

# P•O•L•A•R (von Northshore (GB))

## - ein Fahrbericht -

-----  
**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (10/08/98)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Polar-NS.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Polar-NS.pdf)

### Einige Daten zum „Polar“:

Länge x Breite: 500x55 cm (Knickspant)

Sitzluke: 68x40 cm

Volumen: ca. 325 Liter

Volumenverteilung (Bug//Cockpit//Heck + Heck): 75//145//25+80 Liter

Abschottung: dreifach mit Lukendeckeln, die per Riemen gesichert werden

Lukendeckelmaße: Bug: 39x19-13cm (oval); Heck: 19,5cm (rund) + 49x28-21cm (oval)

Steuerung: verstellbares Skeg

Kompass:

Lenzpumpe: integriert als Hand- oder Fußpumpe

Sonstiges: inkl. Kartenhaltgummis, Rettungshalteleinen und Toggles

Hersteller: North Shore, Tanton Hall Farm, Stokesley, Middlesborough, Cleveland TS9 5JT (GB)

Importeur: Piet Bockram, Schanzenstr. 12, 20357 Hamburg (???)

Infos: [www.arendbloem.nl](http://www.arendbloem.nl) bzw. [www.kayak.se](http://www.kayak.se) bzw. [www.orust-kajak.se](http://www.orust-kajak.se) bzw. [www.utinaturen.no](http://www.utinaturen.no)

## Testgebiet/-bedingungen

Ich (170 cm; 74 kg) habe im Jahr 1998 den „POLAR“ von North Shore bei einer drei-tägigen Gepäcktour (ca. 75 km) im nordfriesischen Wattenmeer bei Wind zwischen 4-6, zeitweise sogar bis 7 Bft. getestet.

## Beschreibung der „Papierform“

Die britische Firma North Shore Kayak hat ihr Angebotsprogramm um das Einer-Seekajak „POLAR“ erweitert. Von Länge und Volumen liegt es zwischen „CALYPSO“ (515x55cm; ca. 335 Liter) und „FUEGO“ (485x55cm, ca. 275 Liter). Das Besondere am „POLAR“ ist seine vom „BUCCANEER“ her bekannte Form: Knickspant. Diese für die Eskimokajaks und Faltboote typische Form des Unterwasserschiffs ist immer häufiger auch bei Plastik-Seekajaks anzutreffen, z.B. „ANAS ACUTA“ (ca. 275 Liter) (Valley), „SILHOUETTE“ (ca. 310 Liter) (Foster), „LOOKSHA IV“ (ca. 342 Liter) (Necky), „BUCCANEER“ (ca. 375 Liter) (North Shore), „SEAYAK“ (ca. 380 Liter) (Prijon), „Looksha II (ca. 392 Liter) (Necky). Ob es sich dabei bloß um eine Modeerscheinung handelt, bin ich mir nicht ganz sicher; denn der Knickspant soll gerade bei Skeg-Kajaks von Vorteil sein, da er es ermöglicht, das Kajak durch Ankanten präziser zu steuern.

## Sitzposition

Der „POLAR“ bereitete mir beim Sitzen keine Probleme. Der Halt im Cockpit (Sitzlukenmaße: 68 x 40 cm, mit 27 cm Kniehöhe und 23 cm Süllrandaußenhöhe (hinten)) war für mich jedoch etwas gewöhnungsbedürftig locker; dennoch hatte ich beim Spreitzen der Beine genügend Schenkelhalt. Da gerade bei rauher See und beim Eskimotieren der Halt in der Sitzluke sehr wichtig ist, kann ich eigentlich den „POLAR“ nur Leuten empfehlen, die größer und schwerer als ich sind. Alle anderen sollten vor ihrem Kaufentscheid genau prüfen, ob der „POLAR“ ihnen – etwa mit Hilfe verstärkter Schenkelstützen – auch wirklich „passt“.

## Seegangstüchtigkeit

Mit dem beladenen „POLAR“ kam ich, egal wie es windete & wellte, gut zurecht. Ich halte ihn überhaupt nicht für kipplig (☺ sehr hohe Anfangs- und Endstabilität).

Beim Gegenwindkurs neigte jedoch der Bug zum Plantschen. Außerdem brach der Bug bei diesem Kurs manchmal unverhofft mal nach Backbord, mal nach Steuerbord um 10-15° aus. Handelt es sich hierbei etwa um die typischen Nachteile eines Knickspanthers? Die sehr steilen, fast senkrechten Flanken des Unterwasserschiffs haben nämlich einen breiteren und flacheren Boden zur Konsequenz. Die Folgen sind dann offensichtlich: der flachere Boden neigt zum Plantschen und Gieren. Letzteres wird noch dadurch unterstützt, dass eine senkrechtere Flanke einer seitswärts einlaufenden Welle mehr Widerstand bietet, was zum Wegdrücken des Bugs oder Hecks führen könnte.

Mit Hilfe des Skegs war der „POLAR“ bei Seitenwind gut zu trimmen. Beim Surfen ließ er sich - für ein Skeg-Kajak - recht gut kontrollieren. Er brach nie so heftig aus, wie ich es von manch anderem Seekajak (z.B. „SIRIUS“) gewohnt bin. Und wenn er doch mal ausbrechen wollte, konnte ich ihn durch leichtes Ankanten sehr häufig auf Kurs halten. Vielleicht wäre ein größerer und schwerer Paddler noch besser mit ihm gesurft; denn ich hatte auf Grund der erstaunlich großen Anfangsstabilität des „POLAR“ wirklich Probleme, ihn so anzukanten, wie ich es gerne wollte.

## Navigations- & Kentertüchtigkeit

Der „POLAR“ erfüllt hier fast alle britischen Standards. Die Seekarte liegt faltenfrei auf dem Vorderdeck, ist gut einsehbar und kann auch ohne Probleme etwas über die Spritzdecke gezogen werden, da der Süllrand plan zum Vorderdeck verläuft. 3 Gummis halten die Karte fest, sodass Brecher sie kaum von Deck spülen können.

Für den Kompass soll es eine im Deck integrierte Halterung geben, damit er nicht allzu weit übers Deck hinaus ragt.

Die integrierten Fittings zur Befestigung der Rettungshalteleinen und die Installation der Front-Lenzpumpe sind okay, lediglich der Hebel für die Pumpe hängt etwas verloren auf dem Vorderdeck herum. Z.B. der britische Seekajakhersteller P&H hat dies bei seinen Seekajaks besser gelöst. Die Spritzdecke selbst sitzt fest genug. Man muss also keine Angst haben, daß sie sich in der Brandung bzw. beim Eskimotieren vom Süllrand löst.

Den „POLAR“ gibt es mit doppelter, aber auch dreifacher Abschottung. Das Frontschott sollte unbedingt maßgeschneidert auf die eigene Beinlänge angepaßt werden. Man gewinnt dadurch zusätzliches Gepäckraumvolumen im Bug und minimiert nebenbei das Volumen in der Sitzluke. Letzteres ist ein wichtiger Sicherheitsaspekt; denn je weniger Wasser nach einer Kenterung im Cockpit ist, desto leichter & kürzer ist der Lenzvorgang. Schade, dass die neuseeländische Idee, die Sitzschale zum Heckschott auszuformen bislang noch nicht von den europäischen Seekajakherstellern aufgegriffen wurde. Damit könnte nämlich das Cockpitvolumen um 20-30 Liter vermindert werden. Ob nun die dritte Abschottung, welche erforderlich ist, wenn man eine „Tagesluke“ haben möchte, wirklich so wichtig ist, oder nur eine britische Erscheinung darstellt, muss jeder selber entscheiden. Wer viel Tagestouren unternimmt, für den mag dieses zusätzliche Gepäckfach gleich hinter dem Süllrand wichtig erscheinen; denn dann rollt & rutscht wenigstens das wenige Tagesgepäck nicht im Gepäckraum hin und her. Ansonsten geht dadurch praktisch etwas Gepäckraumvolumen verloren, da das zusätzliche Schott im Heckbereich ein effizientes Packen erschwert. Abgesehen davon, frage ich mich, ob die Tagesluke wirklich so viel praktischer ist als ein Gepäcknetz hinter der Sitzluke. Zumindest bei Seegang hätte ich Bedenken, einfach mal kurz die Tagesluke zu öffnen.

Leider sind die Halteknäufe (Toggles) an Bug und Heck nicht dicht genug an den Enden montiert und haben eine zu knappe Befestigung. Sie sind daher nur zum Tragen des Kajaks

an Land, aber nicht zum Halten nach einer Kenterung geeignet. Wer es trotzdem versucht, kann sich im Seegang die Finger quetschen.

## Transporttüchtigkeit

Das Volumen des „POLAR“ liegt von mir „handgelitert“ bei ca. 325 Liter (mit 75/145/25+80 Liter in Bug/Cockpit/Heck). Der „POLAR“ fällt somit in die Volumenklasse „Medium“ (301-350 Liter). Ob das genügt, muss jeder selbst entscheiden, werden doch in Europa Seekajaks mit einem Volumen von 233-568 Liter angeboten.

Meiner Erfahrung nach müsste das zulässige Gesamttransportgewicht des Kajaks ab 5 Bft. Wind zwischen ca. 100 und 195 kg liegen (inkl. Boots-, Körper- und Gepäckgewicht) (è 30% - 60% des ausgeliterten Gesamtvolumens). Unterschreitet man die untere Gewichtsgrenze, wird der „POLAR“ windempfindlicher, überschreitet man dagegen die obere Gewichtsgrenze, fängt er an, sehr nass zu laufen. Geht man davon aus, dass das Kajak inkl. der benötigten Paddelausrüstung ca. 35 kg auf die Waage bringt und das Tagesgepäck (Verpflegung & Reservekleidung) ca. 10 kg beträgt, müsste ein Paddler mindestens ca. 55 kg wiegen. Insofern ist der „POLAR“ auch für leichtere Personen geeignet, sofern diese genügend Halt in der Sitzluke finden. Übrigens, bei mir würden die ca. 180 Liter Gepäckraumvolumen des dreifach abgeschotteten „POLAR“ ausreichen, um bis zu einer Woche unterwegs zu sein, ohne Verpflegung nachkaufen zu müssen. Dauerte die Tour länger, müsste ich wohl Gepäck aufs Heck laden bzw. mich von einem Rucksackwanderer beraten lassen.

Die Lukendeckel sind typisch North Shore: Hartplastikdeckel, die per Riemen auf dem Oberdeck befestigt werden (Innen-Maße: trapezförmiger Frontlukendeckel (39x19/13cm) / runder Hecklukendeckel (19,5cm) + trapezförmiger Hecklukendeckel (49x28/21cm)). Dichtungsschläuche aus Moosgummi sollen dafür sorgen, dass die Gepäckräume trocken bleiben. Zu 99% klappte das auch, die restlichen 1% reichten jedoch leider dafür aus, dass das von mir verstaute Gepäck in allen drei Gepäckräumen feucht, jedoch nicht nass war. Das ist bedauerlich, weil ich es doch als sehr angenehmen empfinde, wenn ich wenigstens einen Gepäckraum habe, der absolut wasserdicht ist. Ich kann daher dem Hersteller nur empfehlen, zumindest die kleine runde Luke direkt hinter der Sitzluke auf Wunsch auch mit einem Deckel aus Weichgummi auszustatten (z.B. von Valley). Übrigens, dass die anderen North-Shore-Lukendeckel nicht ganz dicht sind, halte ich nicht für kaufentscheidungsrelevant; denn bei den ovalen Valley-Lukendeckeln passiert es mir – aber auch anderen – ebenfalls, dass sie immer mal wieder lecken.

Zur Transporttüchtigkeit zählt natürlich auch, wie man das Reservepaddel verstauen kann. Leider bietet hier der Hersteller nichts Vernünftiges an, was die Lagerung erleichtern könnte. Diesbezüglich sind die P&H-Seekajaks mit der auf dem Heck integrierten Reservepaddelhalterung vorbildhaft. Unverständlicherweise greift bislang kein anderer Seekajakhersteller diese Idee auf!

## Schlussbemerkungen

Ich möchte den „POLAR“ als ein Seekajak einstufen, in dem sich ein seetüchtiger Kanute bei richtiger Beladung auch noch bei „sehr schwierigen“ Bedingungen wohl fühlen kann. Auf Grund seines Volumens von ca. 325 Liter ist der „POLAR“ für Paddler ab ca. 55 kg Körpergewicht sowohl für Tagestouren als auch für mehrtägige Gepäckfahrten geeignet. Ideal ist er für jene Paddler, die sich kein kippliges Kajak wünschen, weil sie unterwegs auf dem Wasser angeln oder fotografieren möchten bzw. weil sie sich einfach nicht wohl fühlen, bei etwas rauer See immer auf Stützschläge angewiesen zu sein, um nicht das Gleichgewicht zu verlieren.