

Yacht **SKIPPER** MAGAZIN

Schön aufgereiht fürs
Foto: Die Beiboote
mussten an vier
Testtagen zeigen, was
sie leisten können



Einkaufswagen, Strand-Shuttle, Spaßgerät

Viel Platz, hohe Stabilität, kleines Packmaß: Die Ansprüche an das Dingi sind hoch. Wir haben zehn Boote der 2,50-Meter-Klasse getestet

Unterschiede der Bodenkonstruktion

Spätestens, wenn der Anker fällt, wird auf vielen Yachten das Beiboot aus der Backskiste hervorgeholt und aufgepumpt. Auf der typischen Yachtgröße zwischen 30 und 40 Fuß ist ein aufblasbares Schlauchboot meistens am praktischsten, es sei denn, es sind Davits oder genug Platz an Deck für ein Festrumpfdingi vorhanden. Die aufblasbare Variante kann die vermeintlichen Widersprüche von geringem Packmaß versus gutes Platzangebot im Boot sowie geringes Gewicht versus hohe Kippstabilität vereinen. Darum ist sie so verbreitet. Besonders die Größe um 2,50 Meter Länge passt auf vielen Yachten gepackt gerade noch in die Backskiste und bietet dennoch genug Transportvolumen für eine kleine Crew.

Aber auch wenn die kleinen Schlauchboote sich ähneln, gibt es dennoch große Unterschiede. Diese zeigen sich besonders deutlich in der Konstruktion des Bodens. Die einfachste Variante ist eine Folie zwischen den Schläuchen, die für einen besseren Stand im Boot mit eingelegten Brettern versteift wird. Dennoch ist diese Konstruktion eher instabil und bildet keine V-Form im Unterwasserbereich. Hier sind die Modelle mit einem Hochdruckboden folglich im Vorteil.

Der Hochdruckboden bietet besseren Stand und formt durch einen Kielschlauch das Unterwasserschiff.

Das im Drop-Stitch-Verfahren gefertigte Teil ähnelt in der Bauweise einem SUP und wird in das Beiboot eingelegt. Schöner Nebeneffekt: Der Hohlraum mit dem Kielschlauch zwischen Unterwasserschiffolie und Hochdruckboden fungiert als Bilge. Hier sammelt sich Regen- oder Spritzwasser und die Füße bleiben beim Schritt ins Beiboot trocken.

Dieser Vorteil entfällt bei der zweiten Variante des Hochdruckbodens – dem 3D-Luftboden oder Hochdruck-V-Boden. Dieser ist von sich aus V-förmig und Teil der Rumpfkonstruktion, wird also nicht separat eingelegt. Vorteil: ein Teil weniger und leichterer Aufbau. Nachteil: Es gibt durch die V-Form zwei schräge Flächen im Boot und keinen geraden Boden. Zudem bildet sich mittig schnell eine Wasserpfütze.

Aus der Gruppe mit Bodenbrettern sind drei Beiboote im Test: jeweils ein Modell von Plastimo, Seatec (die Hausmarke von



Hochdruck-V-Boden

Der Hochdruckboden ist fester Bestandteil der Rumpfkonstruktion. Die Folge sind aber ein schräger Boden ohne Bilge und Wasserpfützen



Hochdruckboden mit Kielschlauch

Der Boden wird einzeln eingelegt, darunter ein Schlauch, der dem Unterwasserschiff die Form gibt. Praktisch: Es entsteht eine Bilge



Lattenboden

Einfachste Lösung sind Latten auf einem Boden aus Planenmaterial. Der Stand ist unsicherer und das Unterwasserschiff formlos



Sonderfall EZ Raft

Das leichteste Beiboot im Test sieht eher wie ein Trimaran aus. Dadurch gibt es keine Plicht, aber auch keine Wasserpfützen

SVB) und Yamaha. Diese Dingis sind meistens günstiger. In der Gruppe mit Hochdruckboden sind sechs Modelle dabei. Jeweils eines von Osculati, Plastimo, Seatec, Talamex, Yachticon und Yamaha. In dieser Gruppe haben die Boote von Plastimo und Seatec einen 3D-Luftboden.

Einen Sonderfall bildet das EZ Raft aus den Niederlanden. Es lässt sich keiner Gruppe zuordnen, sein Rumpf besteht aus drei Schläuchen und ähnelt einem Trimaran. Auf dem mittleren Schlauch nimmt man zum Rudern Platz. Es gibt also keinen Innenraum wie bei den anderen Booten. Dafür läuft Regenwasser einfach ab. Der große Vorteil des EZ Raft ist sein geringes Gewicht und das extrem kleine Packmaß.

Die wesentlichen Kriterien im Test sind Rudern, Motorfahrt und Schleppen. Bevor es aber aufs Wasser ging, haben wir Abmessungen und Gewicht ermittelt. Dabei zeigt

sich auch die unterschiedliche Ausstattung. Angefangen mit Kleinigkeiten wie dem Reparaturset, in dem statt Flicker, Kleber und eines Ventilschlüssels häufig etwas fehlte. So beim Beiboot von Osculati, Talamex und Yachticon. Bei den Pumpen hat das Talamex als Einziges eine Standpumpe mit Doppelhub, alle anderen eine Fußpumpe. Die meisten auch mit der Möglichkeit, den Hub zu reduzieren und dann mit mehr Druck zu pumpen. Nur die Modelle von Yamaha haben eine noch einfachere Fußpumpe. Stimmt die Qualität der Pumpe nicht, kann es schon schwer werden, den vom Hersteller empfohlenen Druck auf die Tubes zu bringen. Der Druck lässt sich nur per Manometer prüfen, das war beim Plastimo Fun, dem Seatec Aerotend und dem Yamaha 240 Air dabei. Ein Trick, auch mit nicht so kräftiger Pumpe auf den gewünschten Druck zu kommen, ist, das Beiboot ➤

Osculati 240 Luftboden (800 Euro)



In der Ausstattung enthalten ist eine Fußpumpe, die auf Hochdruck umgestellt werden kann. Es fehlen Anleitung und Ventilschlüssel. Umlaufende Scheuerleiste



Große Heckwelle, keine volle Gleitfahrt mit 4 PS möglich. Bei 16 km/h ist Schluss



Der Schleppwiderstand liegt mit 5,5 Kilogramm im Mittel. Das Beiboot läuft sehr gut nach

Das Schlauchboot von Osculati punktet mit einer großen Plicht, darin wird es nur von dem Modell von Talamex übertroffen. Die Sitzposition beim Rudern ist sehr gut. Leider kam es mit 4-PS-Verbrenner nicht ganz in Gleit-

fahrt. Bei 16 Stundenkilometern saugt es sich am Heck fest. Der Preis ist fair.

- + Großer Innenraum
- + Beste Rudereigenschaften
- + Hohe Stabilität
- + Schleppen sehr gut
- Keine volle Gleitfahrt

noch mal ordentlich aufzupumpen, wenn es kühl ist, also etwa abends. Dann wird es in der Sonne durch die Erwärmung der Luft im Schlauch prall.

Wie wesentlich auch kleine Ausstattungsmerkmale sein können, zeigte sich beim Plastimo Fun PI230 VB, es verfügt weder über eine Festmacherleine noch Griffe. Das

Boot ins Wasser zu heben und dabei nur die seitlichen Griffleinen nutzen zu können ist schon unpraktisch. Die Mehrzahl der Modelle lässt sich besser anheben, die meisten Griffe hat das EZ Raft mit 31 Griffschlaufen. Diese und die Verstärkungen an der Scheuerleiste und unter den Kielen sind bei dieser Konstruktion aus Gurtband von Sicher-

Plastimo Fun II PI230 VB (1.517 Euro)



Gute Sitzbank aus Alu, vollständiges Flickzeug, Manometer enthalten. Ein Festmacher, Zentralauge und Griffe fehlen. Zum Tragen gibt es nur die Halteleinen



Sehr gutes Gleitverhalten mit 21,5 Stundenkilometern. Dritthöchster Wert



Mit 3,6 Kilogramm sehr geringer Schleppwiderstand. Das Dingi läuft sehr gut nach

Der integrierte Hochdruck-V-Boden sorgt für gute Gleitfahrt und sauberes Nachschleppen, hat aber auch Nachteile: Das Boot ist sehr kippelig, und es sammelt sich Wasser in der Plicht. Dieses findet den Weg beim Rudern

über den tief eintauchenden Bug in kleinen Mengen ins Beiboot.

- + Sehr gute Sitzposition
- + Sehr gutes Schleppverhalten
- + Schnelle Gleitfahrt
- Bug taucht stark ein
- Sehr kippelig

heitsgurten aus dem Automobilbereich gefertigt. Auch die anderen Dingis haben größtenteils Scheuerleisten und Verstärkungen am Kiel. Letztere schonen das Material, wenn das Boot auf den Strand gezogen wird. Die Scheuerleiste erfüllt bei vielen Dingis einen doppelten Nutzen: Sie ist auf der unteren Seite mit einer Spritzschutzlippe verse-

Seatec Aerotend 240 (1.200 Euro)



Enthalten sind eine Holz Sitzbank, vollständiges Flickzeug, ein Manometer, Anleitung und Festmacher. Zudem gibt es genug Griffe und eine Scheuerleiste



Gute Gleitfahrt mit 21,2 Stundenkilometern. Etwas seitliche Drift in der Kurve



3,5 Kilogramm Schleppwiderstand sind recht gering. Läuft sehr gut nach

Der Hochdruck-V-Boden ist fester Teil des Rumpfs und funktioniert hier besser als beim Plastimo Fun: nicht so kippelig, bessere Schwimm-lage. Fährt beim Rudern gut geradeaus, lässt sich einwand-frei manövrieren. Die Riemen

sind allerdings etwas kurz. In-sgesamt sehr gutes Gesamter-gebnis. Der Preis ist aber hoch.

- + Gute Sitzposition
- + Sehr gutes Schleppverhalten
- + Gute Motorfahrt
- + Praktische Griffe
- Riemen etwas kurz

Talamex Comfortline TLA 250 (1.169 Euro)



Einziges Beiboot mit Standpumpe mit Doppelhub. Alusitzbank. Beim Flickzeug fehlt der Kleber. Eine Halterung für externen Benzintank, viele Griffe



Das schwerste Boot im Test braucht etwas, gleitet dann aber mit 20,8 Stundenkilometern



Mit 6,9 Kilogramm hoher, aber nicht der höchste Widerstand. Sehr guter Nachlauf

Die größte Pflicht und die dicksten Schläuche sorgen für sehr hohe Stabilität, aber auch ordentlich Gewicht. So fühlt sich das Beiboot von Talamex schon wie ein größe-res Modell an. Es fährt sehr gut unter Motor, lässt sich sauber

nachschleppen und rudert sich mit größeren Riemen hervor-ra-gend (Riemen von Osculati).

- + Größtes Beiboot im Test
- + Sichere Gleitfahrt
- + Gute Rudereigenschaften
- Mit 31 Kilo recht schwer
- Zu kleine Riemen

hen. Diese stoppt beim Osculati, Seatec Aerotend, Talamex und Yachticon 250 AMF das während der Fahrt hochspritzende Wasser.

Sobald es mit dem Schlauchboot aufs Wasser geht, ist die Stabilität wichtig. Kann man einfach an Bord steigen, oder ist es so kippelig, dass besondere Vorsicht nötig ist? Entscheidend für eine sichere Schwimm-lage

ge mit viel aufrichtendem Moment sind die Bootsbreite und der Schlauchdurchmesser. Je größer, desto sicherer. Das Talamex bekommt in dieser Disziplin Bestnoten.

Aber auch das Modell von Yachticon, von Osculati und das Plastimo Raid II P240 können überzeugen. Letzteres besonders, weil es selbst im Bugbereich noch sehr breit ist.

Eine Besonderheit stellen die Modelle mit Hochdruck-V-Boden als Teil der Rumpf-konstruktion dar. Hier erzeugt der Boden selbst recht viel Auftrieb und ist seitlich aufgrund der Bauweise mit einer Kante aus-gestattet, wodurch die Boote recht kippelig werden. Besonders auffällig ist das beim Plastimo Fun.



Crazy4Boating 250 AMF (779 Euro)



Die Packtasche fällt durch einen Reißverschluss positiv auf. Beim Flickzeug fehlen Flicker. Anleitung, Festmacher und Scheuerleiste mit Spritzschutz sind vorhanden



20,2 Stundenkilometer, gute Manöviereigenschaften, recht große Kurvenradien



Mit 5,6 Kilogramm ist der Schleppwiderstand okay. Das Boot läuft sauber nach

Die Plicht des Beibootes von Crazy4Boating ist die drittgrößte. Entsprechend schwer ist das Dingi mit 30 Kilogramm auch. Die Sitzposition ist gut, es lässt sich in Gleitfahrt abgesehen von etwas Drift in den Kurven gut manö-

vrieren und sauber nachschleppen. Beim Rudern stört eine Öse außen erheblich.

- + Großes Boot, viel Platz
- + Gute Sitzposition
- + Gute Gleitfahrt
- Recht schwer
- Öse stört Riemen beim Pullen

Beim Rudern ist zuerst eine gute Sitzposition wichtig. Dabei ist der Abstand der Bank vom Spiegel und den Ruderrollen entscheidend. Dann folgen die Riemen: passt die Länge, die Größe der Blätter? Zu kurze Riemen sorgen für einen krummen Rücken, mit zu langen stößt man beim Pullen gegen die eigenen Knie. Dann sind na-

türlich die Manöviereigenschaften besonders spannend, dabei die Geradeausfahrt und möglichst wenig Drift in Kurven. Am besten ruderten sich die Modelle von Osculati und Talamex. Bei Letzterem sind die Riemen aber etwas schmal, weswegen wir sie testweise mit denen von Osculati getauscht hatten. Das ging viel besser. Das Ya-

Yamaha 240 Air (870 Euro)



Holz Sitzbank, Flickzeug, Bedienungsanleitung, Fußpumpe – alles da. Sehr schön: fünf Zurraugen im Boot. Es fehlt eine Arretierung für die Paddel



Das Dingi kommt nicht in Gleitfahrt, bei 13,4 Stundenkilometern ist mit 4 PS Schluss



Das Schleppverhalten ist sehr gut, allerdings mit dem höchsten Schleppwiderstand (7,4 Kilo)

Das 240 Air ist sehr schmal und dementsprechend kippelig. Die Sitzbank liegt zu weit vorn, und die Riemen sind zu lang. So bekommt man die Paddel fast nicht aus dem Wasser und stößt an die eigenen Knie. Mit 4 PS kommt das Bei-

boot nicht in Gleitfahrt. Auffällig sind die nach achtern langen Tubes.

- + Nachschleppen sehr gut
- Unbequeme Sitzposition
- Zu lange Riemen
- Kommt nicht ins Gleiten
- Sehr kippelig

maha 240 T hatte eine ziemlich buglastige Schwimmlage, wodurch es sich nur mit hohem Kraftaufwand ruderte. Beim Seatec Nemo war das ähnlich, hier kam über den Bug auch recht viel Spritzwasser ins Boot. Beim Modell 250 AMF von Yachticon war eine Öse für die seitliche Griffleine genau so angebracht, dass die Riemen bei jedem Zug

dagegenstießen. Das ist schade, denn sonst konnte das Boot überzeugen. Das EZ Raft nimmt hier wieder eine Sonderstellung ein. Die Sitzposition ist nicht besonders bequem, es gibt keine Bank, man sitzt oben auf dem mittleren Tube. Immerhin können die Füße auf dem etwas weiter unten angebrachten Spiegel abgestützt werden, so kann zumindest Kraft beim Pullen aufgebaut werden. Die Riemen sind per Gurtband befestigt und zweimal teleskopierbar. So können sie am gepackten Boot verbleiben, was Zeit beim Auf- und Abbauen spart. Das Pullen geht, ist jedoch nicht mit der Sitzposition in den anderen Beibooten vergleichbar. Mit den sehr großen Luftschräuchen bietet das EZ Raft aber eine sehr hohe Stabilität.

Bei Tests unter Motor war die entscheidende Frage: Kommt das Beiboot ins Gleiten?

Dafür nutzten wir einen Außenborder von Yamaha mit 4 PS. Mit einem kleinen Elektroantrieb ließen sich alle Dingis gut manövrieren. Bei der Gleitfahrt zeigten sich aber die Unterschiede. Zudem ist es wichtig zu wissen, ob das überhaupt möglich ist. Die gute Nachricht: Bei den meisten Booten war das kein Problem. Nur das Osculati, Yamaha 240 Air, Yamaha 240 T und das EZ Raft kamen nicht ins Rutschen. Ein Grund dafür liegt beim Yamaha 240 T im sehr hohen Spiegel, hier wäre ein Außenborder mit Langschaft nötig. Der Propeller saugte im Test Luft an. Beim EZ Raft ist der Spiegel sehr schmal, weswegen er durch den Schub des Propellers und das daraus resultierende Moment verdreht wird. Das superleichte Modell ist definitiv nicht für einen schweren Verbrenner gemacht. Elektrisch fährt es sich aber gut. Ins Gleiten kommen die kleinen Boote bei knapp 20 Stundenkilometern.

Auch die Modelle mit Lattenboden glitschten gut los. Das Plastimo Raid II P240 war mit 22,2 Stundenkilometern das schnellste. Das Talamex als schwerstes und breitetes Modell brauchte etwas, bis es in Schwung kam, konnte dann aber bei 20,8 Stundenkilometern mit besonders sicherem Fahrgefühl und wenig Drift in den Kurven überzeugen. Ein Zwischenfall beim Seatec Nemo ist unschön und der einzige Bruch in diesem Test: Beim schnellen Durchfahren der eigenen Heckwelle bekam die hölzerne Sitzbank unter vernehmlichem Knacken einen Riss. Generell haben die Sitzbänke aus Aluminium den Vorteil, dass sie weniger federn, was besonders beim Rudern angenehmer ist.

Der letzte wichtige Punkt im Test ist das Schleppverhalten. Auf Sommertörn soll das Beiboot ja nicht jeden Tag verpackt und in die Backskiste geräumt werden, wenn ➤

Gute und schlechte Details im Blick



Kollision beim Pullen

Beim Beiboot 250 AMF von Crazy4Boating bleiben die beiden Riemen beim Rudern leider an den Ösen der Halteleine hängen



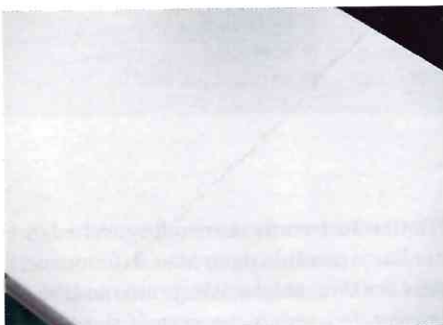
Buglastig und nass

Das Yamaha 240 T liegt mit einer Person an Bord spürbar buglastig. So gelangt viel Spritzwasser über den Bug ins Boot



Spiegel zu hoch zum Gleiten

Das Beiboot Yamaha 240 Air hat einen mit 41 Zentimetern ungewöhnlich hohen Spiegel. Der Außenborder zieht so Luft an



Bruch in der Welle

Bei Motorfahrt über die eigene Heckwelle brach die Sitzbank des Nemo von Seatec. Es zeigte sich ein deutlicher Riss im Holz



Positive Einstellung

Der Name ist Programm: Im Comfortline von Talamex kann die Sitzbank verschoben werden. So lässt sich die Bank an den Ruderer anpassen



Alles trocken

Die umlaufende Scheuerleiste schützt nicht nur das Material der Gummiwülste, es ist meist auch eine Spritzschutzlippe integriert

Plastimo Raid II P240SH (1.036 Euro)



Dabei: Packtasche, Alusitzbank, Fußpumpe, Repairkit, Festmacher. Haltegriffe und ein zentraler Griff am Bug fehlen. Scheuerleiste ohne Spritzschutz



Gleitet sofort an, 22,2 Stundenkilometer. Enge Kurvenradien möglich



Läuft etwas holperig nach. Mit 3,4 Kilogramm aber ein recht geringer Widerstand

Das Raid II von Plastimo punktet durch hohe Stabilität, die durch die bis zum Bug reichende Breite erzielt wird. Rudern geht mit wenig Kraftaufwand, Sitzposition und Schwimmelage sind gut. Der Lattenboden bietet durch brei-

te Bretter recht sicheren Stand. Abstriche jedoch beim Nachschleppen.

- + Großes Volumen (breiter Bug)
- + Gleitet schnell an
- + Stabiler Stand (breite Latten)
- Schleppen nur befriedigend
- Wenig Seitenführung

man es auch einfach nachschleppen kann. Dabei ist entscheidend, dass es gut der Yacht hinterherläuft und einen möglichst geringen Schleppwiderstand hat.

Gemessen wurde das mit einer Zugwaage bei einer Schleppgeschwindigkeit von 6,5 Knoten. Maßgeblich ist hierbei die Länge der Schleppleine. Sie sollte nicht zu kurz

sein, um die zehn Meter lang, und muss genau eingestellt werden. Denn schon ein wenig weiter achtern oder vorlich ist ausschlaggebend dafür, ob das Beiboot die Heckwelle herunterfährt oder im Wellental feststeckt. Dieser Unterschied ist an der Schwimmelage des Beibootes und noch feiner am Schleppwiderstand zu erkennen.

Seatec Nemo 230 (430 Euro)



Die Holz Sitzbank ist schon werkseitig zerkratzt. Ausrüstung vollständig. Keine Griffe, keine Verstärkungen unten, kein Spritzschutz



Gleitsfahrt ist mit 21,6 Stundenkilometern gut. Keine Geradeausfahrt, driftet stark



Hoppelt hinterher, der Schleppwiderstand ist deswegen zwischen 3,4 und 4,3 Kilo höher

Das Nemo ist günstig, klein und leicht. Dafür bringt es aber auch einige Einschränkungen mit: Beim Rudern kommt viel Spritzwasser über den Bug, der Geradeauslauf ist nicht überzeugend. Auch unter 4-PS-Außenborder spritzt viel

Wasser, und beim Schleppen bockt das Beiboot ziemlich. Die Sitzbank hielt nicht.

- + Klein und leicht (21 kg)
- + Günstiger Preis
- Spritzwasser über den Bug
- Nachschleppen ausreichend
- Sitzbank bricht

Für den Test wurde immer die gleiche Leinenlänge gewählt, dann aber so feinjustiert, dass der Wert auf der Waage am niedrigsten war. So wurde sichergestellt, dass alle Schlauchboote fair verglichen werden können. Diese Einstellung nehmen auch Segler vor, wenn sie ihr Dingi schleppen. Nur statt der Zugwaage dann nach Gefühl. Die Werte

Yamaha Tender 240 T (630 Euro)



Sehr einfache Fußpumpe, Scheuerleiste ohne Spritzschutz, kein zentraler Griff am Bug und keinerlei Verstärkungen am Kiel. Vier Griffe insgesamt



Durch den hohen Spiegel kann der Kurzschafmotor nicht genug Kraft ins Wasser bringen



Läuft unruhig nach, taucht immer wieder kräftig ein. 4,3 Kilogramm Widerstand

Das Yamaha Tender 240 T ist sehr einfach gehalten und konnte im Test nicht überzeugen. Unsicherer Stand auf schmalen Brettern, großer Widerstand beim Rudern, keine Gleitfahrt möglich, weil der Spiegel so hoch ist, dass der

Motor Luft ansaugt. Zudem bewegt sich der Spiegel beim Gasgeben deutlich.

- ➖ Spiegel zu hoch
- ➖ Rudert sich nicht gut
- ➖ Unsicherer Stand
- ➖ Keine Gleitfahrt möglich
- ➖ Unruhiges Schleppen

auf der Waage lagen zwischen 3,4 und 7,4 Kilogramm. Das ist nicht besonders viel, wichtig ist aber der Unterschied. Mit 3,4 Kilogramm schleppte sich das Plastimo Raid II am leichtesten nach und mit 7,4 das Yamaha 240 Air am schwersten. Erstaunlicherweise lag das schwerste Beiboot im Test, das Talamex, mit 6,9 noch unter die-

sem Wert. Hier zeigt sich, dass sich der Schleppwiderstand nicht einfach aus dem Bootsgewicht ableiten lässt. Dabei hat die Rumpfform natürlich den größten Einfluss. So hatte das EZ Raft als mit Abstand leichtestes Boot im Test mit 5,3 Kilogramm einen durchschnittlichen Schleppwiderstand. Der Wert allein sagt aber nicht alles, ent-

EZ Raft (880 Euro)



Die Riemen sind schon angebaut, sonst gibt es eine Elektropumpe (nur 230 V) und die Tasche - fertig. 31 Griffe bieten reichlich Halte- und Tragemöglichkeiten



Der kleine Spiegel ist nicht für schwere Verbrenner ausgelegt. Keine Gleitfahrt



5,3 Kilogramm Schleppwiderstand sind viel, aber der Nachlauf ist sehr ordentlich

Das EZ Raft ist der Exot in der Testauswahl. Das Gefährt ist extrem leicht und packt spektakulär klein (77 x 39 x 29 Zentimeter). Die Sitzposition ist eher unbequem, eine Plicht im herkömmlichen Sinn gibt es nicht. Dafür bietet es

hohe Stabilität durch sehr große Tubes, und Regenwasser läuft einfach ab.

- ➕ Extrem leicht (11 kg)
- ➕ Spektakuläres Packmaß
- ➕ Elektropumpe im Standard
- ➖ Keine Gleitfahrt möglich
- ➖ Gekrümmte Sitzposition

scheidend ist auch, wie sich das Beiboot hinter der Yacht verhält. Hier konnten die Modelle mit ausgeformtem Unterwasserschiff punkten. Sie sind beim Schleppen denen mit Lattenboden überlegen. Besonders das Seatec Nemo und das Yamaha 240 T liefen holprig nach, führen dabei Schlangelinien, und das Yamaha 240 T ➤

Yacht
TESTSIEGER

Typen mit Hochdruckboden

- ★★★★★ Sehr gut
★★★★ Gut
★★★ Befriedigend
★★ Ausreichend
★ Mangelhaft

	Osculati	Plastimo	Seatec	Talamex	Yachticon
Modell	240 Luftboden	Fun II PI230 YB	Aerotend 240	Comfortline TLA 250	Crazy4Boating 250
Vertrieb	www.gruendl-shop.de	www.bukh-bremen.de	www.svb.de	kankhorst-hohorst.de	www.yachticon.de
Preis	800 Euro	1.517 Euro	1.200 Euro	1.169 Euro	779 Euro
Gewicht	25 kg	25 kg	27 kg	31 kg	30 kg
Abmessungen innen/ außen	63 x 158 cm/ 239 x 136 cm	60 x 151 cm/ 230 x 127 cm	55 x 164 cm/ 248 x 138 cm	68 x 165 cm/ 250 x 155 cm	62 x 158 cm/ 248 x 137 cm
Packmaß/ ø Tube/Spiegelhöhe	118 x 55 x 35 cm/ 37 cm/38 cm	110 x 55 x 50 cm/ 34 cm/39 cm	110 x 48 x 46 cm/ 37 cm/38 cm	110 x 68 x 42 cm/ 42 cm/38 cm	120 x 63 x 50 cm/ 38 cm/38 cm
Bodenkonstruktion	Hochdruckboden	3D-Luftboden	3D-Luftboden	Hochdruckboden	Hochdruckboden
Scheuerleiste/Spritzschutz	Ja/Ja	Ja/Nein	Ja/Ja	Ja/Ja	Ja/Ja
Zentralgriff am Bug	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja
Rudern	Sehr gut	Befriedigend	Gut	Gut	Mangelhaft
Gleitfahrt (4 PS)	Mangelhaft	Sehr gut	Gut	Sehr gut	Gut
Schleppen	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gut	Gut
YACHT-Bewertung	★★★★	★★★	★★★★	★★★★★	★★★

Befestigungs- und Haltemöglichkeiten



Sichern

Zurraugen im Beiboot, hier beim Yamaha 240 Air, helfen beim Sichern von Ladung



Angurten

Der externe Benzintank oder Akku kann im Modell von Crazy4Boating befestigt werden



Festmachen

Ein zentrales Festmacherauge mit integriertem Handgriff ist nützlich beim Anlanden am Strand




Halten

Muss das Boot getragen oder Deck bewegt werden, helfen enorm. Hier beim Comfortli

Typen mit Lattenboden


Alternative

Yamaha




240 Air
www.gruendl-shop.de
870 Euro
26 kg
55 x 149 cm/
239 x 137 cm
107 x 60 x 34 cm/
37 cm/41 cm
Hochdruckboden
Ja/Nein
Ja
Mangelhaft
Mangelhaft
Sehr gut
★★

Plastimo



Raid II P240SH
www.bukh-bremen.de
1.036 Euro
24 kg
61 x 150 cm/
239 x 147 cm
104 x 54 x 37 cm/
40 cm/38 cm
Lattenboden
Ja/Nein
Nein
Gut
Sehr gut
Befriedigend
★★★

Seatec



Nemo 230
www.svb.de
430 Euro
21 kg
60 x 145 cm/
226 x 130 cm
107 x 60 x 36 cm/
34 cm/38 cm
Lattenboden
Ja/Nein
Nein
Ausreichend
Gut
Ausreichend
★★★

Yamaha



240 T
www.gruendl-shop.de
630 Euro
23 kg
64 x 146 cm/
237 x 140 cm
112 x 57 x 41 cm/
38 cm/42 cm
Lattenboden
Ja/Nein
Nein
Mangelhaft
Mangelhaft
Mangelhaft
★

EZ Raft



Ez Raft
www.ezraft.com
880 Euro
11 kg
79 x 181 cm/
249 x 147 cm
77 x 39 x 29 cm/
53 cm/ --
Mitteltube
Ja/Nein
Ja
Ausreichend
Mangelhaft
Sehr gut

tauchte immer wieder kräftig mit dem Bug ein. Beim Nemo ließ sich bedingt durch das unruhige Schleppverhalten kein Messwert feststellen, er liegt zwischen 3,4 und 4,3 Kilogramm.

Die durchweg besten Ergebnisse erzielt das Talamex Comfortline. Es ist aber auch das größte Boot.

Ebenfalls mit guten Ergebnissen folgen das Seatec Aerotend und das Osculati. Letzteres hätte auch das Zeug zum Testsieger, wenn Gleitfahrt im Test möglich gewesen wäre. Für Segler, die nur rudern oder langsamer elektrisch fahren, ist es dennoch eine hervorragende Wahl. Zumal es mit 800 Euro auch preislich attraktiv ist.

Das günstigste Beiboot im Test ist mit 430 Euro das Nemo von Seatec. Allerdings gibt es deutliche Abstriche bei der Stabilität, der Ergonomie beim Rudern, der Schwimmelage (Spritzwasser) und dem Schleppverhalten. Schade ist der starke

Punktabzug beim Yachticon Crazy4Boating 250 AMF für die Kunststofföse, die beim Rudern stört. Für Eigner, die nur mit Außenborder unterwegs sein wollen, kann es eine sehr gute Wahl sein. Das Beiboot bietet viel Platz, hohe Stabilität und ist gut ausgestattet.

Das absolute Schlusslicht bildet das Yamaha 240 T. Der Stand auf den schmalen Latten des Bodens ist unsicher, Rudern mühevoll mit kaum Seitenführung, Gleitfahrt ist nicht möglich, und schon die 14,1 Stundenkilometer fühlten sich in keiner Weise sicher und kontrolliert an, zudem lässt es sich nicht so gut nachschleppen. Definitiv keine Kaufempfehlung.

Das EZ Raft lässt sich nicht so einfach vergleichen, es würde im unteren Mittelfeld abschließen. Dabei kann es einige Dinge schlechter als die Konkurrenz (Sitzposition, Rudern, Gleitfahrt), bei Gewicht und Packmaß kommen die anderen aber nicht einmal in seine Nähe. Wenn also der Platz an

Bord sehr begrenzt ist oder die Yacht sehr gewichtssensibel, ist das EZ Raft eventuell, ungeachtet seiner Schwächen, alternativlos. Das geringe Gewicht hat den Vorteil, dass das EZ Raft mühelos mit einer Hand über die Reling ins Wasser gehoben werden kann. Beim Talamex mit über 30 Kilogramm Gewicht ist da schon eher das Großfall ratsam, um das Dingi abzufieren. Dafür bietet der schwere Testsieger aber auch schon fast den Komfort eines Ribs, also eines Schlauchbootes mit Unterwasserschiff aus GFK, was Stabilität und Fahrkomfort erhöht, aber das Packmaß ungleich vergrößert. Dieses haben wir nach dem Packen gemessen und nicht im Neuzustand. Ersterer Wert ist deutlich realistischer, kann aber auch etwas variieren. Wenn es nach dem Packen nicht mehr in die Backskiste passt, ist es umso besser, wenn sich das Beiboot im Zweifel gut nachschleppen lässt.

Michael Rinck

Mitarbeit: Hauke Schmidt, Ole Puls