



## Seekajak „Lettmann Polar“

von Matthias Panknin

Von Jochen Lettmann habe ich die Info erhalten, dass er die Form des Seekajaks „Lettmann Polar“ gerne loswerden will, weil es zu wenig Nachfrage nach diesem Bootstyp gibt und die Form unnötig Platz in seiner Halle beansprucht. Er hat mir aber angeboten, dass ich diese Form übernehmen kann. Andernfalls würde er die Form vernichten. Und das will ich unbedingt verhindern. Ich werde die Form also mittelfristig (vermutlich Ende 2018) zu mir nach Schleswig-Holstein geliefert bekommen und bei mir lagern für den Fall, dass mal jemand diesen Bootstyp als Neubau haben will oder ich selbst mal einen neuen Polar haben möchte. Dazu müsste die Form dann aber jedes Mal wieder zu Lettmann transportiert werden, was aber kein zu großes Problem sein dürfte.

### Jetzt meine Info an euch:

Falls jemand sich aktuell einen Polar bauen lassen will, so wäre es natürlich sinnvoll, dieses jetzt anzugehen, solange sich die Form noch bei Lettmann befindet. Jochen Lettmann ist unter der Tel.Nr.: 02841-999289-21 zu erreichen.

Ich habe dieses Boot vor knapp 20 Jahren (1999) bei Klaus Lettmann „in Auftrag“ gegeben, also nach meinen Vorstellungen, und er hat alles umgesetzt, so wie ich es wollte. Und weil er sowieso gerade ein neues Seekajak entwickeln wollte, hat er dieses Boot gleich als Serienboot aufgelegt (Maße: 530 x 53 cm). Ab Herbst 2000 konnte man es kaufen. Es wurde nur wenige Jahre be-

worben, also im Lettmann-Katalog veröffentlicht, und es wurden auch nur wenige Boote gebaut.

Hier die fünf Eigenschaften des Bootes, die ich liebe. Diese Liebe wird aber nicht von allen Seekajakfahrern in allen Punkten geteilt – jeder hat schließlich eigene Vorstellungen:

### Rundes Unterwasserschiff:



Rundspant des Polar

Die Basis, also das gesamte Boot, ist eine Modifizierung des Godthab XL von Lettmann – insbesondere das Unterwasserschiff mit seinem Rundspant. Folge des Rundspantes: Ohne Beladung ist es etwas wackelig (Nachteil). Dadurch liegt das Boot aber recht tief im Wasser und ist damit recht spurtreu und wenig windanfällig. Und es hat dadurch einen guten Leichtlauf; auch Rennboote haben einen Rundspant.

### Wenig Kielsprung:

Unterstützt werden die geringe Windanfälligkeit, die Spurtreue und der Leichtlauf auch durch den geringen



wenig Kielsprung

Kielsprung. Das Kajak ist also schon durch die Rumpfform sehr gut auf Kurs zu halten.

### Skegsteuer:



Steuerkasten

Weiterhin wird diese Spurtreue durch das damals neu entwickelte „Skegsteuer“ gefördert: Wenn man das



Skegfunktion - stufenlos variabel

Steuer, welches sich ca. 70 cm vor der hinteren Bootsspitze befindet, heraus-

lässt, so dient es zunächst als Skeg. Erst wenn man das Edelstahlblatt weiter ausfährt, wird es seitlich beweglich und dient als Steuer. Auch bei Wellen liegt es immer im Wasser, ist also zum Surfen bei Rückenwind über weite Strecken ganz gut zu gebrauchen. Ansonsten benutze ich meistens nur die Skegfunk-



*Beginn der Steuerfunktion*



*Steuer voll ausgefahren*

tion. Es gibt zwischen Skeg und Steuer noch einen „Übergang“, d. h. in der letzten Skegphase kann man schon etwas steuern, und das reicht aus, um auch mit den Füßen leichte Korrekturen machen zu können, ohne das Steuer ganz herunterlassen zu müssen. Das finde ich ganz praktisch. Diese Eigenschaft ist auch von den nordfriesischen „Pietschbooten“ bekannt.



*runde Sitzluke*

#### **Kleine runde Cockpitluke:**

Ich finde sie toll, weil ich die Seekarte dadurch fest an Deck direkt vor mir habe und davor noch ein Gepäcknetz für Kleinigkeiten. Und ich fahre mitunter gerne mit parallel geführten Beinen, die dann immer noch Halt finden unterm

Kartendeck. Allerdings musste ich mir dafür zwei „Schenkelstützen“ an den richtigen Stellen unterm Kartendeck einkleben. Ich bin also flexibel in der Beinstellung: Ich kann die Beine seitlich oder parallel mittig führen. Die Schenkelstützen werden dabei entweder von außen nach innen (seitliche Beinführung) oder von innen nach außen (mittige, parallele Beinführung) gedrückt.

Kleine Cockpitluken sind übrigens von Haus aus dichter als große längliche Luken: Insbesondere wenn diese großen Luken noch „gerade“ Abschnitte aufweisen, wo die Spritzdecke keinen Druck aufbauen kann, besteht eine höhere Gefahr eindringenden Wassers. Eine Sturzwelle kann eine kleine Luke auch nicht so leicht aufdrücken.

#### **Gepäcklukendeckel:**

Der Polar hat drei Abschottungen und drei Stück von den 24er-„Kajakspordeckeln“, die mal mit Klaus Lettmann zusammen entwickelt wurden. Ich bekomme da alles durch, auch das Bootswagengestell, aber nicht die großen Räder. Hier würden größere Luken zwar Vorteile bieten, aber für die meist etwas schmutzigen Räder habe ich einen besseren Platz im Boot, nämlich oberhalb meiner Schienbeine unterm Kartendeck, wo ich Gummistrippen gespannt habe. Da klemmen die Räder fest. Dafür wurden beim Neubau gleich Schlaufen in die Seitennaht mit einlaminiert, so dass ich nur noch die Gummiseile einziehen musste.



*drei runde 24er Gepäckluken*

Ich sehe den Vorteil der 24er Rundluken gegenüber den Ovalluken darin, dass man sie nicht falsch positionieren kann und sie dadurch immer dicht sind. Man kann sie viel schneller öffnen und schließen und sie sind immer dicht. Und man kann mehr Gepäck „unterstopfen“ unterm Deck, ohne dass der Deckel nach

oben gedrückt wird (-> Nachteil größerer Luken), bekommt also etwas mehr Gepäck rein in die Abschottungen, sofern man bereit ist zu stopfen. Mein Kajak ist übrigens so extrem dicht, dass ich von Beginn an keinerlei wasserdichte Beutel für mein Gepäck benutze – noch nicht einmal für meinen Schlafsack, für den ich einen einfachen, nicht wasserdichten Kompressionssack verwende. Ich habe noch nie Wasser in den Stauräumen gehabt. Durch den Verzicht auf wasserdichte Beutel packt man auch keine „Luft“ mit ein, bekommt mehr rein und spart sich die sperrigen Beutel.

Diese Infos also zu meinem geliebten Polar. Ich fahre ihn seit dem Frühjahr 2001 und liebe dieses Boot aufgrund der obigen Eigenschaften und Ausstattungsmerkmale. Deshalb will ich die Form auch unbedingt gerne „retten“.

#### **Nur zur Klarstellung:**

Ich habe keinerlei Vorteile daraus, dass ich die Form übernehme, weder finanziell noch materiell (also z. B. durch Naturalgeschenke von Lettmann oder dergleichen).

Im Gegenteil: Ich opfere nur Platz bei mir - rein aus der Liebe zum Bootstyp Polar.

Sollte also jemand Interesse an einem Neubau haben, so bietet es sich wie gesagt praktischerweise an, diesen in Auftrag zu geben, solange die Form noch bei Lettmann in Moers liegt. Ein späterer Bau wäre jedoch auch möglich, jedoch müsste dann die Form von mir zur Firma Lettmann transportiert werden. So habe ich es mit Jochen Lettmann vereinbart. Ich dürfte die Form auch jederzeit vernichten, wenn ich es will, z. B. wenn ich den Platz nicht weiter zur Verfügung stellen will, aber ich darf die Form nicht an Dritte, die sich selbst aus der Form einen Polar bauen wollen, weitergeben. Darüber wird noch ein schriftlicher Vertrag mit Firma Lettmann aufgesetzt. Beste Grüße an Euch alle!

*Matthias Panknin*

