

Sea Bird H2O har en mer aggressiv linjeføring enn sitt andre familiemedlem, men tar seg godt ut.

Kineserne kommer II

Fra den kinesiske fabrikken Seabird Designs kommer også denne lekre båten som er kalt H2O. Den har temmelig forskjellige linjer i forhold til sin søster Expedition. Kajakken ser frekkere ut og er både lengre og smalere enn voluminøse Expedition.

TEKST JAN FJELDE
FOTO ATLE TVEIT

Forskipet er noe høyere enn hekken, mens baugen er både brattere og skarpere. Dekket foran er mer buet sideveis og luken på dette er dobbel. Over gummiluken er det et beskyttende skjold som er skikkelig sikret med to justerbare reimer. Grunnen til at flere båter på markedet har en slik løsning, er at det blir potte tett og tåler all verden. I tillegg synes jeg at det er stilig. Vi konstaterer at flere produsenter lager enkelte modeller (for eksempel Current Designs Stratus, Epic 18 og QCC Q700) med en del likhetsmessige designelementer.

To i en

Denne båten kan leveres med forskjellige typer cockpit layout, for å bruke et godt norsk ord. Ønsker du sparkebrett med styrepinn a la racere, så får du det. Vil du ha racing sits, så kan også dette leveres. Basisutgaven er utstyrt med langsgående skinner med styrepedaler og standard tursete og høy og god ryggstøtte. Denne kan imidlertid fjernes med et håndgrep hvis du ønsker å padle uten. Det mest geniale med denne kajakken er imidlertid at den kan brukes både som treningsbåt og havkajak. Uten ballast og ryggstøtte føles den på mange måter som en treningsracer. Den er lettdrevet og villig, og sikter seg helt klart inn på maratonsegmentet. Den krever moderat kraft for å ligge i overkant av fire knop i timevis, så sant padleren har teknikk og kondisjon. Med last for en skikkelig langtur og med ryggstøtten på plass, er det bare til å legge ut på tur.

Uovertruffen finish

Denne kajakken har nøyaktig samme finish som Expedition ettersom den bygges av de samme folkene og i de samme lokalene. Skrog og dekk er i glassfiber. Ønskes skrog i kevlar, kan dette selvsagt leveres. Uansett hvilken utgave som foretrekkes, er båtene bygd i sandwich med coromat kjerne. Dette gjør kajakken svært solide og stive uten at vekten påvirkes nevneverdig. Den testede båten har



1. Stilrent og flushdekket lukeløkk med gummi innerdel. 2. H2O kan leveres med forskjellige seteløsninger med og uten demonterbar ryggstø. Legg merke til hullet i skrogsidene - her er mulighet for selvredning ved hjelp av pontonger. 3. Rorarrangementet fungerer som det skal. 4. H2O kan leveres med langsgående skinner med styrepedaler som her, eller med styrpinne.

hvitt skrog med dekk i en fantastisk dyp og flott rødfarge som kan gjøre selv en Ferrari misunnelig. Alle fester for dekksliner er nedsenket i skroget og selve riggingen er ganske lik den andre båten. Bak har den luke og ror lik sin søster Expedition.

Sikkerhet og stabilitet

Som nevnt bygges disse to båtene på parallelle samleband, så sikkerhetsløsningene er også identiske. eg sikter spesielt til muligheten for selvredning ved hjelp av pontonger på hver side. H2O har det samme tversgående røret bak sittebrønnen. Som havkajakker flest er det tett skott både foran og bak. Når det gjelder stabiliteten er det ikke lenger noen likhet mellom Expedition og H2O. Sistnevnte føles ikke på langt nær så trygg og stabil. Dette er helt klart en båt for viderekomme, spesielt i utgaven vi fikk til test. Setet er nemlig plassert ganske høyt for å kunne gi padleren mulighet for et bratt isett av åren. Dette er noe svært rutinerte vingårepadlere vet å sette pris på, samtidig som dette kan gi ferskinger den store skjelven. Produsenten har informert om at setet på kommende båter enten vil bli montert to cm lavere eller eventuelt kunne bli justerbart i høyden.

Fart

Båten ble fartstestet med GPS gjennom vår løype. Gjennomsnittsfarten ble kloknet til 4,6 knop, noe som bare er 0,1 knop raskere enn Expedition. I løpet av en time utgjør dette et forsprang på 185 meter. Toppfarten stoppet på 6,6 knop, noe som er 0,3 knop mindre enn den andre. Med ti kilo ballast i forskottet økte toppfarten til hele syv knop.

Forklaringen til dette er enkel ettersom båten er bygget for å kunne padles rask selv med mye last. Det er viktig å notere seg at H2O trenger å ha mer vekt foran enn bak. Uten last begynner baugen å reise seg kraftig ved cirka seks knop. Ved treningspadling med tom båt på flatt vann, er ikke fenomenet merkbart i hastigheter rundt fem knop.

Sjøegenskaper

H2O er veldig god som treningsbåt på flatt vann. Ulastet gir den deg den rette turracer-feelingen. Ved vindstille blir den aldri kjedelig. Det såkalte autonome nervesystemet (nervecellene som ikke er under innflytelse av den bevisste vilje) må jobbe kontinuerlig. Andre havkajakker kan under slike forhold virke noe uinspirerende for en som har en del erfaring. Derfor er det få som driver med ren trening i slike båter. I H2O kan du trene i så mye du orker. En havkajak skal testes under realistiske forhold, derfor måtte jeg selvsagt ta denne med ut på fjorden.

Tabben

Den siste testdagen snødde det og blåste 11 - 12 m/s. Etter hvert som bølgene ble større og vinden kraftigere skjønte jeg at dette ikke var lurt. Med vingåre, høyt sete og ikke et gram ballast kunne dette endt med et ufrivillig bad. Undertegnede pleier ikke å bli skremt av liten kuling, men dette var litt i overkant for en tom Seabird H2O i slike bølger. Når dette leses, leveres denne kajakken med et lavere sete. Det er sannsynligvis ikke mer som skal til for at denne båten skal oppleves som god i dårlig vær. Ofte er det kun et par cm som skiller mellom suksess og

fiasko. Bare husk at dette skroget skal ha ballast i dårlig vær.

Konklusjon

Båten har en flott byggekvalitet og den er veldig sterk. Alt fungerer som det skal. Roret er utmerket og lukene er 100% tette. Sammenføyningen mellom skrog og dekk er som på den andre båten imponerende forseggjort. Absolutt ingen ting sladrer om at den er bygget i Kina. Dette kontinentet ser ut som det virkelige er kommet på banen angående byggekvalitet. H2O er et to-i-en produkt. For en som hovedsakelig skal bruke den til trening eller maratonpadling, kan den leveres med racingsits uten ryggstøtte og med et supert sparkebrett med styrpinne. Skal den også brukes i tøffere farvann anbefales standard sete (som blir lavere) og styrepedaler på langsgående skinner. Du må i tillegg ha litt ballast for å hente ut det beste av båtens egenskaper. Kajakken er litt mer krevende enn en gjennomsnittlig havkajak. Prismessig er den et skikkelig kupp.

MÅL OG PRISER

Lengde:	540 cm
Bredden:	54 cm
Vekt:	21,5 kg
Cockpitåpning:	83 x 43 cm

Testet versjon i glassfiber og epoksy med coromat sandwichkjerne: Kr. 8.900,-
Glassfiber og epoksy med kevlar skrog og coromat sandwichkjerne: Kr.11.500,-
Full carbon lettvektversjon med coromat-kjerne: Kr.19.600,-

Forhandler:
Kajakk.net, www.kajakk.net.