ist einfach, das Aufriggen auch. Durch die material-bedingte Verwindung von Boot und Rigg verfügt letzteres über ein „automatisches Reff“, das man aber nicht überbewerten sollte. Entgegen unserer Vorstellungen nutzten wir die Besegelung kaum. Letztlich haben wir die Besegelung auf der großen Fahrt kaum genutzt. Entweder wurde gerudert oder motort. Aus heutiger Sicht macht die Besegelung sicher für Familien mit Kindern Sinn. Das besegelte Banana-Boot wird garantiert zum beliebten Spielmobil. Für den Normal-Gebrauch würden wir zukünftig darauf verzichten. Die Ruderaufnahme ist heute (2021) übrigens weitaus stabiler ausgeführt als seinerzeit. Auch hier eine vorbildliche Produktverbesserung.

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Im Schlepp

Die Banane kann nur eingeschränkt geschleppt werden. Bei ruhigem Wetter waren max. 5 kn möglich. Bei höherer Geschwindigkeit säuft sie über das Heck ab. Mit angehängtem Motor ist ein Schlepp nur in Schleichfahrt möglich. Besser, man rüstet das Boot mit der Trimmflosse fürs Schleppen bzw. dem „Spoiler“ für Motorfahrt aus, der natürlich auch beim Schleppen hilft. Wir empfehlen daher (nochmals), von vornherein einen „Spoiler“ mit zu ordern.

Banana-Boot im Schlepp (s. Aa Titelfoto) Schlepp ohne den „Spoiler“ funktioniert nur bei moderater Geschwindigkeit.

Zuladung

Das große Innenvolumen – es fehlen die raumzehrenden Gummiwülste der Schlauchboote - verleitet zur Überladung. Ausgelegt ist das 3,25 m lange Boot für eine Zuladung von 290 kg bzw. drei (erwachsene) Personen plus etwas Gepäck. Mehr Personen werden sich selten im Boot versuchen, es fühlt sich dann zu unsicher an. Die Gefahr besteht im unbedachten Überladen. Unser Rekord: 2 Mannsbilder (etwa 165 kg) + 260 Liter Diesel in Kanistern + AB, also etwa 430 kg. Das geht bei spiegelglatter See, ist aber nervenaufreibend, wenn es plötzlich windig wird. Da spült schon die kleinste Welle übers Freibord. Ich war jedenfalls heilfroh, als JUST DO IT ohne Katastrophe erreicht war und warne vor Nachahmung.

Gut beladen. Die typische Schwimmlage des Banana-Bootes in der üblichen Verdrängerfahrt, geschoben vom kleinen Honda. Detail am Rande: An Steuerbord einer der Holzriemen in simplem Ruderdollen.

Auch Passagiere sind Zuladung und müssen auf das Banana-Boot eingestellt werden: Wer das Boot nicht kennt, muss sich zunächst an dessen Elastizität gewöhnen. Ruhig sitzen bleiben bzw. koordiniert aussteigen, besonders beim Ausbooten auf die Yacht wichtig. Überlegt und angeleitet muss auch eingestiegen werden, sonst geschieht, was meinem Bruder widerfuhr, er kam, trat hernieder und segelte der Länge nach hinein. Unbestreitbarer Vorteil: Unauthorisierte Einsteiger werden vom Boot auch schon mal außenbords geworfen.

Im weiteren Sinne ein Aspekt der Zuladung ist die Dimensionierung der Duchten. Die erschien uns grundsätzlich etwas knapp bemessen. So ist uns das Frontbrett in einer kräftigen Welle angebrochen. Als fördernde Schwachstelle zeigte sich hier das Loch für den Mast. Der Bruch ließ sich mit etwas Alublech und ein paar Schrauben schnell beheben. Erschüttert war nur die Seele meiner Lebensgefährtin, so schwer war sie mit ihren 57 kg eigentlich nicht.

Die raue Praxis:

In der Praxis erwies sich das Boot als nahezu unzerstörbar. Anlanden auf Korallen, Steinen, scharfkantigen Muscheln, Wurzelwerk – null Problem. Man musste lediglich nach einer Stelle suchen, an der man bequem aussteigen konnte, das war´s. Dann Dingi auf die Felsen, den Strand oder was auch immer gezerrt, fertig. Oft lag das Banana-Boot dadurch schon so sicher, dass man sich das Anbinden sparen konnte und die Hände frei waren für wichtigere Aufgaben, wie das Ausbringen der Landleinen fürs große Boot.

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Bammel hatten wir, als wir erstmals einen Strand besuchen wollten, vor dem sich die Wellen brachen. Aber das war (Nervenkitzel garantiert) möglich: Unter Maschine anschleichen, die Wellen beobachten, in einer ruhigen Phase auf dem Rücken einer Welle mit allem, was das Motörchen hergibt an den Strand reiten, kurz vor der Grundberührung Notstop für den Motor, rausjumpen, das Dingi in die Hand und weggespurtet. Motor und Dingi wiegen zusammen 34 kg. Das ist ein Gewicht, das zwei halbwegs sportliche Personen schnell wegschleppen. Die neben uns mit schwerem Schlauchboot und Motor landenden Freunde wurden von der nachfolgenden Welle halb überlaufen. Heute ist die Angelegenheit noch einfacher, da die aktuellen Bananen praktische Tragegriffe besitzen. Es wäre zu testen, ob die für das Tragen der Bananae mit Motor richtig sitzen. War es uns zu rau, verzichteten wir allerdings auf den Motor und versuchten es mit Rudern. Erstaunlicherweise sind wir bei solchen Manövern nie gekentert, obwohl die „Crew“ schon mal baden ging. Was meine Lebensgefährtin („immer ich“) als ausgesprochen unfair empfand.

Banana-Boot zwischen patagonischen Felsen. Kein Risiko für das Boot, auch wenn die Felsen mit scharfkantigen Muscheln bewachsen waren. Das erleichterte Leinenmanöver erheblich..

Ich will nicht verschweigen, dass wir einmal von einer brechenden Welle überrollt wurden. Das Wunderliche: Das Boot schwamm anschließend noch in aufrechter Lage, nur etwa einen halben Meter unter dem Wasserspiegel. Die drei Insassen schauten verdutzt um sich herum. Das passierte natürlich ohne Auftriebskörper, die wir aus Faulheit und aus Vergesslichkeit fast nie benutzten. Um die Ehre des Banana-Bootes zu retten, die Episode ist nur geschehen, da ich gegen die Bedenken meiner Freundin über ein Flach steuerte, von dem wir wussten, dass dort solche schönen Brecher entstehen können. Aber es war eine interessante Erfahrung.

Zweimal drückten wir das schon ausgesetzte, also geschleppte Banana-Boot bei Ankermanövern mit dem Heck von JUST DO IT unters Wasser. Beide Male in Patagonien, wo das Dingi wegen der Landleinen in Bereitschaft sein muss. Es treibt in einem solchen Fall an der Oberfläche, sinkt also nicht. Soweit ist das unproblematisch und das Verlustrisiko für im Boot befindliche Utensilien (Ruder und dergleichen) gering. Dumm ist, wenn man das nicht merkt und das Dingi dann auch noch halb überfährt: Schleppleine, drehender Propeller … In unserm Fall ist es gut gegangen. Das kann mit einem Schlauchboot nicht so leicht passieren. Wir haben die Schleppleine während solcher Manöver von da an so kurz wie möglich gehalten. Einerseits minderte das unkontrollierte Bewegungen des Dingis, andererseits war die Leine nun zu kurz, um in den Propeller zu geraten. Trotz der beiden Zwischenfälle war das Banana-Boot gerade in den rauen Revieren Patagoniens in der Rückschau die ideale Wahl. Die Manöver zum Ausbringen der Landleinen verliefen zügiger als mit einem Schlauchboot möglich: Es ist nach dem Aussetzen sofort einsatzfähig (Stechpaddeln), schnell und zielgerichtet zu rudern, mechanisch unempfindlich (Muscheln, Steine, Eis), aufgrund des geringen Gewichts ruckzuck auf einen Felsen gezerrt und damit gesichert. Freunde, die in diesem Revier ein Schlauchboot benutzten, „schonten“ dies, indem sie es vor Erreichen des Ufers verließen

Nachdenklicher Blick zurück nach dem Anlanden im Surf. Kleines Bild: Die Bedingungen bei Santa Lucia, unter denen wir soeben gebeacht hatten!

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

und an Land wateten. Sich selber schonten sie, in dem sie in eine Anglerwathose schlüpften. Wer so ein Ding schon mal benutzt hat, weiß, das man damit nicht gerade beweglich ist..

Für schweres Wetter gelascht. Wir nutzten Gurtband, die Schlepp-und die Hievleine des Banana-Boots zum Laschen, das war dann schon reichlich bulletproof.

An Deck

Wir wollten – wie gesagt - das Vordeck frei halten, also wurde das zusammengelegte Banana-Boot an die Relingsstützen gelascht. Dabei ruhte das Boot auf zwei Holzblöcken, um darunter einen großzügigen Spalt für den Abwasserablauf zu schaffen. Mit diesem Arrangement fühlten wir uns anfangs nicht sehr wohl, da wir überkommende Seen fürchteten, und damit den Verlust von Banana-Boot und Reling. Die Sorge erwies sich als unbegründet. JUST DO IT segelt ausgesprochen trocken. Über das Vorschiff brechende Seen gab es praktisch nicht. Das angelaschte Banana-Boot war nie gefährdet. Hatten wir nur Glück?

Man kann die Sitzbänke in dem gefalteten Boot stauen, aber wir verzichteten normalerweile darauf, um das Gewicht des gelaschten Bootes gering zu halten. Die Bretter kamen in die Backskiste. Auf kurzen Strecken ließen wir das Boot im einsatzfähigem Zustand, bei ruhigen Bedingungen lag es aufrecht, bei regnerischen Wetter oder unruhigen Konditionen lagerten wir es auf dem Kopf. Wir wollten keine gefüllte Badewanne als Toplast durch die Gegend schleppen. Das war dann der Moment, an denen sich mal wieder ein ungesicherter Stecksplint verabschiedete.

Abschließende Bemerkungen

Die Banane benötigt nur ein Minimum an Pflege: Ab und zu lackierten wir während der Reise die Sitzflächen, um das Holz zu schützen. Das wars. Der Motorspiegel hat arg unter dem dauernden An- und Abbauen des ABs gelitten, aufgrund der üppigen Dimension des Haltebretts blieb der Verschleiß bislang unkritisch. Bei ihm verzichteten wir auf das regelmäßige Lackieren. Der Kunststoff des Bootes und der, der über die Scharniere gezogenen Schutzhüllen war unzerstörbar. Er widerstand Sonne (UV), Hitze, Kälte, Öl, Diesel, Benzin, Säure und jeder Art mechanischer Beanspruchung.

Nahezu unmöglich: Nach dem Schnorcheln wieder in das Banana-Boot entern. Dafür ist es nicht gemacht.

Noch ein Pluspunkt: Das Boot ist für Diebe nicht attraktiv ist. Bestenfalls für spielende Kinder. Wir haben es nie sichern müssen.

Ein Manko: Das Banana-Boot ist nicht gerade geeignet für leidenschaftliche Schnorchler oder gar Taucher. Man kommt zwar mit einem Hüpfer ins Wasser, aber (fast) nicht wieder zurück ins Dingi. Wir schaffen´s zwar (noch), aber das ist ein Akt an der Grenze des Kenterns. Besser ist, man plant seine Schnorchelausflüge mit den Crews anderer Yachten, da klettert man eben erst in ein Schlauchboot und dann zurück ins Banana-Boot. So könnte man sogar Tauchen, denn ganz klar, als Basis zum Gerätetauchen ist ein Banana-Boot ungeeignet.

Unser **Fazit** nach den vielen Jahren des Gebrauchs (Kauf 2000): Hätten wir viel Platz, käme *zusätzlich* zum Banana-Boot ein Schlauchboot (Hypalon, fester Boden, V-Spant) an Bord. Für größere Ausflüge und fürs Tauchen mit Gerät. Wenn wir uns dagegen auf ein Dingi beschränken müssten, gäben wir dem Banana-Boot den Vorzug. Der Hersteller des Banana-Bootes hat sich inzwischen um viele Detail-Verbesserungen bemüht

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

und praktisch alle Punkte, die auf unserer Wunsch-Liste standen, aufgegriffen: Für die Sitzbretter bietet er alternativ ein leichteres, doch festeres Material. Die Mittelducht hat eine mittige Stütze erhalten. Die Aufnahmehülsen für die Ruder sind stabiler konstruiert; die unverträgliche Materialpaarung der Ruder wurde beseitigt. Das Boot kann mit Tragegriffe an den Seiten ausgerüstet werden. Der Spiegel zur Motorbefestigung besteht heute aus einem stabilen Kunststoffblock und ist zudem gegen den Rumpf abgestützt, bisher war dies ein Manko. In der Summe eine echte Steigerung der Qualität bzw. des Gebrauchswertes. Eigentlich wünschen wir uns nur noch Patentsplinte für die Duchten, die ohne Sicherungsgummis auskommen.

Die Pros (in der Basisversion mit Spiegel zur Außenborder-Befestigung):

+ nahezu unzerstörbarer Rumpf, also langlebig und robust
+ gut, schnell und kursstabil zu rudern
+ leicht
+ schnell auf- und auch wieder abzubauen
+ preisgünstig
+ große Ladekapazität
+ motorisierbar
+ besegelbar

Und die Cons (wie vor):

- für leidenschaftliche Schnorchler und Taucher ungeeignet
- eingeschränkt schleppbar
- hecklastig bei angehängtem Motor
- in der Grundversion (kleine Motorisierung) nur langsame Verdrängerfahrt möglich

Honda Bf 2 (heute Bf 2.3)

Natürlich sollte das Banana-Boot motorisiert werden. Aus Gewichtsgründen hätte ich gerne einen kleinen Zweitakter genommen, aber ich wollte die mitzuführende Sammlung an Brenn- und Schmierstoffen so gering wie möglich halten. Also kein Zweitaktöl. Ein Viertakter musste her. Wir wählten den Honda Bf 2, wenn ich mich recht entsinne der erste Viertakter in dieser Leistungsklasse. Das Motörchen gibt es heute in einer etwas stärkeren Ausführung als Bf 2.3. Um es gleich vorweg zu nehmen: Die 2 PS des kleinen Donnervogels waren für das Banana-Boot voll ausreichend, mehr hätten sich gar nicht nutzen lassen, ohne das Boot zu versenken. Und noch eine Vorwegnahme: Das Motörchen tat, was ich als alter Motorradfahrer von einem Honda-Motor erwartete: Er lief und lief und lief und läuft heute noch.

Vom Skipper nicht authorisierter Missbrauch: Während der langen Passagen war der am Heckkorb gehalterte Außenborder bei heimlichen Mitfahrern sehr beliebt.

Was uns von Anfang an bestach, war der Gasdrehgriff an der Pinne. Der ist im Gebrauch wesentlich praktischer als einen Gashebel, zumal der Drehgriff in der jeweiligen Stellung feststellbar ist. Aber das ist mittlerweile Standard. Die „Bremsschraube“ des Drehgriffs stellten wir so ein, dass der Gasgriff sich noch mühelos drehen ließ, aber in der Stellung verblieb, so konnte man die Pinne loslassen. Was uns weiter bestach, war der geringe Verbrauch. Wir waren immer wieder erstaunt, wie weit wir mit dem bescheidenen einem (-1- !) Liter Kraftstoff aus dem Tank kommen konnten, zumal das Banana-Boot nur selten Vollastbetrieb erforderte. Eine Verbrauchsangabe muss ich jedoch schuldig bleiben, wir haben den Verbrauch nie gemessen.

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Auch sonst war der Motor ein unauffälliger Zeitgenosse, so dass wir immer schön in unsere Technikmappe schauen mussten, um ihm die notwendige Minimalpflege zukommen zu lassen: Ölwechsel, Ölwechsel im Antriebsschaft, Kerzenwechsel, Abschmieren. Auch den Simmering am Wellenausgang sollte man regelmäßig prüfen und die Opferanode am Schaft. Schön: Die Zündkerzen von Generator (Honda EX 700) und Außenborder ließen sich notfalls (trotz abweichender Wärmewerte) tauschen. Noch ein Vorteil, die Schaftkühlung des Winzmodells kommt ohne Impeller aus, also kein Verschleißteil, das beobachtet werden muss.

Hielt jahrelang: die Opferanode.
Dennoch gelegentlich den Zustand prüfen.

Die Lauffreude des Motors wurde nur selten gebremst. Oft durch Fremdverschulden: Mehrmals geriet der Motor unter Wasser. Jedesmal das volle Programm: Motor mit Süßwasser spülen, dann altes Motor-Öl raus, neues rein. Vergaser ablaufen lassen. Zündkerze raus, mit einem Löffel etwas Öl in die Brennkammer, Motor ein paar mal durchdrehen (Startzug). Zündkerze wieder rein. Motor testweise noch an Bord gestartet. Springt er an, gleich wieder aus. Ans Dingi montieren und eine halbe Stunde laufen lassen. Im Zusammenhang mit dem Banana-Boot ist zu beachten, dass der Motorschaft bei unbelasteten Boot nicht tief ins Wasser ragt. Der Schaft wird nicht ausreichend gekühlt! In diesem Fall das Heck mit dem berühmten Kanister belasten. Das sollte es gewesen sein. Jedenfalls lief unserer Honda nach jedem Vollbad wieder so, als sei nie was gewesen.

Mehrmals nahmen wir den Vergaser zur Reinigung ab. Die Dichtung zwischen Vergaser und Motor ist wiederverwendbar. Wir mussten sie nie erneuern oder auf eine alte Seekarte zurückgreifen. (Opas Geheimrezept.)

Weitere Störfaktoren für die Lauffreude: Das untere Gehäuse der Schwimmerkammer besteht aus einfachem Stahlblech. Es kann rosten (Restwasser) und die Vergaser-Düsen verschmutzen. Regelmäßiges Ablassen hilft. Irgendwann nahm der Rost überhand, vielleicht eine Folge der ersten „Untergänge“, wir tauschten das Gehäuse gegen ein neues. Im zweiten Gehäuse gammelte als erstes die Ablassschraube fest. Seitdem erfordert das Ablassen die Abnahme des Gehäuses. Kein wirklicher Fehler, so kann man dessen Innenzustand besser kontrollieren.

Schwimmer des Vergasers. Unschwer zu erkennen sind Rostspuren wegen eingedrungenen Wassers.

Ganz hinterhältig: Unter dem Kraftstofftank verbirgt sich ein kleiner Grobfilter, d.h. der sitzt wirklich ganz verborgen im (!) Kraftstoffschlauch. Der verschmutzt auch. Wer hätte das gedacht? Wenn man´s nicht weiß findet man ihn nicht und verzweifelt. Der angedachte Tausch, gegen einen anderen, sichtbar in der Leitung sitzenden, scheiterte am Platzmangel.

Die letzte Störung verursachte ein klemmender Gaszug: Das Gas ließ sich nicht mehr wegnehmen. Das erkennt man an einem unkontrolliert daherrasendem Banana-Boot mit verzweifeltem Skipper. Säubern, spülen, gfs. schmieren der Führungen.

Scherstifte und Splinte, gehaltert und dem Motorgehäuse. Sie wurden niemals benötigt.

Ging was kaputt? Fast nichts. Der Startzug riss einmal aus dem Griff. Das war mit einem anderen Knoten dauerhaft gelöst. Der Plastikpropeller überstand wider Erwarten sämtliche Grundbe-rührungen. Der Ersatzpropeller blieb

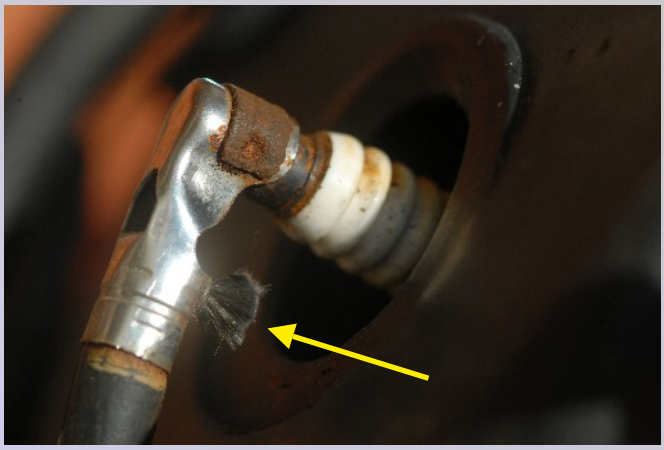
© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

jungfreulich. Wir benötigten auch keinen der Scherstifte, die den Propeller sichern. Und das Zündkabel hat der Skipper bei der Suche nach dem Zündfunken zerstört: „Der Kerzenstecker muss sich doch vom Kabel ziehen lassen …“ Muss er nicht. Kabel und Stecker bilden eine vergossene Einheit. Bei der Gelegenheit entdeckt: Das Kabel ist kein Kupferkabel, sondern eine Carbonfaser oder so etwas ähnliches. Salzwasserresistent. Sehr löblich.

Hielt jedem Missbrauch stand und erwies sich als unzerstörbar: der Kunststoffpropeller!

Den Motor erwarben wir 2000. In all den Jahren gibt es fast keinen Grund zur Klage. Die aufgetretenen Probleme waren normale Erscheinungen, mit denen man rechnen muss. Dennoch gibt es ein paar Punkte, die man besser machen könnte. Das betrifft die Verwendung von Materialien, die dem langjährigen Gebrauch im Dunstkreis des Seewassers nicht gerecht werden:

- Das rostempfindliche Vergasergehäuse ist schon benannt.
- Sämtliche Muttern, bei denen nichts gegen eine Verwendung von Edelstahl spricht, sollten auch aus Edelstahl bestehen. Wir haben da einige ausgetauscht. Das gilt auch für einige kleine Blechteile und Beschläge.
- Die Klemmschrauben der Motorbefestigung gammelten bei längerer Nichtbenutzung regelmäßig und trotz Fettung in den Gewinden fest (Materialpaarung: Aluguss und Stahl)
- Die Arretierung des Motor-Schwenkmechanismus, ein kleiner Blechhebel, gammelte fest. (Materialpaarung wie oben. Die Hebelachse kann nicht gut geschmiert werden und sitzt im Betrieb sehr exponiert).
- Besonders die von unten zugänglichen Bolzen, u.a. die, die Motorblock und Schaft verbinden, sind völlig korrodiert. (Material: ein normaler Stahl aus der Kfz-Schublade.) Die empfindlichsten sitzen leider so versteckt, dass man sie nicht wahrnimmt, solange man den Motor nicht hinlegt, so erkannte ich deren Rostproblem erst, als es zu spät war.



Kerzenstecker. Die Klemmverbindung ist improvisiert. Statt des erwarteten Kupferkabels befand sich in der Kabelummantelung ein Geflecht aus Carbonfasern (Pfeil). Kann nicht korrodiréren, stellt den armen Skipper vor ganz neue Herausforderungen.

Korrosionsprobleme aufgrund ungeeigneter Materialpaarung. Die Klemmbolzen, mit enen man den Außenborder befsetigt. Trotz wiederholter Fetterei mit der Zeit festgegammelt.

Während die ersten Punkte relativ unbedeutend und unbequem sind, ist das letzte ausgesprochen ärgerlich. Der Außenborder konnte recht früh nicht mehr ohne weiteres zerlegt werden. Und das an der Trennstelle zwischen Motor und Antrieb, dort, wo sich die Fliehkraftkupplung verbirgt. Schwacher Trost, es war auch nie nötig. Daher unser Rat: Exzessiv spülen und besser noch, Ersatzbolzen mitnehmen und früh genug wechseln.

So bleibt unser **Resümee** zweischneidig. An sich ist der kleine Honda ein wunderbares und zuverlässiges Stück japanischer Motorenbaukunst, mit vielen Pluspunkten. Doch es könnte und müsste noch ein Stück verbessert werden. Ein Gigant der Motorenindustrie sollte das doch hinkriegen, oder?

© für Texte und Bilder soweit nicht anders angegeben bei den Autoren - Anke und Martin Birkhoff

Noch mal die Pros:

- + Leicht
- + Sparsam in Verbrauch und Unterhalt
- + Unkompliziert
- + Langlebig und robust (vom Grundsatz her)
- + Preisgünstig

Und die Cons:

- – Einige unschöne Materialpaarungen
- – Etwas laut, da luftgekühlt

Unter dem Motor versteckt und daher zu spät erkannt: Völlig vergammelte Schrauben. Stähle aus dem „Hausgebrauch“ sind in wasserreicher Umgebung wahrlich nicht geeignet.

Noch zwei Anmerkungen zum Einsatz: Der echte Vorteil aller vergleichbaren Winzlinge ist das geringe Gewicht. Im Gegensatz zu den kräftigen Brüdern benötigen sie kein besonderes Ladegeschirr (Davits oder was auch immer). Mit dem Motörchen in einer Hand kann ich auch über unsere Heckstufe ins Dingi turnen (wenn die Windsteueranlage nicht montiert ist). Oder Anke reicht mir das Motörchen mal eben über die Reling runter ins Dingi. Oder ich ihr rauf. Einhand hab ich das Ding einfach per Fall über das mittschiffs gelaschte Dingi abgesenkt und genauso wieder an Bord genommen. Auch mit einem gleitfähigem Banana-Boot (Spoiler) oder einem zusätzlichem Schlauchboot, auf den kleinen Honda oder eine vergleichbare Maschine würden wir als Arbeitspferd wegen der Sparsamkeit und des einfachen Handlings ungern verzichten. Wir wären nicht die ersten, die dann neben 2 Dingis auch noch 2 Motoren um die Welt schleppten. Und wenn´s am Platz mangelt? *Keep it small, keep it simple*!

Bremen, Januar 2011, geringfügig redigiert Lorient, Februar 2021
Martin und Anke Birkhoff