

Amrum II (von Pietsch & Hansen)

- ein Fahrbericht -

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (10/06/02)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Amrum-PH.pdf

Einige Daten zum "Amrum II":

Länge x Breite: 520x55cm

Sitzluke: 75x40cm

Volumen: ca. 330 Liter lt. Herstellerangabe (eher jedoch: ca.350 Lit.)

(zum Vergleich: "Oland": ca.320 Liter; "Habel III": ca.360 Liter)

Volumenverteilung (Bug//Cockpit//Heck + Heck): 70//150//35+55 Lit.

Abschottung: dreifach mit Lukendeckeln ähnlich Valley:

Lukendeckelmaße (Bug/Heck + Heck): 24cm (Durchmesser) rund / 19,5 cm rund + 44x25,5 oval

Steuerung: im Unterschiff integrierte Steueranlage

Kompass: integriert

Lenzpumpe: entweder auf dem Kartendeck integrierte Front-Handlenzpumpe oder elektrische Lenzpumpe

Sonstiges: inkl. Kartenhaltegummis, Rettungshalteleinen und Toggles (teilweise als Extra)

Infos: www.pietsch-hansen-kajaks.de

Testgebiet/-bedingungen

Ich (170 cm; 76 kg) habe im Jahr 2001 den "Amrum II" bei einer drei-tägigen Tour "rund" Sylt bei Wind bis 5 Bft. getestet.

Beschreibung der „Papierform“

Der "Amrum II" ist keine Weiterentwicklung des alten "Amrum" (550x55cm, ca.380 Lit. Volumen), sondern eine "Aufstockung" des "Oland" (330x55cm, ca. 320 Lit. Volumen) (jetzt auch mit Weichplastik-Lukendeckeln erhältlich), d.h. der "Amrum II" ist eine Art "Oland", der ca. 1,5cm Zentimeter höher gebaut wurde und mit einer dreifachen Abschottung versehen worden ist (siehe hierzu auch die Daten in der online abrufbaren "DKV-Marktübersicht"):

è www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf

Den "Amrum II" gibt es **nur** mit Weichplastik-Lukendeckeln, nicht aber mit den "Fahrradschlauch-Luckendeckeln", die wohl schön decksgleich abschließen, aber m.E. bislang nie ganz "seetüchtig" (d.h. dicht) waren. Insofern kann der "Amrum II" auf Grund seines Volumens als Alternative für den "Habel III" angesehen werden, da dieser nur mit den Lukendeckeln erhältlich ist, die per Fahrradschlauch abgedichtet werden.

Der "Amrum II" ist für meine Größe im Cockpit zu voluminös. Er ist m.E. daher nur jenen zu empfehlen, die größer (ca. ab 180cm) und schwerer (ca. 90-100kg) sind. Wenn es Pietsch & Hansen gelänge, solch effiziente verstellbare Schenkelstützen zu konstruieren, wie sie weltweit nur die Firma Prijon bei ihren Seekajaks anbietet, kämen u.U. auch kleinere Küstenkanuwanderinnen und -wanderer mit dem "Amrum II" zurecht. Aber ca. 70kg sollte man selber schon auf die Waage bringen, damit man den "Amrum II" auch ohne Gepäck auf dem Meer paddeln kann, und zwar auch dann, wenn es windet & wellt.

Schwachstellen

Zu bemängeln ist im Wesentlichen Folgendes:

- Auf dem Kartendeck können nur zwei effiziente Kartenhaltegummis installiert werden.
Praktische Bedeutung: Zwei Kartenhaltegummis reichen nicht aus, um die Seekarte davor zu schützen, dass brechender Seegang sie vom Kartendeck reißt. Außerdem kann es leichter Probleme mit Wind und überspülendem Seegang geben, wenn man die Seekarte wegen besserer Lesbarkeit etwas zu sich auf den Süllrand zieht, und zwar dann, wenn dann nur noch ein Kartenhaltegummi die Seekarte hält. Wer also möchte, dass er bei Wind & brechendem Seegang seine Karte leicht ablesen kann, ohne sie zu verlieren, der benötigt ein drittes Kartenhaltegummi.
- Außerdem ist es nicht möglich, eine Seekarte im DIN A3-Format quer auf dem Kartendeck zu lagern, da die Kartenhalterungsösen zu eng zusammen liegen.
Konsequenz: Es ist daher zu empfehlen, die werkseitig eingebauten Ösen zu ignorieren und eigene Ösen mit einem weiterem Abstand einzuschrauben.
- Es sollte eine etwas leistungsfähigere elektrische Lenzpumpe eingebaut werden. Z.B. schafft die bei meinem "Oland" von Pietsch & Hansen eingebaute Pumpe nur ca. 18 Liter/Minute, es gibt aber welche, die laut Test der Zeitschrift SEGELN (7/01) ca. 56 Liter schaffen sollen und zwar bei 1 m Förderhöhe (hier: das Modell "Rule 1500").
Praktische Bedeutung: Wenn der Körper im Cockpit ca. 50 Liter Wasser verdrängt, verbleiben dann noch 100 Liter, die es gilt, herauszupumpen. Da ist es schon ein Unterschied, ob man erst in 7 Minuten oder schon nach 2 Minuten wieder voll "seegangstüchtig" ist!
- Der Schalter der E-Lenzpumpe reagiert recht empfindlich auf Druck, d.h. ein Brecher aufs Oberdeck bzw. eine Berührung mit der Hand beim Kartenumlegen kann schon genügen, um die Pumpe anzustellen.
Konsequenz: Ich habe mir deshalb zum Schutz vor Druck etwas Tesaband über den "An-Schalter" geklebt; denn bei Wind & Seegang hört man es nicht, wenn die Pumpe angeschaltet ist. Ansonsten handelt es sich - im Gegensatz zu früher - bei dem von Pietsch & Hansen gewählten jeweils separat und decksgleich angebrachten "An-Schalter" (rechts) und "Aus-schalter" (links) um recht robuste Schalter ohne sichtbare Verschleißteile (z.B. wären Gummiabdeckungen/-dichtungen dem Verschleiß ausgesetzt!).
- Die Rettungshalteleinen auf dem Vorderdeck gehen nur bis Anfang der Kartenhaltegummis, statt bis Anfang des Süllrandes.
Praktische Bedeutung: Das Halten des Kajaks bei der Anwendung der V- bzw. Parallel-Wiedereinstiegsmethode wird dadurch erschwert. Insbesondere bei kritischem Seegang wird man Probleme bekommen, das Kajak des „Kenterbruders“ so gerade zu halten, dass es nicht wegdreht. Dreht es aber weg, läuft das Kajak u.U. gänzlich randvoll Wasser bzw. dem „Kenterbruder“ misslingt der Wiedereinstieg.

Fahreigenschaften

Während der 3-tägigen Tour bei Wind bis 5 Bft. und Seegang konnte ich im "Amrum II" mit den Kameraden immer mithalten. Beim Surfen gab es dank des Steuers keine Probleme mit dem Kurshalten. Auch ist er eigentlich nicht kippelig (d.h. relativ hohe Anfangsstabilität), sodass er sich sogar recht sicher mit einem "Segelschirm" in der einen Hand und dem Paddel als Stütze in der anderen Hand vor dem Wind segeln ließ.

Lediglich in der Brandung hatte ich Probleme mit dem Ankanten zur brechenden Welle, da ich wegen des voluminösen Cockpits über keinen richtigen Schenkelhalt verfügte. Deshalb klappte wohl auch die Abschluss-Rolle erst nach zweimal "Aussteigen".

Steuerbarkeit

Die im Unterschiff integrierte Steueranlage ist ideal:

- Weltweit bieten lediglich noch die Lettmann-Seekajaks - jedoch nur vom Ansatz her - etwas Vergleichbares.
- Wenn es durch die Brandung geht, zieht man das Steuerblatt ein bzw. zieht es auf "Flossenstellung" hoch, sodass praktisch keine Beschädigungsgefahr wie bei den "Heckumklappsteueranlagen" besteht.
- Außerdem arbeitet sie sehr effizient, für manche jedoch - die sich an die Wirkung eines solchen Steuerwerks noch nicht gewöhnt haben - zu effizient.
- Sie ist außerdem wirklich "Ein-Hand-&-Mann-bedienungstauglich", d.h. man benötigt keinen Kameraden, der das Steuerblatt nach dem Start herausziehen muss, da Schlick, Sand bzw. Kies es verkleben ließe.
- Nur rein theoretisch - mir ist bei meinem "Oland" noch nie die Anlage funktionsunfähig geworden - stellt diese Steueranlage das schwächste Glied dar. Sollte sie einmal unterwegs weitab von der Küste kaputt gehen, dann kann man sie aber immer noch auf "Flossenstellung" fixieren und sich - wenn auch etwas mühsam - "zurückmogeln". Aber für die verstellbaren "Skegs" gilt Ähnliches, mit dem Unterschied, dass eigentlich bei einer Tour fast immer ein Kanute dabei ist, der Probleme mit seinem "Skeg" hat. - Übrigens, wenn man das Steuer auf "Flossenstellung" fixiert, laufen die Pietsch & Hansen-Kajaks etwas leichter. Bei "Ententeichbedingungen" und auf dem "Süßwasser" dürfte das schon von Bedeutung sein.

Ansprüche an ein "Küstenwanderboot"

Für voluminösere Küstenkanuwanderinnen und -wanderer (ab 180 cm / ab 90 kg), die nicht die sportliche Herausforderung lieben, da sie ohnehin nicht die Zeit ab, dafür jede Woche zu trainieren, und die Wert darauf legen:

- ein wendiges Kajak zu haben, mit dem man - dank des leichten Kielsprunges - auch mal rasch zu seinem querab gekenterten Kameraden paddeln kann;
- in einem Kajak zu sitzen, dass nur wenig kippelt, sodass man sich unterwegs ruhig die Schwimmweste überziehen kann, ohne gleich zu kentern (wer ein noch kippstabilers Seekajak sucht, möge den 60 cm breiten „Habel III“ von Pietsch & Hansen in die engere Wahl ziehen!)
- ein Kajak zu haben, dass kaum bockt & bohrt, d.h. das einem selbst keine Schwierigkeiten macht, wenn es mal so weit ist, dass man sich voll auf Wind & Welle konzentrieren muss,

für diese Kanuten ist folglich der "Amrum II" eine gute Alternative etwa zu:

- den Steuer-Seekajaks „Habel III“ (ca. 360 Liter Volumen; 530x60 cm) von Pietsch & Hansen bzw. "Hanseat" (ca. 350 Liter; 525x58 cm) von Lettmann;
- oder den britischen Skeg-Seekajaks "Calypso" (ca. 335 Liter) von Northshore bzw. „Capella 173“ (ca. 350 Liter; 525x58cm) von P&H bzw. "Skerray" (ca. 330-345(?) Liter; 518x58 cm) von Valley.

Verarbeitungsqualität

Über die Streuung bei den Fertigungsqualitäten kann ich nichts sagen. Man hört da manche Geschichten, wobei die "Nordfriesen" sich eigentlich nicht mehr zu "schämen" bräuchten als die "Briten". Wer da weitab von Nordfriesland (wo Pietsch & Hansen ihren Sitz haben) bzw. von Essen (Zölzer soll die Pietsch & Hansen-Kajaks auch anbieten) wohnt, hätte natürlich bei einer Reklamation einen weiten An-/Rückfahrtweg. Deshalb kann ich nur empfehlen, den etwaig bestellten "Amrum II" nur dann in Nord-

friesland abzuholen, wenn man anschließend gleich nebenan im nordfriesischen Wattenmeer eine mehrtätige Fahrt mit ihm unternehmen kann; denn anschließend könnte man ihn nämlich am Ende der Tour gleich wieder zwecks Beseitigung etwaiger Mängel bei Pietsch & Hansen zurücklassen und ihn dann bei der nächsten Tour in Nordfriesland bzw. Dänemark wieder abholen.

Produktentwicklung

Abschließend möchte ich zwei Wünsche äußern:

Zum einen sollte Pietsch & Hansen sich daran machen und das leidige Problem mit dem Reservepaddel lösen. Der britische Seekajakproduzent P&H hat entsprechend Lösungsmöglichkeiten vorgegeben. Nur wenn das Reservepaddel auf dem Achterdeck integriert gelagert werden kann, werden sich die Küstenkanuwanderinnen und -wanderer daran gewöhnen, es bei jeder Tour auch wirklich dabei zu haben.

Zum anderen sollten die nordfriesischen Seekajakproduzenten der ersten Stunden endlich auch mal ein Seekajak mit weniger Volumen (c. 280-300 Lit.) und einem entsprechend weniger voluminösem Cockpit zu konstruieren, damit auch die "Leichtgewichte" unter uns mal ein Pietsch & Hansen-Seekajak kaufen können, ohne Angst zu haben, bei einer Tagesfahrt vom Wind verblasen zu werden. Vom Ansatz her bräuchten sie die Konstruktionsidee des "Amrum II" nur umkehren, d.h. statt den "Oland" um ca. 1,5 cm "aufzustocken", sollten sie ihn nun um ca. 1,5 cm "tiefer legen".

Links

Homepage von Pietsch & Hansen (Nordfriesland)

è www.pietsch-hansen-kajaks.de

Seekajak-Kauf: 10 praktische Hinweise

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf

DKV-Marktübersicht: Seekajaks (Einer)

è www.kanu.de/nuke/downloads/Marktuebersicht-SK1.pdf

Seetüchtige Ausrüstung: 10 praktische Tipps

è www.kanu.de/nuke/downloads/Ausruestungsgegenstaende.pdf