

Vel lykket nedskalering

T esteksemplaret har en interessant historie bak seg. Skroget baserer seg i utgangspunktet på den over femten år gamle langturskajakken VKV Seagull Offshore. Den svenske glassfiberbåten ble i sin tid utviklet av VKVs innehaver, Ingvar Ankervik. «Offshore»

har siden den gang deltatt i flere kjente ekspedisjoner, blant annet «Sveriges Blå Band». Det er vel ikke uten grunn at Seabird har valgt å kalle sin tolkning av båten for nettopp «Expedition». Kundene kan velge om de vil ha den i plast eller komposit. I samarbeid med Ankervik, har den kinesiske fabrikken satt begge versjonene på en lavkarbodiet. I slanket versjon heter komposittutgaven «480», mens tvilling-søsteren i polyetylen har fått betegnelsen Expedition LV.

FÅ BÅTER I DENNE PRISKLASSEN er like velutstyrt som Expedition LV.

Seabird kan tilby den fullvoksne polyetylenkajakken Expedition i en krympet utgave. Middels store padlere, eller dem som ikke har behov for voldsom lastekapasitet, kan dermed glede seg over en bedre tilpasset båt.

For hvem

Objektet er en kyst/skjærgårdskajakk hvor sittebrønn og totaldeplasement er tilpasset mellomstore padlere. Til tross for at testbåten ikke har typiske havkajakklinjer med mye spring, tåler den mye sjø. Krav til kantingsteknikk er ikke nødvendig da båten helt fra tegnebrettet er beregnet for rorbruk. Kundegruppen vil i hovedsak spenne fra nybegynnere til normalt erfарne turpadlere.

Svensk form

Kajakken er produsert i trelags polyetylen. Teknikken gir et stift skrog samtidig som



SEABIRD SITT EGENPRODUSERTE ror griper godt i vannet.



vekten holdes innenfor akseptable rammer. Finish og kvalitet på støpen gir et godt kvalitetsinntrykk. Rigg og løse detaljer er ordentlig fastskrudd. Den fullvoksne Expedition er i LV-utførelse kortet inn med en halv meter. Bredde og høyde er også redusert. Grepene defineres som seksjonering. Mindre volum gjør den bedre egnet for lette og mellomstore padlere. Anbefalt kroppsvekt plasserer seg mellom 45 og 85 kilo. Da det bredeste punktet befinner seg like bak sittebrønnen, snakker vi om «svensk form». Bunn og skrog sider er avrundet. Storparten av kjølen har spring av ytterst beskjeden karakter. Lekenhet og

skarp carvingrespons viker i praksis plass for økt retningsstabilitet. Kajakken reserverer seg samtidig i større grad mot å sette seg på hekken når farten øker. Våre GPS-målinger antyder at skroget er mest energieffektivt mellom 3,5 og 3,7 knop. Våre standardprosedyrer avdekket en gjennomsnittsfart på 4,4 knop. Toppfarten endte på 5,9 knop. I likhet med

Test av Seabird Designs Expedition LV

Test av Seabird Designs Expedition LV



Expedition

Offshore har akterstevnen en liten styrefinne. Det egenproduserte roret har, på tross av den integrerte finnen, god virkningsgrad. Via liner, kan roret fra sittebrønnen låses trinnløst over et område på hele 270 grader.

Gunstig tyngdepunkt

Stabilitetsopplevelsen er av en art som passer de fleste. Nybegynnere etablerer hurtig et tillitsforhold til «LV». Våre tekniske krengningsprøver avslører at vi har med en stabil konstruksjon å gjøre. Forholdet mellom setets lave plassering og bredden i vannlinjen, fører til et gunstig plassert tyngdepunkt.



Primærstabiliteten er medium-pluss og tenderer mot høy. På rolige dager vil de fleste kunne kose seg med en kopp kaffe om bord, eller drive med fotografering, uten å tenke altfor mye på balansen.

Sekundærstabiliteten er høy og har et tidlig innslagspunkt. Følelsen av selvopprettning er påtagelig gjennom hele første og andre stabilitetsplan. Sekundærstabiliteten kulminerer i en sterk og markant sluttstivhet. Rund skrogdesign, i form av konvekse flater, responderer ekstra positivt på last/ballast. I motsetning til skrog med helt rette sider, øker bredden i vannlinjen i takt med at kajakken trykkes ned i vannet. Stabilitetsparameterne er fordelt på en måte som ivaretar trygghetsopplevelsen, uten at padleegenskapene har måttet lide unødig.

Har en funksjon

Dekket har en anelse mer spring enn kjølen. Sammenlignet med flere Britdesign-kajakker, er fribordet ved sittebrønnen høyt. Dekksriggen kan umiddelbart virke en smule overdreven. Til å være på en rimelig sekstenfoter, er utstyrsnivået overraskende høyt. Det skal vise seg at alt har en funksjon. Begge stevnene er forsynt med bærehåndtak. Ved baugen er det feste for reserveåre og langs esingene løper det sikkerhetsliner. Lukken foran er på ti tommer. På sedvanlig vis er det i forkant av sittebrønnssargen plassert strikk til feste for lettere utstyr. Her finner vi samtidig en veldig praktisk dagluke. Plastlokket med hurtiggjenger gir adkomst til et fleksibelt reservoar av neoprene. Det holder helt tett og er sikret med en tynn line. «Sekken» rommer mer enn man skulle tro. Form og funksjon er glimrende!

2

3

4

5

6

Mellom esingen og dagluken har dekket fått et diskret innsving. Dermed kan åren settes nærmere skroget. På fagspråket snakker vi om et «tettere isett av åren». Like bak cockpitten, på styrbord side, finner vi kajakkens andre dagluke. Åpningen er på snaue seks tommer og gir tilgang til et lasterom på anslagsvis førti liter. Bakdekket er også utstyrt med en stor og oval lasteluke. Foran og bak luken finner vi solide strikk til feste for en delt reserveåre. Siden kajakken er utstyrt med ror, er det store lasterommet selvsakt uten en plasskrevende senkekjølsboks. Langs aktre esing er det også montert sikkerhetsliner. Det egenproduserte roret kan låses med en transportklips.

Dyp og trygg

Sittebrønnsåpningen har tilstrekkelige mål for ukomplisert ombordstigning. Fabrikken har fått på plass funksjonelle lårstøtter som kan forflyttes i lengderetning. Selv om kajakken knapt er beregnet for eskimorullen, lar øvelsen seg gjennomføre med støttene på plass. Tanken er imidlertid at de skal kunne sikre en generelt tettere kontakt til båten under padling. Omfangsrike utøvere vil trolig føle at støttene stjeler tiltrentg plass. Fire skruer gjør dem enkle å fjerne.

Expedition LV er utstyrt med siste generasjon av Seabirds selvjustererende pedaler. De kan flyttes frem og tilbake med fottene og er i tillegg forsynt med to låsearmer som nås fra sittebrønnen. Høyden under dekk har visse begrensninger, og padlesko over størrelse 44 må vinkles for ikke å berøre undersiden av dekket. I lengderetning er det desto bedre plass. Sels hadde jeg adskillige centimeter til gode på pedalskinnene. Det polstrede setet vil med sin ledige og svakt konkav form kunne passe de aller fleste. Ryggstøtten kan ved første øyekast virke høy. Myke materialer gir heldigvis en support som ikke fremstår som dominerende.

Realistisk bilde

Testen har vært utført av en person (92 kilo) som befinner seg i øvre sjikt av hva som

1 - Få båter i denne prisklassen er like velutstyrt som Expedition LV.

2 - Roret kan låses til dekket under transport.

3 - Luken i forkant av sargen begeistrer. Den rommer mer enn man skulle tro.

4 - Ingen av de tre gummilukene er sikret med liner.

5 - Strikkene på bakdekket gir fine festmuligheter for en delt reserveåre.

6 - Expedition LV har en kjøl med veldig moderat spring.



LÅRSTÖTTENE ØKER KONTAKTEN
til kajakken merkbart. De kan reguleres over et stort område. Setet Passer ypperlig for dem som trenger litt ekstra plass.

DEKKSRIGGEN ER NESTEN
ekstravagant til å være på en båt i en såpass lav prisklasse.

DET GODE SKROGET er faktisk en nedskalert VKV-Offshore, en velrenomert langturskajakk.

anbefales med hensyn til padlerens vekt. Totaldeplasementet kan like gjerne leses som om padleren veide 70 kilo og brakte med seg 22 kilo bagasje. Testen gir derfor et realistisk bilde av hvordan båten oppfører seg i en noe nedlastet modus. Skroget er, som tidligere beskrevet, basert på VKV Offshore. Kåre Ankervik designet båten med tanke på at den skulle ha gode ytelsjer også(!) når den gikk med last. Til tross for fabrikkens nedskalering, gir kajakkens fire oppbevaringsrom god bagasjeplass. Inklusive padler, tåler skroget 130 kilo belastning.

Beregnet for ror

Etter få åretak oppstår følelsen av å traktere et snilt og harmonisk skrog. De nye pedalene gir samtidig en direkte og konsist styrerefleks. Under rolige forhold har båten en avslappet, lettpadlet og veldig tillitsvekkende karakter. Med roret nedfelt går den snorrett dit man ønsker. Da vil krav til kantingsteknikk ikke være nødvendig. Samspillet mellom skrog og ror er slik det skal, og bør være. Med maksimalt rorutslag er svingradiusen beskjeden.

Selvsagt er det mulig å teste ut kajakkens carvingsrespons (kanting) når roret er vippet opp. Under rolige forhold lar båten seg i beskjeden grad styre ved kun å bruke høftene. En slik sedat og upretensiøs respons ligger skjult i en nokså strak kjøl, i kombinasjon med den runde overgangen (mangel på chine) mellom bunn og skrog sider. Dersom det blåser opp, er kajakker med en slik skrogfasong avhengig av ror for å kunne fungere tilfredsstillende.

Innenfor rammen

Det bør ikke komme som noen overraskelse at det er store forskjeller på sjøegenskapene på båter i en såpass lav prisklasse. Skroget på Expedition LV må kunne kalles vellykket. Turer med oppakning står definitivt øverst på menyen. I tillegg egner den seg selvagt glimrende til ren rekreasjonspadling. Skroget yter på den annen side langt mer enn typiske rekreasjonsbåter. Dramatikken uteblir i stor grad dersom det begynner å blåse opp. Selvsagt vil utfallet avhenge av padlerens erfaring, men i hendene på en rutinert uteover tåler den mye sjø og vind. Oppforselen er kultivert i bølger med en høyde på like under en meter. Her er det vanskelig å detektere saklige feil og mangler. Brytende bølger takles med stor ro. En frisk bris på ti sekundmeter er klart innenfor rammen av det forsvarlige for testobjektet. Tøffere forhold bør etter manges mening forbeholdes havkajakker med større kontakt i sittebrønnen og bedre rulleegenskaper.

Båtens gange er uansett tørr, og padleren blir bare unntaksvis eksponert for sjøsprøyte. Baugens volum og oppdrift gjør at båten prover å klatre over sjøene, istedenfor å gå tvers igjennom dem. På toppen av sjøene faller forsiktig ned i neste bølgdal uten harde plask eller annen dramatikk. Det avrundete skroget trakterer også sidesjø på en nesten avvæpned måte. Medsjø takles generelt uten nevneverdige problemer. Vind inn aktenfor tvers vil ofte prøve å tvinge en kajakk ut av kurs. Om ikke vinden er altfor sterk, er kontrastyring med roret tilstrekkelig for at «LV» går dit den skal. Båtens surfevillighet er av det gledelige slaget. Ankervik-skrogene gjenkjennes på sine fine egenskaper i nevnte disiplin, noe

den største båten i Expeditionserien tidligere har bekref tet. Selv om testbåten ikke er ment å være en «uværsbåt» for de viderekommne, gjør den likevel en uventet trygg og hederlig jobb når det går litt hvitt på fjorden.

Konklusjon

For bare få år siden ville det ha vært en umulighet å få en turkajakk med gode padleegen skaper til en såpass rimelig pris. Størrelsen appellerer særlig til dem som ikke søker en unødvendig diger farkost. Det gjennomprøvde skroget har en oppførsel totalt fri for ubehagelige unoter. Av båtens rikholdige utstyr, er daglukken foran sittebrønnen vår absolute favorit! Testbåten vil utvilsomt kunne hevde seg godt i prisklassen under titusen kroner. ●●

| | |
|----------------------------|-------------|
| Lengde..... | 480 cm. |
| Bredde..... | 56 cm. |
| Cockpit..... | 39 x 80 cm. |
| Lastekap.(inkl. padl)..... | 130 kilo |
| Oppgitt vekt | 26 kilo |
| Vår kontrollmåling | 26,9 kilo |
| Pris kr..... | 8500,- |

NORSKE FORHANLERE:

- www.kajakk-fritid.no
- www.bull-ski-kajakk.no
- www.westsystem.no
- www.ute.no
- www.kranaskiogkajakk.no
- www.eksund.no
- Kajakk sport og fritid A/S, Sandefjord