



Vi prøver kajaker

Vi prøver Seabird Expedition
i polyetylen

Elsker last, men tung å få på biltaket

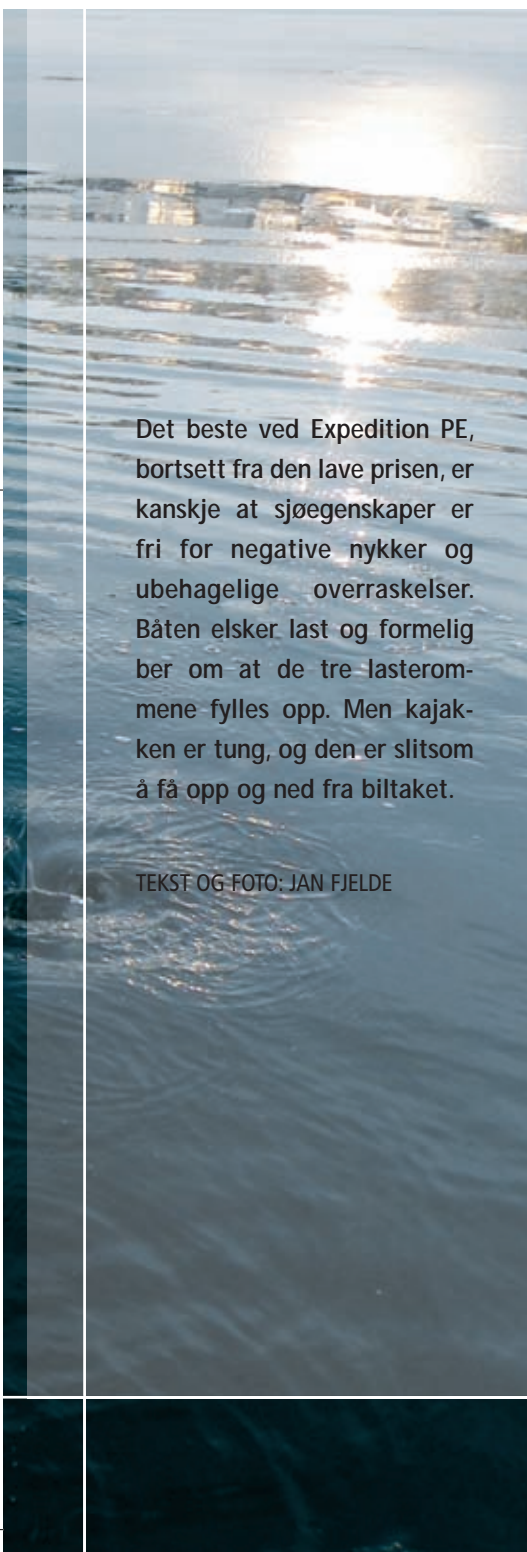




Øverst spalte fra venstre: **1.** Setet har god komfort, men innlegget suger vann. **2.** Roret gir kajakken fine styreegenskaper. **3.** Hevelsenkelinen for roret kan låses i en klemme.

4. Gode bærehåndtak foran og bak. Skruene trengs i noen tilfeller å etterstrammes.

Hovedbilde: Kajakken har rikelig med fribord, selv om undertegnede veier 95 kilo.



Det beste ved Expedition PE, bortsett fra den lave prisen, er kanskje at sjøegenskaper er fri for negative nykker og ubehagelige overraskelser. Båten elsker last og formelig ber om at de tre lasterommene fylles opp. Men kajakken er tung, og den er slitsom å få opp og ned fra biltaket.

TEKST OG FOTO: JAN FJELDE

Sent i fjor sommer lanserte fabrikken sin første havkajak i polyetylen. Dette er en såkalt seksjonert utgave av deres bestselger Expedition, en kajak som i utgangspunktet er basert på velkjente VKV-Offshore. Et av kravene under utviklingen var at båten skulle ha en styrke som ville gjøre den velegnet til utleie og hard bruk. Datasimuleringer tilsa imidlertid at dersom skrogets opprinnelige dimensjoner ble beholdt, ville kajakken bli urimelig tung. Ved seksjonering ble lengde, bredde og høyde redusert. Skroget har sin største bredde rett bak sittebrønnen (svensk form) og kajakken er rundbunnet, med forholdsvis rette skrogsider. I motsetning til klassiske grønlandskajaker, er dekket helt uten spring og kjøllinjen er bare ytterst moderat buet. SBD sitt siste tilskudd er et samarbeidsprosjekt mellom nordmannen Len Frode Ystmark, kinesiske ingeniører og VKV.

SLITSOM Å FÅ PÅ BILTAKET

Polyetylenutgavens prislapp på under åttetusen kroner, har vakt oppsikt i padlemiljøet. Selv om prisen er en gulrot, bør ens eget behov alltid defineres før man bestemmer seg. Husk at båten er basert på en forholdsvis voluminøs ekspedisjonskajak. Selv etter seksjoneringen, sluker den med letthet bagasje for en ukes tur. I likhet med en del andre store havkajaker i plast, vil den for enkelte også føles ganske anstrengende og hanskens med på land. Ikke så rart kanskje, med sine 29 kilo. Sammenlignet med en kompakt rekreasjonskajak på tolv fot, er Seabirden slitsom å få opp og ned fra biltaket. Størrelse og deplasement gjør heller ikke testeksemplaret direkte velegnet for barn og små personer. Men dersom padleren er tyngre enn seksti kilo og makter å bruke litt muskler på land, har SBD imidlertid et godt kort på hånden i denne modellen. Til dem som føler at testeksemplaret er i overkant solid, er en fire kilo lettere sandwichvariant rett rundt hjørnet.

GODT UTSTYRT

Testbåten har tiltalende linjer. Finishen er i tillegg veldig bra med sin slette og forholdsvis blanke overflate. Den visuelle kvaliteten befinner seg på nivå med langt mer kostbare alternativer. Kajakken er fornuftig rigget med tilstrekkelig mengde strikk. Samtlige dekkfester er nedsenket. Fabrikken har også utstyrt den med sikkerhetsliner langs sidene av fordekket. Disse har koredeler med innsydd refleks. De aller fleste skruer er forseglet på undersiden.

Begge hovedlukenes rammer er integrert i dekket. Lokene er av gummi og de føles mykere og mer fleksible enn hva vi fra før har vært vant til. Siden passformen sladrer om ren skreddersøm, bør kontaktflatene absolutt settes inn med silikon eller fett før bruk. Bakre luke er stor, oval og lastevennlig, mens den fremste har måttet lide til fordel for et vakkert dekkdesign. Kajakken har også to praktiske dagluker som dekkes av dreibare plastlokk. Disse befinner seg henholdsvis rett foran sittebrønnsargen og i bakkant på styrbord side. Sistnevnte lokk skjuler et lasterom med volum nok til å romme det viktigste på en liten dagstur. Foran sittebrønnen er lokkets ramme forbundet med et elastisk reservoar av neoprene. Marginene er små i fremre del av cockpit og gummisekken skal ikke fylles mye opp før den virker dominerende. Selv om anordningen stjeler plass, vil den nok bli hilset velkommen av de fleste turpadlere.

Vår testbåt var fra en tidlig produksjonsserie og manglet silikontetninger mellom skroget og begge daglukenes rammer. Padling i stor sjø avdekket at det kom noen dråper vann inn i både cockpit og i det vesle lasterommet bak sittebrønnen. Hovedlukene var til gjengjeld hundre prosent tette. I likhet med komposittutgaven, er Expedition PE forsynt med fiskestangholder på babord side av bakdekket. Bortsett fra turkajakken Touring, er alle Seabirdmodellene utstyrt med store og effektive isror som kan vippes opp 270

>>





FAKTA

Lengde	518 cm
Bredde	58,5 cm
Volum	320 liter
Oppgitt vekt	29 kilo
Pris	kr.7800,-
Utlånt av	Nemo
	www.nemo.no/kajakk/
	Produsent
	www.kajakk.net

Vi prøver kajaker

Neopreneposen tar noe plass mellom de sidemonterte pedalene.

Bakerste del av dekket har også strikk, og er i tillegg forsynt med stilige decaler.



grader. Heve/senke-linen betjenes fra sittebrønnen. Roret kan låses slik at det ikke vipper opp ved surf. Testbåten har gode bærehåndtak i stevne. For å unngå at deksbrakettene skulle vri seg under løfting og bæring, måtte vi etterstramme håndtakenes festeskruer.

PEDALER MED NYE LINER

Seabird har konsekvent satset på sidemonterte styrepedaler. De er todelte, hvor nederste delen brukes til fraspark og den øverste til styring. Len Ystmark har byttet ut den opprinnelige stålwiren med en spectraline i syntetisk materiale. Valget har løftet betjeningskomforten under padling opp på et virkelig bra nivå. Pedalavstanden kan stilles inn over et stort område. Etterstramming av linen er ikke nødvendig da det sinnrike systemet er selvjusterende. Fjæren til pedalenes stoppere var opprinnelig dimensjonert for en totalt uelastisk wire. Selv om pedalenes innstillinger er enkle å både lære og utføre, savner jeg et ordentlig "klikk" når stopperne går i inngrep. En sterkere fjær vil konsolidere kvalitetsfølelsen. Pedalenes steilhet kan justeres med en liten plastskruer. Denne føles en tanke sårbar og underdimensjonert. Gjengene kan nok med fordel settes inn med CRC-565 eller WD-40, slik at friksjonen reduseres.

Sitsen er forsynt med en tynn pute som er polstret. Selv om den høyner komforten betydelig, holder det syntetiske materialet godt på fuktigheten dersom det skulle bli vått. Puten kan heller ikke uten videre tas ut, så her befinner det seg et forbedringspotensial. Ryggstøttens vinkel kan enkelt reguleres med en line og låses med klemme på cockpitens innside. Kajakken er utstyrt med lærstøtter, som i motsetning til hva enkelte måtte mene, etter mitt skjønn er fornuftig plassert. Cockpitrammens nedre kant hindrer derimot at de

innstøpte støttene får tilfredsstillende fysisk kontakt med kne/lår regionen. Paradoksalt nok har mangelen ført til at utgangspunktet for individuell padding her blir glimrende. I nysgjerrighetens lys valgte jeg å sjekke om støttene med enkle midler kunne tilpasses min egen anatomi. Ved hjelp av skottbekledning laget av komprimert skum og dobbeltsidig tape, ble kontakten med båten merkbart forbedret.

VELPRØVDE SJØEGENSKAPER

Skrogkonstruksjonen baserer seg som nevnt på VKV-Offshore, og etter få åretak om bord i vår testbåt, gjenkjennes deler av den gode VKV-følelsen. Offshore sine små tendenser til å stampe i motsjø (ulastet) er noe redusert. Små justeringer på bunn og skrogsider har ført til at overgangen mellom initial- og sekundærstabiliteten oppleves som mindre merkbart på vår testbåt. Kajakken har god og betryggende primærstabilitet, samt høy sekundærstabilitet. Skroget inngir tillit, og de fine sjøegenskapene gjør at mange vil føle seg trygge dersom det skulle begynne å blåse opp. Selv om båten har et over middels stort vindfang, kompenserer det store roret godt for kursavvik i sidevind. Vindfanget reduseres i takt med at båten lastes opp og samlet last (padler pluss bagasje) mellom 100 og 120 kilo synes å være helt ideelt når sjøen går hvit. Båten er forholdsvis enkel å mestre i ruskevær, og man er ikke avhengig av tekniske fordypningskurs for å ha kontroll. Siden det meste skjer i veloppdragne og kultiverte former, vil neppe tilhengere av livlige knekkspantbåter la seg fascinere nevneverdig. Skroget er ikke designet for verken lynkjapp carvingrespons eller anen teknisk padling. Her snakker vi mer om en miøsluker med gode og forutsigbare sjøegenskaper, fin respons, høy komfort og stor lastekapasitet.

Ryggstøtten kan ved enkle patenter fjernes på et øyeblikk.

På surf er kajakken god, og dersom roret låses i loddrett posisjon, går den snorrett når sjøene treffer hekken i noenlunde rett vinkel. Sammenlignet med den svenske originalversjonen, mangler kineseren den vesle kjølen i hele bunnens lengde. Den har heller ikke den smarte styrefinnen i forkant av roret. Men så sant padleren ikke har til hensikt å gjennomføre vidstrakte eksperimenter knyttet til diagonal surf, er polyetylenversjonens evne til å holde på kursen uansett innenfor akseptable rammer.

Det beste ved Expedition PE, bortsett fra den lave prisen, er kanskje at sjøegenskaper er fri for negative nykker og ubehagelige overraskelser. Båten elsker last og formelig ber om at de tre lasterommene fylles opp. Testeksemplarets gjennomsnittsfart er svært overbevisende med sine 4,7 knop. Toppfarten havnet på mer normale 6,6 knop. GPS-dataene bekrefter samtidig at vanlig turfart mellom 3,5 og 4 knop bør kunne holdes i lang tid, og uten overhengende fare for et påfølgende utmattelsessyndrom. Målingene ble utført på helt flatt vann og i to retninger. Båten var belastet med cirka 100 kilo og det ble benyttet Seabird sin egen B-4 åre på 220 centimeters lengde.

