

Köpa en havskajak - men vilken?

Man kan definiera **havskajak** på många olika vis. En del anser för övrigt att ordet är felvisande, man paddlar ju inte direkt över oceanerna. Jag tycker dock att man kan säga havskajak lika gärna som man säger havsörn (som inte heller finns på öppna havet), och dessutom är ordet nu tämligen etablerat. Min åsikt är att en havskajak ska ha skrovform och hållfasthet som är avsedda för mindre skyddade vatten, **den ska tåla rejäl sjögång** och överspolning. Vidare ska en havskajak kunna **bära tillräcklig packning**. Den ska också vara försedd med **vattentäta skott eller annan avgränsning**, så att endast sittbrunnen vattenfylls vid kapsejsning.

Låt oss börja med att konstatera att det finns ingen "bästa" kajak för alla. Det som passar bra för en person och till ett sorts bruk, passar illa för en annan person eller till annat bruk. En stor människa med stövlar i storlek 47 kan inte ha samma båt som en småväxt, som paddlar barfota. En bra kajak för släta vatten gör sig inget vidare i grov havssjö. En båt som nyttjas bara till dagturer och enstaka övernattningar behöver inte långfärdsbåtens stora packvolym. En fågelskådare kanske vill ha en "stadig" plattform för kameror och kikare, medan en motionär prioriterar paddlingsegenskaperna. För vissa är kajaken ett rent bruksföremål, som får se ut hur det vill, för andra är det estetiska viktigt. Osv, osv. Ditt val av kajak måste göras med hänsyn till vem du är, hur din kropp ser ut och hur du ska använda båten. Sist men inte minst kommer också frågan om hur mycket du är beredd att betala.

Det finns på marknaden kajaker för alla upptänkliga ändamål och för de flesta kroppsbyggnader. Problemet är inte utbudet, utan att hitta rätt i det. **Det finns inget annat sätt än att prova sig fram**. Hyr och/eller låna så många olika kajaker du någonsin kan, innan du bestämmer dig för vilken du ska köpa. Ju bredare din erfarenhet är, desto större chans att du prickar rätt.

En sak som särskilt noga ska provas, är hur kajakens mått passar **dig**. Sitter du skönt? När du det du behöver? Kommer du i och ur kajaken? Kan sits, svankstöd och pedaler/spännhult (fotstöd) justeras till din kropp? Nöj dig inte med en kort sittning, utan se till att du får tillbringa minst en timme i sitsen, helst en hel dag. Känns det fortfarande bra, har du antagligen hittat en bra passform.

Folk pratar hit och dit om att den kajaken är "snabbare" än den, osv. De flesta kan lugnt bortse från det pratet. Om en kajak går fort eller ej är för det första inte särskilt intressant, för det andra beror det till absolut övervägande delen på paddlaren.

Kajakernas faktiska skillnader i vågbildningsmotstånd och vattenfriktion (det är vad folk antagligen menar när de säger "snabbhet") är mycket liten vid normal paddelfart – skillnaden är dessutom inte åt det håll man kanske först tror!. Paradoxalt nog ger långa och smala kajaker ofta lite större motstånd vid låga farter (runt 3 knop), jämfört med kortare och rundare kajaker. Det blir annorlunda vid maxfart (och då kan den långa smala kajaken komma bättre till sin rätt), men det är sällan intressant för turpaddlare. Att paddlaren subjektivt **upplever** en kajak som lättdriven och en annan som trög, beror mest på skillnader i hans/hennes dagsform, last, vindmotstånd osv.

Kajakens vikt är intressant - när man ska lyfta den upp och ner på biltaket. På vattnet gör ett par kilo hit eller dit knappt märkbar skillnad för en turpaddlare. I valet mellan två i övrigt likvärdiga kajaker, där den tyngre är billigare, välj den tyngre och satsa pengarna på en riktigt **bra och lätt paddel** istället. Där gör nämligen vikten stor skillnad.

Packvolym är bra att ha - om man vill kunna göra längre färder. Vill man inte det, kan man välja en mindre kajak. En kajak avsedd att bära stor packning kommer bäst till sin rätt när den är lastad, tom kan den kännas rätt vinglig.

När du börjar närma dig ett beslut och kanske har ringat in ett par båtar du är mycket intresserad av, titta då närmare på detaljerna. Verkar det rejält gjort? Är beslagen snyggt monterade? Om tillverkaren har fuskat med en så synlig sak som att montera beslagen, vad har han då gjort med det som inte syns? Är luckorna och skotten täta? Vänd båten ett par gånger i vattnet, så vet du!

Läs kajaktester med stor skepsis, se dem som i bästa fall sammanställningar av tekniska fakta, priser etc. Omdömena kan du sannolikt lämna därhän, de gäller bara för testpersonen. Detsamma gäller vänners och entusiastiska kajakförsäljares goda råd: Lyssna på dem, men intala dig hela tiden att du själv måste välja den båt som passar just dig.

Olika sätt att bygga en kajak

Polyetenplast

Med rotationsteknik eller tryck-/blåsteknik tillverkar man kajaker av polyetenplast. Kajaker i detta material blir allt vanligare och bättre. Polyeten är, i motsats till glasfiberarmerad polyester, mycket tålig mot mekaniskt slitage. Polyetenkajaker tål omild behandling bättre än någon annan kajak. Produktionsmetoden gör också att det blir billigt vid stora serier. På minussidan hamnar vikten, båtarna blir ofta (men inte alltid) lite tyngre än motsvarande GRP-båt. Polyetenplast är också mer UV-känslig, den påverkas alltså av solljus. Den sistnämnda nackdelen är dock inte så allvarlig som den låter. En modern polyetenkajak klarar solen i flera decennier. Med vinterförvaring under tak lär du inte upptäcka några problem under din livstid...

Tryckblåsta polyetenkajaker är betydligt starkare än rotationsgjutna. Man använder andra plaster och processen ger bättre kontroll över materialet.

Det finns en utbredd uppfattning att polyetenkajaker på något vis skulle "gå trögare" i vattnet. Det är rent och skärt nonsens. Materialet har, på vissa kajaker, inte lika slät yta som andra, men det har ringa betydelse för strömningsmotståndet i vattnet. Det är inte ens säkert att betydelsen är negativ. I vissa fall kan en helt slät yta ge *större* strömningsmotstånd än en lätt ojämn.

Polyeten är hyfsat miljövänligt. Plasten utvinns på ett tidigt stadium i processen, dvs med låg energiåtgång. Polyeten kan återvinnas, och vid eventuell förbränning blir det så gott som inga otrevliga restprodukter.

Glasfiberarmerad polyester-(eller vinylester-)plast

Kajaker byggda av detta material har varit de vanligaste, precis som vad beträffar andra nöjesbåtar. Glasfiberarmerad polyesterplast - förkortas ofta GRP - är produktionsvänligt och relativt billigt, särskilt vid mindre serier. De stora tillverkarna på marknaden gör på det hela taget bra plastjobb, en del till och med lysande. Det finns dock en del betydligt sämre byggare, så man bör granska sitt köpeobjekt kritiskt.

En del tillverkare ersätter idag polyesterplasten med vinylester. Det ger starkare och segare skrov, man får nog anse att vinylestern är överlägsen till kajakbruk. Något dyrare, dock.

GRP-båtar kan bli mycket vackra, men är å andra sidan relativt repkänsliga. Repor som går genom ytskiktet bör repareras snarast, annars kan det underliggande laminatet bli vattensjukt. UV-strålar påverkar även GRP negativt, men betydligt mindre än vad som är fallet med polyeten. I praktiken kan man bortse från UV-effekten.

GRP är en smula knepigt ur miljösynpunkt. Polyester utvinns relativt sent i processen, dvs med hög energiåtgång. Det finns i dagsläget inte heller något bra sätt att ta hand om en förbrukad GRP-båt. Tillverkningen orsakar ofta en hel del otrevliga utsläpp. Använder man vaccum-bag vid tillverkningen, blir materialåtgången mindre och utsläppen mycket mindre.

Exotiska plastlaminat

Kolfiber, aramidfiber (Kevlar), epoxy, honungskaka, autoklav... det finns en uppsjö av moderna lamineringstekniker. Med rätt kombination kan man åstadkomma fantastiskt lätta och starka skrov, dock till ett avsevärt högre pris än GRP-laminat. Även här bör man se upp, det är inte alla tillverkare som riktigt vet vad de håller på med. Ibland verkar det som om de slänger i några remsor kolfiber bara för att kunna skryta med "Carbon Fibre" på etiketten. Men de större, etablerade tillverkarna gör bra grejor, och det finns även mycket duktiga mindre specialfirmor.

Ur miljösynpunkt är de flesta exotiska laminat mindre bra. Plasterna är energikrävande (av samma skäl som GRP, se ovan) och alla laminat är svåra att hantera när det är dags för kassering. Positivt på miljökontot är dock det faktum att en avancerad båt innehåller mycket liten mängd material, särskilt om vaccum-bag används vid tillverkningen.

Spant och duk

Det traditionella är att klä en spantram av trä med skinn eller duk. Metoden används idag inte vid kommersiell serietillverkning, men däremot av många amatörer. Duk-kajaker kan göras mycket lätta, men är känsliga för mekanisk åverkan. Det är också arbetskrävande att bygga en sådan båt, både vad avser tidsåtgången och hantverksskickligheten.

Det finns en modern variant, så kallade faltkajaker, som har en demonterbar ram av trä eller aluminium, över vilken man drar ett "skinn" av armerad gummiduk. Resultatet är mycket stryktåliga båtar, som dessutom kan packas ihop för exempelvis flygtransport. Vill du ha en kajak att resa med, ska du definitivt kika på dessa typer. Dock krävs att du har en tjock plånbok, för de är förhållandevis dyra i inköp.

Dessa kajaker (ej faltkajakerna) är de mest miljövänliga. Trä, skinn och duk är i huvudsak naturmaterial, och efter sista användning kan kajakerna brännas eller rentav komposteras.

Trä

Man kan bygga en mycket fin kajak i trä. Numera används mest faner eller ribbor, som limmas med epoxy. Det blir vackra, starka och lätta skrov, men även i detta fall är arbetsinsatsen förhållandevis stor, varför sådana båtar blir dyra. Oss veterligen serietillverkas inte träkajaker i Sverige, men det finns åtskilliga båtbyggare, som gör på beställning.

Miljöpåverkan styrs av vilken limtyp man använder, då ju trä i sig är i det närmaste miljöneutralt. Epoxy är inte direkt miljövänligt, men åtgången är ringa och det kan förbrännas. Om man, som många, klär den färdiga träkajaken med ett lager epoxydränkt glasfiberväv, blir den dock klart sämre ut miljösynpunkt.

Jens Marklund

Epost: kajaken@yahoo.com