

„BISKAYA MV“ von Lettmann (D)

- ein Fahrbericht -

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (05/09/12)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Kajak-Biskaya-LM.pdf

Zunächst erst einmal einige Daten zum „**Biskaya MV**“ (MV = Medium Volume):

<p><u>Länge x Breite:</u> 535x54cm <u>Sitzluke:</u> 79x40cm (innen); 29 cm Höhe (vorne/innen); 23 cm (hinten/außen) <u>Volumen:</u> ca. 325 Liter lt. Herstellerangabe (eher jedoch: ca. 360 Liter (mit Wasser ausgelitert!)) <u>Volumenverteilung</u> (Bug + Tagesstaufach vorne / Cockpit / Tagesstauraum hinten + Heck): 78,5+8 / 169 / 33,5+71 Liter <u>Abschottung:</u> doppelt oder dreifach (Option) <u>Lukendeckel:</u> elastisch Deckel à la Kajak-Sport <u>Lukendeckelmaße:</u> Bug/Heck = je 1 großer ovaler Deckel (42x30 cm bzw. 44x26 cm); <u>Tagesluken (Option):</u> 2x je 1 runder Deckel (mit 15 cm Ø (vorne) bzw. 15-24 cm Ø (hinten)) <u>Schenkelstützen:</u> verstellbar <u>Sitz:</u> verstellbar mit Sitzpolster und Rückengurtpolster <u>Außennahtverklebung:</u> 20 mm <u>Toggle:</u> 2x (zu kurz!) <u>Gepäcknetz:</u> vorne und/oder hinten (das zweite hintere Netz als Option) <u>Steuerung/Trimm:</u> im Unterschiff integriertes Skeg (2 Varianten) bzw. als Option: im Unterschiff integriertes Multifunktions-Steuer, welches auch als Skeg verwendet werden kann (Aufpreis: ca. 150,-) bzw. „Flip Off-Steueranlage“ (nicht empfehlenswert) <u>Kompass(Option):</u> integriert (= Silva 70 P) <u>Lenzpumpe (Option):</u> der Hersteller empfiehlt eine fest eingebaute E-Pumpe; ohne dem Staufach vor der Sitzluke ist eine Fuß- oder Handlenzpumpe (z.B. „Compaq 50“) einbaubar; bei kleinem Staufach (6 Liter) lässt sich auch für Leute unter 180 cm eine Fußpumpe einbauen. <u>Sonstiges:</u> inkl. Kartenhaltegummis und Rettungshalteleinen <u>weitere Optionen:</u> 2 unterschiedliche Materialien; geringeres Volumen (Variante „LV“ = Low Volume); zusätzliche Deckfittings, Teilung; Bugschottwand auf Maß <u>Farben:</u> große Auswahl <u>Grundpreis:</u> ab 2.039,- Euro <u>Infos:</u> www.lettmann.de</p>
--

Testgebiet/-bedingungen

Ich (170 cm; 78 kg) habe den "**Biskaya MV**" getestet anlässlich:

- einer im Juli 2012 durchgeführten 4-tägigen Tour im dem nordfriesischen Wattenmeer von Südwesthörn über Föhr (West), vorbei an Amrum hinüber zum Japsand und weiter nach Hooqe, Langeness sowie Oland und zurück nach Südwesthörn bei Wind um die 4 bis 6 Bft.,
- einer im August 2012 durchgeführten eintägigen Tour auf dem Greifswalder Bodden von Freest (nahe Wolgast) über Insel Ruden nach Thiessow (Süd-Ost Rügen) und retour bei max. 3 Bft.

(1) Beschreibung der „Papierform“

Das Besondere am „**Biskaya**“ ist seine Steueranlage, die nicht – wie sonst bei LETTMANN üblich - am Ende des Hecks, sondern unter dem Unterwasserschiff im Rumpf integriert ist und sowohl als Skeg als auch als Steuer (= ganz heraus gelassenes Skeg) eingesetzt werden kann!! Bislang gab es so etwas nur beim „**Polar**“, einem Seekajak von LETTMANN, welches nicht mehr in seinem Prospekt angeboten wird. Als Steuer-

anlage wird neuerdings das „Balance-Steuer“ eingebaut, welches jedoch nicht hinten am Heck festgeschraubt wird (wie z.B. bei den LETTMANN-Seekajaks „**Magellan**“, „**Archipel**“ und „**Aurora**“), sondern so in den Rumpf integriert ist, dass das Steuerblatt im hochgezogenen Zustand nicht mehr zu sehen ist und folglich z.B. in der Brandung nicht mehr beschädigt werden kann.

Der „**Biskaya MV**“ ist ein **seetüchtiges** Seekajak. Das **Material** ist gut verarbeitet und macht in der DCS-Ausführung einen sehr soliden Eindruck.

Er ähnelt etwas der „Eski“-Serie von Lettmann, ist aber eine **vollständige Neuentwicklung**. Es ist mit 54 cm Lettmanns schmalstes Seekajak (zum Vergleich: „Godthab XL“, „Eski 475“, „Eski 530“ = 55 cm; „Nordstern“, „Hanseat“; Magellan“, Archipel“, „Aurora“, „Tasman“ = 57-58 cm; „Meridian“ = 59 cm; „Baikal“ = 61 cm; „Sea Tour“ = 62 cm; „Explorer Kl“ = 66 cm (Ausnahme: der 585 cm lange u. schlanke „Speedliner“ = 53 cm)).

Im **Bugbereich** weist er etwas mehr „Kielsprung“ auf (mehr als z.B. beim „Archipel“), was die Fahrt im Seegang bzw. das Kurven erleichtern soll, und im **Sitzbereich** verfügt er über einen „abgerundeten U-Spant“, und zwar gerade so viel U-Spant, dass das Seekajak nicht zu kipplig wirkt, weder beim bloßen Sitzen (= Anfangsstabilität), noch beim Kanten bis zum Süllrand knapp im Wasser (= Endstabilität). Am Rand des Sitzbereichs ist eine „sanfte Kante“ eingebaut, die dafür sorgen soll, dass man den „**Biskaya**“ durch Ankanten leichter um die Kurve bekommt. Bei manchen britischen Seekajaks ist diese Kante jedoch sehr viel stärker ausgeprägt (z.B. von ROCKPOOL).

Das **Oberdeck** im Bugbereich ist nur schwach gerundet, d.h. nicht „gefirnst“, was dazu führen könnte, dass der „**Biskaya**“ leichter beim Surfen „bohrt“, d.h. in die Welle sticht und dann nicht sofort wieder auftauchen will. Besonders deutlich könnte man so etwas feststellen, wenn man mit Brandungswellen surft. Leider lagen keine Brandungsbedingungen vor. Beim Surfen bei max. 60-cm-Seegang bohrte der „Biskaya“ jedoch nicht und lief zudem recht geradeaus!

Die **Volumen-Angaben** sind zweifelhaft. LETTMANN gibt 320 Liter an, ich selber habe mit einer Wasseruhr 360 Liter Volumen ausgemittelt, wobei ich das Kajak randvoll mit Wasser füllte und es so auf dem Boden legte, dass möglichst keine Luftblasen im Rumpf zurückblieben. Beim Abfüllen eines 10-Liter-Wassereimers zeigte die Wasseruhr 10,2 Liter an, was einem Fehler von 2 % entspricht. Übertragen auf die 360 Liter wären das 7,2 Liter. D.h. weniger als 353 Liter dürfte der „**Biskaya MV**“ nicht haben.

Für wen ist nun solch ein 360-Liter-Kajak geeignet?

- www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauif-Hinweise.pdf
- www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

1. Für alle, die genügend Halt in der Sitzluke finden; wobei zu bedenken ist, dass man in einem Seekajak nur im Seegang paddeln und rollen kann, wenn man über einen festen Sitz-, Fuß- und Schenkelhalt verfügt! Insbesondere die für den „**Biskaya**“ angebotenen verstellbaren Schenkelstützen bieten einem die Chance, ohne viel Bastelei den richtigen Schenkelhalt zu bekommen.
2. Für alle, die mit ihm auch bei einer Probefahrt im Seegang zurechtkommen; wobei zu berücksichtigen ist, dass anfangs jedes unbeladene Kajak etwas kipplig ist, aber man sich an die Kippligkeit gewöhnen kann und diese Kippligkeit abnimmt, wenn man mit Fahrtengepäck paddelt!
3. Für alle, die ihr Fahrtengepäck im „Biskaya MV“ verstauen können, wobei es eigentlich empfehlenswert ist, sein Gepäck am Seekajak auszurichten ... und nicht umgekehrt; denn ein Seekajak ist kein Kanadier in dem man 7-kg-Zelt, Tisch, Stuhl, Kühltasche, 2-Flammen-Kocher, Wock usw. usf. unterbringen

kann!? Da der Gepäckraum (hier: ca. 191 Liter) eigentlich immer zu klein ist, empfiehlt es sich, gegen Aufpreis die Bug-Schottwand auf Maß einbauen zu lassen, d.h. auf die persönliche Beinlänge auszurichten. Dabei schlägt z.B. eine 170 cm große Person zwei Fliegen mit einer Klappe; denn zum einen vermindert sie dadurch das Cockpitvolumen von z.Zt. 169 Liter auf ca. 140 Liter, was bedeutet, dass im Falle einer Kenterung an die 30 Liter Wasser weniger zu lenzen ist, und zum anderen erhöht sich das Bug-Gepäckvolumen von 78,5 Liter auf ca. 108 Liter und das Gesamt-Gepäckvolumen von ca. 191 Liter auf ca. 221 Liter.

4. Für fast alle, die nur **Tagestouren** unternehmen wollen. Sie sollten jedoch darauf achten, dass das Gesamttransportgewicht (hier: Boots-, Körper-, Ausrüstungsgewicht) (gemessen in Kilogramm) mindestens bei 30% des Volumens des Seekajaks (gemessen in Liter) liegen sollte, was ca. 108 kg entspricht. Lt. Hersteller soll der „**Biskaya MV**“ max. 25 kg wiegen. Bei 3-facher Abschottung, 2 zusätzlichen Lukendeckeln, Kompass, Lenzpumpe und Skeg/Steuer kommt der „Biskaya MV“ sicherlich auf max. 30 kg. Wird dann noch für eine Tagestour ca. 10 kg Ausrüstung, Gepäck & Verpflegung/Getränke mitgeschleppt, sollte die Kanutin bzw. der Kanute mindestens 68 kg wiegen, wenn mit dem „**Biskaya MV**“ auch noch ab 4 Bft. Wind auf dem Meer gepaddelt werden soll; denn bei einer Beladung von unter 30 % fängt ein Seekajak an, immer windempfindlicher zu werden, so dass es im Extremfall im Seegang nicht mehr kontrolliert zu paddeln ist. Wer nun leichter als 68 kg ist und bevorzugt Tagestouren auf dem Meer mit seinem Seekajak unternehmen möchte, der sollte auf den „**Biskaya LV**“ (= Low Volume) zurückgreifen. Er hat wahrscheinlich ca. 30 Liter weniger Volumen (sowie weniger Gepäckraumvolumen!) und „passt“ auch noch Personen, die ca. 10 kg weniger - also knapp unter 60 kg - wiegen.

(2) Die erfahrenen Eigenschaften: „Seetüchtigkeit First“

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Seetuechtigkeit.pdf

(a) Sitz-, Schenkel- & Fußhalt

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Sitzprobleme.pdf

Der richtige Halt von Gesäß, Schenkel und Füßen trägt zur Seegangstüchtigkeit bei und ermöglicht erst den Einsatz der flachen & hohen Paddelstütze bzw. das Eskimotieren.

Ich (170 cm; 78 kg) hatte von Anfang an einen guten **Sitz- und Schenkelhalt**. Lediglich der **Fußhalt** ist zu bemängeln, da die Fußpedalen des „Ergo-Steuerbocks“ etwas zu elastisch/schwammig sind und zur Verformung der Füße (= auf Dauer ungewohnt und schmerzhaft!) und zum Verrutschen der Füße in Richtung Mitte führen, was zur Folge hat, dass man ständig die Füße wieder nach außen drehen muss, um die Steuerpedalen effizienter bedienen zu können.

Etwas ungewohnt fand ich auch das „herausnehmbare Sitzpolster“. Als ich mit Trockenanzug paddelte, fiel mir es noch nicht auf, aber in dünner Nylon-Hose merkte ich jedoch plötzlich, dass sich das Sitzpolster mit jeder Gesäßbewegung verschob. Beim Eskimotieren könnte das u.U. von Vorteil sein, da dies die Rückenlage erleichtert, ansonsten mag dadurch der gezielte Einsatz der „hohen Paddelstütze“ erschwert werden!?

(b) Kippligkeit

Ein kippliges Seekajak lässt sich nicht stressfrei paddeln. Spätestens im kabbeligen Seegang und beim Surfen gibt es dann Probleme. Genügt es doch, wenn man mit dem

Seegang kämpfen muss! Warum soll man dann noch mit dem Seekajak bei Seegang Probleme bekommen ... nur weil es bei Flachwasserbedingungen etwas schneller läuft?! Meist erscheint einem zu Anfang ein Seekajak recht kipplig. Man gewöhnt sich jedoch daran. Diese Gewöhnungsphase sollte aber nach einer Wochenendtour endgültig abgeschlossen sein ... ansonsten wäre es das falsche Seekajak!

Der „Biskaya MV“ hat eine gute Anfangs- und Endstabilität. Ohne große Eingewöhnungszeit kam ich mit ihm bei der 4-tägigen Gepäcktour im Seegang gut zurecht. Trotz 5-6er Wind von vorn, von der Seite bzw. von hinten und dem dazugehörigen Seegang im Wattenmeer brauchte ich nur selten mit der Paddelstütze dafür zu sorgen, nicht zu kentern.

(c) Seegangsverhalten

Wichtig ist es, dass man mit einem Seekajak den vorgegebenen Kurs einhalten und das geplante Ziel erreichen kann, und zwar auch dann, wenn es windet & wellt.

Bei **Flachwasser** hatte ich keine Probleme mit dem „Biskaya MV“. Er fährt auch ohne Steuer bzw. Skeg gut geradeaus. Lediglich bei kleineren Kabbelwellen von achtern hatte ich den Eindruck, dass das Heck etwas zu lebendig hin & her schwingt (= schwoit). Auch spritzen – für mich etwas ungewohnt – solche kleine Wellen im Bugbereich etwas höher als üblich, was vielleicht daran liegt, dass sich am Bug in Höhe der Außennahtverklebung eine Kante befindet. Ohne Gepäck konnte ich ihn gut beschleunigen. Erst ab 10 km/h begann der Bug aufzusteigen. Für einen kurzen Moment konnte ich im Sprint 12 km/h erreichen. Kurven konnten bei eingezogenem Steuer/Skeg mit Kanten und Bogenschläge prompt eingeleitet werden. Der Kurvenradius war eher kleiner als beim Kurven mit Steuer.

Bei **Seegang & Wind** sah das alles aber etwas anders aus: Bei Windstärken von 4 – 6 Bft. spritzen alle Seekajaks und kommt die Welle von achtern schwoit der „Biskaya MV“ nicht stärker als die übrigen Seekajaks.

→ Probleme mit dem „Ergo-Steuerbock“:

Bei solch einem Wind und dem dazugehörigen Seegang kommt enormer Druck aufs Steuerblatt und somit auch auf die Steuerpedalen. Gerade beim Surfen kann man immer wieder erleben, dass die „Flip-Off“-Steueranlagen an ihre Grenzen stoßen, nicht nur weil das Steuerblatt vom Seegang ständig aus dem Wasser gehoben wird, sondern weil es hin & her wackelt und sich schließlich verbiegt.

Der „Ergo-Steuerbock“, der im „Biskaya“ eingebaut wird, stößt hier an seine Grenzen. Er reagiert dabei – wenn überhaupt - nicht sehr direkt, als ob die elastischen Steuerpedalen und die Steuerseile den Druck der Füße abdämpfen. Später an Land untersuchte ich mit Kameraden die Übertragung des Fußdrucks über die Pedalen und der Steuerseile auf das Steuerblatt. Wir konnten das Steuerblatt trotz Druck auf die Pedale mit einem Finger festhalten, ohne dass wir mit dem Finger einen stärkeren Gegendruck erzeugen mussten. Woran das liegt, kann ich nur vermuten:

1. Unter dem enormen Druck des Wassers auf das Steuerblatt (und zwar nicht nur beim Surfen, sondern auch bei raumem und seitlichem Wind bzw. wenn das Kajak luv- oder leegierig ist, verbiegen sich die sehr elastischen Pedalen und neutralisieren dadurch fast den Druck der Füße. Das bisschen Druck, das dann noch beim Steuerblatt ankommt, wird wohl anschließend noch von dem Steuerseil (aus Dyneema) abgedämpft.
2. Außerdem hatte ich den Eindruck, dass das wohl rundum laufende Steuerseil, welches sich automatisch nachspannt, wenn der „Ergo-Steuerbock“ in der

Längsrichtung verstellt wird, bei starken Fußdruck durchrutschen kann, so dass der Druck nicht beim Steuerblatt ankommt!?

Zu Anfang der Tour bei 5-6 Bft. Gegenwind machte sich dieser Nachteil des „Ergo-Steuerbocks“ noch nicht so recht bemerkbar. Als aber dann der Kurs geändert wurde und der Wind seitlich von vorne blies, wurde der „**Biskaya MV**“ extrem leegierig; denn das Steuerblatt hing voll draußen und konnte bei dem Wasser- & Winddruck nur noch gerade gehalten, aber nicht mehr bewegt werden, da jeglicher Fußdruck von den Pedalen (?!), der Seilführung (?!) bzw. den Seilen (?!) neutralisiert wurde. Ich paddelte also wie mit einem Seekajak, dessen Skeg voll ausgefahren war. Wenn ein solches Seekajak vorher neutral getrimmt war, wird es dann mit herausgelassenen Skeg automatisch leegierig. Die Folge: Ich konnte das geplante Ziel mit dem „Biskaya MV“ nicht erreichen. Dazu wäre es erforderlich gewesen, etwa 30° gegen den Wind zu paddeln, der „**Biskaya MV**“ ließ aber nur noch einen Kurs von 90° seitab vom Wind zu, also „halber Wind“. Zudem musste ich meine Kameraden bitten, mich auf meinem Kurs zu begleiten, da ich nicht mehr manövrierfähig war.

Da ich zunächst im Unklaren war, warum das Steuerblatt nicht funktionierte, bat ich unterwegs zweimal einen Mitpaddler, das Steuerblatt herauszuziehen, aber es war herausgezogen. Dann zog ich das Skeg herein, aber wie ich später an Land feststellte, ließ es sich gar nicht mehr ganz hineinziehen. Ich bockte an Land das Heck des „**Biskaya MV**“ auf und prüfte die Beweglichkeit des Steuerblatts. Wenn kein Druck aufs Steuerblatt ausgeübt wurde, bewegte es sich, sonst jedoch nicht. Auch ließ sich das Steuerblatt wie ein Skeg verstellen. Als ich es jedoch ganz hinein ziehen wollte, riss das Steuerhochziehseil und das Steuerblatt hing ab dann uneinziehbar aus dem Heck heraus! Da ich nicht die Verklebung des Deckels, über den man Zugang zum Steuermechanismus im Heck hat, lösen wollte, klebte ich der Einfachheit halber den Steuer-schacht zu und versuchte die nächsten 3 Tage ohne Skeg und Steuer zu paddeln. Ab dann war der „**Biskaya MV**“ nur noch bei direktem Gegenwindkursen beherrschbar. Bei seitlichem, raumem bzw. achterlichem Wind war er zunächst sehr stark luvgerig. Durch Gewichtsverlagerung nach hinten konnte die Luvgerigkeit vermindert werden. Leider reichte jedoch die Zeit nicht aus, den Trimpunkt zu finden, bei dem der „**Biskaya MV**“ neutral läuft. So blieb mir nichts anderes übrig, als mit wiederholten Powerpaddelrundschlägen auf der einen Seite und sporadischen Heckruder- bzw. Konter-schlägen auf der anderen Seite das Seekajak auf Kurs zu halten; ab und an, wenn der Seegang es erlaubte, konnte auch mit Ankanten eine minimale Steuerwirkung erzielt werden, wenn auch nur am Anfang und nicht stundenlang.

In Anbetracht dieser Erfahrungen kann ich nur empfehlen, auf einen Metallsteuerbock mit Alupedalen und Fersenablage (zur Erhaltung der Beinarbeit beim Paddeln) inkl. Niro-Stahlseilen (mit 2 mm Ø) zurückzugreifen, damit der Fußdruck beim Steuern am effizientesten aufs Steuerblatt übertragen werden kann.

Um diese Empfehlung auf ihre Richtigkeit zu überprüfen, bat ich LETTMANN, mir nochmals den „**Biskaya MV**“ als Testboot zur Verfügung zu stellen, dieses Mal aber ausgerüstet mit einem Steuerbock aus Metall. Bei einer anlässlich des 9. Seekajaktrefens des Bezirks Ostseeküste (LKV Mecklenburg-Vorpommern) ca. 35 km langen Tour von Freest (Wolgast) nach Rügen und zurück bei max. 3 Bft. hatte ich kein einziges Mal den Eindruck gehabt, dass die Kraftübertragung von den Füßen über die Steuerpedalen hin zum Steuerblatt irgendwie abgemildert wurde. D.h. der Fußdruck wurde sofort wirksam auf das Steuerblatt übertragen, und das obwohl die Steuerseile aus Dyneema war. Insofern kann wohl davon ausgegangen werden, dass die integrierte Steueranlage des „**Biskaya MV**“ voll funktionstüchtig ist, wenn statt des „Ergo-Steuerbocks“ ein Steuerbock aus Metall verwendet wird.

→ Probleme mit dem Drehmechanismus des integrierten Balance-Steuerblatts:

Außerdem konnte ich feststellen, dass der Drehmechanismus des Steuerblatts recht ungeschützt im Steuerblattschacht montiert ist. Die Folgen: Beim Anlanden kann Sand bzw. Schlack den Drehmechanismus so verschmutzen, dass man das Steuerblatt nicht mehr herunterlassen kann. Okay, damit man das Steuerblatt aus dem Steuerschacht wieder herausziehen kann, hat der Hersteller ein dünnes Seil – wie es auch bei vielen Skeg-Seekajaks anzutreffen ist - am Steuerblatt befestigt. Leider fällt dann das Steuerblatt nach dem Herausziehen nicht immer ganz bis zum Anschlag hinunter, d.h. es bleibt ca. 20° vorher in Schräglage hängen, was zusätzlich dazu führt, dass das Steuerblatt nur mit kräftigen Fußdruck zu bewegen ist. Ich empfehle daher, den Drehmechanismus des Steuerblatts ca. 2 cm höher zu befestigen, um so ihn etwas mehr vor direkten Grundberührungen zu schützen.

Übrigens, bei der integrierten Steueranlage, welches im „**Biskaya**“ Verwendung findet, handelt es sich um eine Variante der von LETTMANN neuerdings angebotenen „Balance Steueranlage“. Die Empfehlung, diese Anlage am Heck ca. 2 cm höher zu befestigen, möchte ich daher auch für all seine Seekajaks aussprechen, die mit der „Balance Steueranlagen“ ausgerüstet sind, damit diese nicht nur vor Verschmutzungen durch Sand bzw. Watt, sondern auch vor Grundberührung beim Starten und Anlanden geschützt werden. Habe ich es doch beim „**Archipel HV**“ erlebt, dass sich im Uferbereich fest sitzende Steine, Wurzeln o.ä. hinter dem unteren Teil der Steueranlage so verfangen können, dass man – wenn man nicht nochmals aussteigen möchte - dann nur noch mit Kameradenhilfe starten kann.

(d) Navigationstüchtigkeit

Zumindest auf Tidengewässern ist mit **Seekarten** zu paddeln, die so geschnitten sind, dass man möglichst bis zum nächsten Landgang nicht das Kartenblatt wechseln muss. Um die Seekarte zu schonen, bietet es sich an, aus der Seekarte entsprechend Ausschnitte zu kopieren (am besten: **DIN-A3-Format**) und danach einzulaminieren. Anschließend sollte man dann die einlamierte Seekarte sicher vor Brandung & Wind auf dem Kartendeck lagern und einsehen können, und zwar sowohl im **Hoch- und Querformat**.

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Navigationstuechtigkeit.pdf

Bei dem ausgeliehenen „**Biskaya MV**“ war diese Lagerung nicht möglich, weil zum einen ein Gepäcknetz störte, welches etwas vor der Sitzluke auf dem Kartendeck befestigt war. Es waren aber keine weiteren Gummis verfügbar, die die Seekarte hätten halten können. Dieser Mangel ist jedoch leicht behebbar, und zwar durch den Einbau 2 zusätzlicher Deckfittings ca. 10 cm vor dem Süllrand (Im LETTMANN-Prospekt 2012, S.8, findet man ein Foto vom „**Biskaya**“, wo solche Deckfittings zusätzlich angebracht sind!). Auf diese Weise ist es möglich, die Seekarte mit 2 Gummis zu befestigen, wobei das 2. Gummi zugleich das Gepäcknetz hält. Aber das ist zunächst nicht weiter kritisch, denn der letzte Rest der Seekarte wird halt unter das Gepäcknetz gelegt. Aber was ist, wenn gerade auf diesem Seekartenteil die Infos stehen, die man zur Navigation braucht. Nun, dann muss die Seekarte etwas weiter Richtung Sitzluke auf die Spritzdecke gezogen werden, was jedoch dazu führt, dass die Seekarte nur noch von einem Kartenhaltegummi gehalten wird und somit leicht vom Deck gespült oder geweht werden kann. Um das zu verhindern, schafft man sich eine Spritzdecke mit einem Kartenhaltegummi an, bei der auch die DIN-A3-Seekarte im Querformat gelagert werden kann, oder man sorgt dafür, dass die beiden Bug-Rettungshalteleinen nicht vor dem Süllrand enden, sondern bis zu jenen beiden Deckfittings läuft, die beim „**Biskaya**“ serienmäßig etwa im ersten Drittel unterhalb der Sitzluke befestigt sind. Anschließend verbindet man die beiden Rettungshalteleinen mit 1 bis 2 zusätzlichen Kartenhaltegummis, die man frei entlang der Rettungshalteleine hin und her verschieben kann, so wie wir es brauchen. Und wenn wir diese zusätzlichen

Gummis nicht brauchen, schieben wir sie vor den Süllrand, so dass sie nicht beim Ein- bzw. Wiederaussteigen – egal ob an Land oder im Wasser – stören. Auf diese Weise hat man die Möglichkeit, die Seekarte etwas näher vor sich zu platzieren, so dass man auf ihr wirklich all die Seezeichen finden kann, nach denen man sucht, ohne dass Wind & Welle allzu leicht einem die Seekarte von Deck wehen bzw. spülen kann!

Der gut sichtbar zwischen Gepäcknetz und Buglukendeckel auf dem Vorderdeck integrierte **Kompass** „Silva 70 P“ erleichtert einem die Navigation.

(e) Kentertüchtigkeit

Ein Seekajak ist kentertüchtig, wenn es nach einer Kenterung hochrollbar ist bzw. wenn man nach einer Kenterung mit Ausstieg wiedereinsteigen und weiterpaddeln kann. Das setzt einen entsprechenden Halt in der Sitzluke und eine Spritzdecke voraus, die sich beim Kentern nicht vom Süllrand löst (sofern man eskimotieren will), bzw. eine mindestens doppelte Abschottung, Rettungshalteleine, Toggles und eine Lenzpumpe.

Der „**Biskaya MV**“ bot mir den entsprechenden Sitzhalt, der zum Rollen erforderlich ist. Da mir keine Spritzdecke zur Verfügung gestellt wurde, griff ich auf meine elastische Spritzdecke „Aquatherm Spray Deck“ (Größe: Keyhole A inkl. 4 Halterungen für die Befestigung von 2 Kartenhaltegummis) vom britischen Hersteller REED-CHILLCHEATER zurück, die zufällig passte.

Der „**Biskaya MV**“ verfügt über ausreichende Rettungshalteleinen, sofern – wie im Prospekt abgebildet – 2 weitere Deckfittings ca. 10 cm vor dem vorderen Süllrand befestigt und mit der Rettungshalteleine verbunden werden. Die beiden Toggles an Bug und Heck sind im Prinzip okay, müssen jedoch über ein längeres Befestigungsseil verfügen, damit man nach einer Kenterung mit Ausstieg beim Halten des „**Biskaya**“ im Wasser nicht die Hand abgedreht bekommt, wenn sich das Seekajak z.B. in der Brandung mal um die Längsachse drehen sollte.

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Toggle.pdf

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungshalteleine.pdf

Die Abschottungen sind okay. Die Schottwand hinter der Sitzluke ist dicht genug am Süllrand platziert und gegen Aufpreis kann die Bugschottwand nach Maß eingebaut werden, so dass mit der Verkleinerung des Cockpitvolumens zugleich das zu lenzende Wasser vermindert werden kann.

Zum Lenzen bieten sich Lenzpumpen an. LETTMANN baut als Option eine E-Lenzpumpe ein und auf extra Wunsch auch – sofern kein Tagesstaufach vor der Sitzluke eingebaut wird – eine Fußlenzpumpe (nur bei Solo-Touren empfehlenswert) oder eine Handlenzpumpe (= „Compaq 50“). Ich persönlich ziehe die eingebaute Handlenzpumpe vor, da sie effizienter und leichter handhabbar ist. Die vielfach eingesetzten tragbaren Handlenzpumpe sind demgegenüber die „letzte“ Wahl, da sie unhandlich, nicht schnell verfügbar, verlierbar und nur bei wenig Seegang effizient eingesetzt werden können. Da die E-Lenzpumpe nur unwesentlich teurer als die integrierte Handlenzpumpe ist, gilt es, das Risiko abzuwägen, dass sie u.U. reparaturanfälliger ist als eine integrierte Handlenzpumpe.

(f) Reisetüchtigkeit

Ein Seekajak ist reisetüchtig, wenn es über genügend Stauraum verfügt, um die nötige Ausrüstung inkl. Verpflegung & Getränke mehr oder weniger griffbereit transportieren zu können.

Der „**Biskaya**“ bietet zwei große Stauräume im Bug und Heck an, die mit je einem großen elastischen ovalen Lukendeckel (à la KAJAK-SPORT der Größe 42x30 bzw. 44x26 cm) wasserdicht verschlossen werden können. Der „**Biskaya MV**“ verfügt nach meinen Berechnungen über ein Gepäcktransportvolumen von ca. 191 Liter (und zwar: Bug = ca. 86,5 Liter / Heck = ca. 104,5 Liter). Das ist zumindest aus der Sicht eines Fuß- bzw. Rad-Wanderers genug. Im Vergleich zu meinem von PIETSCH & HANSEN gebauten „**Oland**“ (530x55 cm; Gesamtvolumen = ca. 322 Liter; Gepäcktransportvolumen = 190 Liter (und zwar: Bug = 87 Liter / Heck = 103 Liter)) könnte man jedoch vom „**Biskaya MV**“ bei 360 Liter Gesamtvolumen etwas mehr als 191 Liter Gepäcktransportvolumen erwarten. Die Lösung liegt hier in der auf Maß eingebauten Bug-Schottwand. Gerade Leute bis 175 cm Größe hätten hier die Chance, das Bugvolumen um mindestens 30 Liter zu erhöhen.

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Gepaecklukendeckel.pdf

→ www.kanu.de/nuke/downloads/Dayhatch.pdf

Weiterhin wird als Option für den Heckbereich eine dritte Schottwand angeboten, um den Stauraum zu unterteilen. Auf diese Weise wird ein kleinerer Stauraum direkt hinter der Sitzluke geschaffen, welcher insbesondere bei Tagesfahrten von großem Vorteil ist, da man dann das wenige Gepäck, das man hat, dicht hinter der Sitzluke lagern kann, ohne dass es im ganzen Heckbereich hin & her rutscht. Beim „**Biskaya MV**“ verteilt sich dadurch das Stauvolumen im Heck in Höhe von 104,5 Liter auf ein Stauraum hinter der Sitzluke mit 33,5 Liter (zugänglich über einen runden Lukendeckel mit 15 bis 24 cm Ø) und einem weiteren Stauraum, der bis zum Heck reicht, mit 71 Liter (zugänglich über einen großen ovalen Lukendeckel der Größe 44x26 cm). Hierbei ist anzumerken, dass der hintere Heckstauraum durch den Einbau von Skeg bzw. Steuer im hinteren Bereich etwas eingeengt ist. Man kann jedoch damit leben, sofern man es schafft, schmalere Gepäckstücke dort zu verstauen. Wenn man diese Gegenstände wieder problemlos herausholen möchte, sollte man sie vorher mit einem Seil sichern.

Für was man sich entscheidet, ist eine ganz persönliche Angelegenheit. Wer mit seinem Seekajak nur Tagesfahrten unternimmt, wird mit solch einem Heck-Tagesstauraum sehr zufrieden sein; denn nun kann sein Tagesgepäck wohl geordnet in diesem Stauraum direkt hinter der Sitzluke lagern.

Wer mit seinem Seekajak fast nur Gepäckfahrten unternimmt und über wenige große Packsäcke verfügt (z.B. für Zelt und Schlafsack), der wird feststellen, dass bei einem weiteren Heck-Tagesstauraum für diese Säcke dann kaum noch Platz mehr im hinteren Heckstauraum ist. Auf der anderen Seite kann er sich freuen, dass er sein ganzes „Gerödel“ (also alles Kleinzeug wie WC-Papier, Regenschirm, Schuhe, Gaskartusche, Wasserflaschen, Verpflegung usw. usf.) dort im Heck-Tagesstauraum – jedoch nur lose – verstauen kann. Das finden mache prima, auch wenn dadurch der größte Stauraum eines Kajaks (nämlich dicht hinter der Sitzluke) für die kleinsten Gepäckstücke reserviert wird, Gepäckstücke, die man sonst irgendwo und überall in einem Seekajak - wenn auch ungeordnet – unterbringen könnte.

Schließlich gibt es als weitere Option eine „Tagesstaufach vor der Sitzluke“. Es ist recht praktisch und eignet sich dafür, z.B. Seenotsignalmittel, Kamera, Sonnencreme, Mückenmittel, Brieftasche, Schlüssel usw. usf. zu verstauen. LETTMANN bietet solche Fächer in der Größe 6 Liter bzw. 9 Liter an. Wenn man unterwegs schnellen Zugriff zu den verstauten Sachen haben möchte, sollte man sich für das kleinere Staufach entscheiden; denn in dem 9-Liter-Fach passt so viel Kleinzeug hinein, dass man unterwegs im Seegang kaum in der Lage sein wird, mit einem Handgriff genau das zu finden, wonach man sucht! Ob man ein solches Staufach wirklich haben möchte, sollte man sich gut überlegen; denn man muss dann auf die integrierte Fuß- bzw. Handlenzpumpe verzichten und stattdessen auf eine effiziente aber pflegebedürftige E-Lenzpumpe bzw. die unhandliche tragbare Handlenzpumpe zurückgreifen.

Last not least sollte ein Seekajak über mindestens ein Gepäcknetz verfügen, das geschützt vorm Seegang hinter der Sitzluke liegt, wo griffbereit Gegenstände verstaut werden können, auf die man auch bei stärksten Seegang Zugriff haben möchte (z.B. Seenotblinklicht, Seenotsignalmittel, Schleppleine, Trinkflasche, Tagesverpflegung, Paddelfloat). Als Option werden solche Gepäcknetze angeboten, und zwar im genügenden Abstand vor der Sitzluke, damit die Seekarte sichtbar gelagert werden kann, bzw. hinter der Sitzluke. Für den Fall, dass hinter der Sitzluke ein dritter Stauraum eingerichtet ist, sollte jedoch eine Ecke des Gepäcknetzes per Haken aushängbar sein, damit der Zugang zu dem dritten Lukendeckel nicht erschwert wird.

Ich paddelte eine Version mit insgesamt 4 Lukendeckel. Alle Deckel hielten so dicht, dass kein Wasser in die Stauräume eindrang.

Bei der Platzierung der großen ovalen Gepäcklukendeckel hat sich jedoch folgendes Problem gezeigt:

Die Rettungshalteleine laufen sehr dicht an diesen Lukendeckeln entlang. Beim Wiedereinstieg nach einer Kenterung könnte es daher passieren, dass der „Kenterbruder“ so heftig an der Rettungshalteleine zieht, dass die Rettungshalteleine sich am Gepäcklukendeckel verhakt und ihn öffnet. Als Lösung bietet sich dafür eine Verlegung der Deckfittinge an, um die Rettungshalteleine etwas weiter weg vom Lukendeckel laufen zu lassen. LETTMANN hat sich aufgrund meiner Kritik dazu entschieden, zusätzlich je 2 Hacken im Bug- und Heckbereich festzuschrauben, die dafür sorgen sollen, dass die Rettungshalteleinen nicht zu dicht an den Gepäcklukendeckeln entlang laufen.. Ich selber hatte mich bei dem Testboot damit beholfen, eine Elastikleine an beiden Seiten der Rettungshalteleine zu befestigen, um diese dann anschließend so über die Gepäcklukendeckel zu verschieben, dass die Rettungshalteleinen über den Gepäcklukendeckel entlang liefen und auf diese Weise zusätzlich die Lukendeckel vor dem Verlust sicherten. Für den Bug-Gepäcklukendeckel hatte das den Vorteil, dass ich bei Pausen unterwegs auf dem Wasser oder an Land das Paddelblatt unter diese Elastikleine schieben und das Paddel dort lagern konnte, ohne dabei das Oberdeck im Bugbereich zu verkratzen.

Fazit

Der „**Biskaya MV**“ ist ein seetüchtiges Seekajak, das bei genügend Trimm-Erfahrungen auch ohne Skeg bzw. Steuer paddelbar ist. Die hier von mir kritisierten Punkte sind alle mit wenig Aufwand und wenig Zusatzkosten behebbar. Wenn LETTMANN bereit ist, seine „**Balance-Steuerbock**“ durch einen Steuerbock aus Metall zu ersetzen, dürfte die integrierte Steueranlage effizient funktionieren, und zwar nicht nur bei Ententeichbedingungen, sondern auch auf hoher & rauer See.

Link: http://www.lettmann.de/catalog/product_info.php/cPath/21/products_id/1376