

# BUGGY

## KITE & FRIENDS

SONDERHEFT 2012



Technik: **Besondere Bedingungen  
im Binnenland**

## Wiesenkiter

Report: **135 Stundenkilometer  
sind nicht das Limit!**

## Speedbuggy extrem!

Technik:

## Wasserschlacht im Kitebuggy

# Spritztour

Ausgabe 1/2012

Deutschland: € 14,80

A: € 16,00 CH: sfr 29,00

NL: € 17,00 L: € 17,00

DK: dkr 150,00 F: € 19,20 I: € 17,50



4 196131 514809

**Achtung!!! Neue Anschrift**

**Ihr findet uns jetzt direkt beim Skandinavien-Park an der A7**



# metropolis drachen

Von April bis Oktober  
auch auf der dänischen  
Nordseeinsel Rømø  
im Butikcenter Lakolk



**metropolis-drachen.de**

Skandinavien-Damm 11 - 24983 Handewitt - Tel. 04608-970270 - [info@metropolis-drachen.de](mailto:info@metropolis-drachen.de)



BUGGYFREESTYLE: ANDY CARTLIDGE



SNOWKITE: ERWAN GRUELL



LANDBOARDER: ANTIONE FALLOT

## Legendary performance for demanding riders



# PHANTOM

Mit der Wiederauflage der 2012er Phantom verwirklicht Peter Lynn den Traum vieler anspruchsvoller Rider. Eyecatcher meets High Performance: Mit neuem Design und mit allen Entwicklungen der letzten 10 Jahre, die zur Steigerung der Performance bei den Twinskin-Kites beigetragen haben, verfügt die neue Phantom mit ihrem hohen Aspect Ratio über hervorragende Flugeigenschaften, die auch Dich überzeugen werden!

Teste die neue Phantom und werde Teil des Mythos



Passion makes us fly

Realtime updates  
[Twitter.com/peterlynncom](https://twitter.com/peterlynncom)

Join us on facebook  
[facebook.com/peterlynncom](https://facebook.com/peterlynncom)

The latest video's  
[Youtube.com/user/peterlynncom](https://Youtube.com/user/peterlynncom)

Ab **Seite 18** starten die  
Thuillier-Brüder zu ihrer 1.000  
Kilometer **Brasilien-Tour**



Titel: Jens Baxmeier in St. Peter-Ording  
Foto: Horst Nebbe

Die Abenteuerlust treibt uns immer wieder in den Sitz unseres Kitebuggys. Vielfach geht es dabei an die Strände, von denen wir bei einer weltweiten Gesamtküstenlänge von ganzen 356.000 Kilometern (Quelle: World Factbook) doch einige zu rocken haben sollten. Aber auch im Binnenland gibt es tolle Gelände mit dem Buggy zu erkunden; dabei denke ich noch nicht einmal an die Wüsten, die etwa ein Drittel der gesamten Landfläche ausmachen.

Auf dem Buggy trägt der Wind uns überallhin, so jedenfalls das Gefühl, wenn wir den Kite in den Wind halten. Der Reiz des Unbekannten sorgt dabei für erhöhte Adrenalin-Ausschüttungen und unwegsames Gelände schürt nur noch unseren Entdeckerinstinkt. Da hält einen kein Priel lange auf!

Doch bei allem Enthusiasmus sollten wir uns vor Leichtsinn hüten. Dabei denke ich nicht zuletzt an die beiden unbedarften Brüder Harry und Charlie Thuillier, welche auf abenteuerlichste Art und Weise die brasilianische Küste befahren haben und von Glück sagen können, ohne größere Blessuren davongekommen zu sein.

Damit Ihr keinen Blödsinn macht, haben wir in dieser Ausgabe der **BUGGYKITE & friends** die 10 fatalsten Fehler beim Buggyfahren zusammengestellt.

Nun legt aber mal los ...

*Jens Baxmeier*  
Jens Baxmeier  
Chefredakteur



Ab **Seite 30** geht es um  
Popeyes **Tuning-Buggy**



Wenn es heikel wird, ist der Spaß  
vorbei: die **10 fatalsten  
Fehler** ab **Seite 24**



# Inhalt

Wie man im **Binnenland**  
**Buggyspaß** haben kann, erklärt  
ab **Seite 48** Guntram Leibrock



**Spritzige Sauereien**  
und der Spaß daran: ab  
**Seite 14**



## Übersicht

Galerie	06
Markt Kites (Vierleiner)	36
Markt Kites (Depower)	56
Markt Buggys	64
Clothing und Zubehör	80

## Spots

Irland	72
St. Peter-Ording	77

## Report

1.000 km von Brasilien	18
 Speed Record	28
Gerd Tschampel	32
Backcountry Cups	58
Flying Over	60
Stephen Schapman	78

## Technik

 Wasserschlacht	14
10 fatalste Fehler	24
Tuned Up!	30
 Binnenland	48
Reverse Buggy	70

## Standards

Editorial	04
Fachhändler	47
Impressum	55
Shop	62
Kontakt	63

 Titelthemen schnell gefunden!





Location: Raglan/Neuseeland  
Kite: Ozone Octane  
Foto: Silas Hansen

Wenn der weite Ozean auf die Küste trifft, dann werden Geschichten geschrieben. Heute wie früher ist der Mensch von kräftigem Wind, imposanter Brandung, bizarren Küstenlinien und überwältigenden Sonnenreflexionen fasziniert. Wo kann man den Elementen näher sein als am Meer?



Pilot: Jack Elston  
Foto: Silas Hansen

# Driven by the Elements

Und wie könnte man sie direkter spüren als mit einem Kite in der Hand? Von dessen Kraft beschleunigt, bis die Landschaft am Kitebuggy nur so vorbeizieht – diese Einheit mit den Naturkräften wird einem sonst nur selten zuteil.



Pilot: Jens Baxmeier  
Buggy: BBS Concept C2  
Foto: Horst Nebbe

# water



Location: St. Peter-Ording  
Kite: Cooper Fox  
Foto: Horst Nebbe

„Du kitest?“ „Ja, klar!“ – „Auf dem Wasser?“ „Nein, ich bin Landkiter!“ So ähnlich könnte es klingen, wenn man als Buggyfahrer seinen Sport erklärt. Also Landkiter sind wir – hm, das ist aber irgendwie nur die halbe Wahrheit. Denn gerade in der Nebensaison hat man es an vielen Stränden mit vollgelaufenen Prielen zu tun, die ganz schön groß werden können. Das Durchqueren wird dann



# Animal

leicht zur Tauchstation. Doch wenn man einmal drin ist, macht es richtig Spaß, aus voller Fahrt eine ordentliche Wasserfontaine aufspritzen zu lassen. Wenn dann der Kommentar „Ach, Du bist Buggy-surfer!“ kommt – nick doch einfach mit einem Schmunzeln auf den Lippen, denn so falsch ist die Wortschöpfung ja wirklich nicht.

Location: Ivanpah Dry Lake  
Kite: Peter Lynn Vapor  
Foto: Steven Theodore



Das schnellste Auto, das schnellste Motorrad, der schnellste Strandsegler – alle sind auf riesigen Flächen gefahren, wie in der Black Rock Desert in Nevada, den Bonneville Salt Flats in Utah oder eben auf dem Ivanpah Dry Lake, der gerade für Segler die richtigen Winde liefert. Nachdem in

A Peter Lynn Speed-Buggy is shown on a sandy beach at sunset. The buggy is black with white text and logos, including 'PETER LYNN' and '21-SOLAR FLIGHT'. The background features a vibrant sunset sky with orange and red hues, and a silhouette of a mountain range. A kite is visible in the sky. The image is framed with a torn paper effect on the left and bottom edges.

Buggy: Peter Lynn Speed-Buggy  
(Einzelanfertigung)  
Foto: Steven Theodore

# geschwindigkeit

den vergangenen Jahren normale Buggys oder Buggys mit speziellen Rädern die Höchstmarken setzten, ist nun Brian Holgates mit einer Spezialkonstruktion auf dem Ivanpah Dry Lake zur Geschwindigkeitsjagd aufgebrochen.

Piloten: Sascha Petzel, Guntram Leibrock  
Kites: Peter Lynn Vapor 7,8  
Buggys: Libre Dragster

Location: Kitearea  
Pilot: Marco Wolf  
Foto: Guntram Leibrock



wiesew



Buggyfahren bedeutet Strand und Meer, und die Wiese ist nur eine Notlösung um die Ecke? Nein, so ist es schon lange nicht mehr, und zwar seit es richtig gute Fahrgebiete im Binnenland gibt. Und die Fahrer dort schaukeln auch nicht nur mühsam von rechts nach links. Im Gegenteil: Viele



gute Rennpiloten haben ihr Können auf der Wiese aufgebaut. Inzwischen werden alle Manöver genauso auf dem Grün gefahren und man kreuzt sich mit Hochleistern bis aufs Messer aus. Gerne wird auch hangabwärts der willkommene Beschleunigungsvorteil genutzt.

MÖGE DIE WASSERSCHLACHT BEGINNEN!

# PLITSCH- PLATSCH!

Sommer, Sonne und Sonnenschein – ja, da muss der Buggyfahrer sein. Aber gerade in der Vor- und Nachsaison sieht es oftmals anders aus. Dann stehen immer wieder Pfützen am Strand oder die Priele laufen voll und liegen mitten auf der Fahrtstrecke. Aber wie sagt das Sprichwort? – „Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt nur falsche Kleidung.“ Und so sieht es auch bei uns Buggyfahrern aus. Hier wollen wir uns um die Fahrtechnik, um geeignete Räder und alternative Kleidung kümmern.

Im Wasser geht es mit dicken  
Reifen schnell mal quer



Wasserfahrten können  
auch „just for fun“  
eine willkommene  
Abkühlung bieten



Sobald ein Bigfoot im  
Aquaflaning aufschwimmt,  
muss der Fahrer gelenken



Egal wie gut der Buggy abgestimmt ist: Im tiefen Wasser wird er immer schwerer laufen als auf dem Trockenen. Einzig der gesättigte Strandboden im Winter, der mit einem in der Sonne spiegelnden Wasserfilm überzogen ist, bremst nicht allzu stark. Ansonsten gilt dasselbe, was im Sommer bei Sandverwehungen zu beachten ist: Man sollte beim Befahren mit einem abrupten Abbremsen des Buggys rechnen. Zwar kann man den Buggy vor dem Hindernis durch Querstellen abbremsen. Direkt beim Auftreffen sollte man aber unmittelbar geradeaus auf größere Pfützen zusteuern. Dabei die Beine anspannen und soweit wie möglich durchdrücken. Wenn man sich auch sonst nicht zwischen die Seitenholme klemmen möchte – in dieser Situation sind eng geführte Sitzrohre sehr hilfreich, da man durch die

Körperspannung ein Herausliften wirksam verhindern kann. Was ebenfalls ratsam ist: Den Zug des Kites reduzieren und die Bremsen nur soweit ziehen, dass man einen durch das abrupte Abbremsen des Buggys entstehenden Impuls abfangen kann. Dazu den Schirm in einer sicheren Flughöhe parken, denn – platsch – beim Eintauchen wird man für wenige Sekunden erst einmal nichts mehr sehen, wenn die Gischt über den Buggy spritzt.

Einmal ins tiefe Wasser eingefahren, wird sich das Fahrverhalten des Buggys wie das eines Bootes anfühlen. Durch die Wassermassen ist der Buggy sehr träge, sodass man die Flugmanöver des Kites schon genau abschätzen sollte, um nicht aus dem Gefährt herausgezogen zu werden. Und hat man einen Bigfoot-Buggy mit dicken

Rädern, so wird er wie ein Floß aufschwimmen. Daher sollte man die Fahrtrichtung eher mit dem Wind einplanen, denn ein Floß ist auch unter Seglern nicht gerade der beliebteste Bootstyp zum harten Aufkreuzen. Im Gegensatz zum dickrädri- gen Boliden geht ein standardbereifter Buggy sofort unter, solange der Pilot auf diesem hockt. Bei dieser U-Boot-ähnlichen Fortbewegung hat man – auch bedingt durch den unschnittigen Pilotenkörper – wiederum viel Widerstand zu überwinden.

## Ein Hoch auf die Speiche

Speichenräder sind seit der Erfindung des Buggys immer wieder im Einsatz. Ein wichtiger Vorteil ist ihr geringes Gewicht. Durch die schmale Bauart eignen sie sich besonders auf glatten Untergründen und sind auf tidenabhängigen Stränden, die unter ihrem

Es spritzt so schön: Auf Fotos oder Videos bringen Wasserdurchfahrten eine enorme Dynamik



Oh, ein Priel! Wenn es zum Bremsen nicht mehr reicht, hilft nur noch festklemmen und draufhalten



Leichte Buggys mit Standardrädern haben eine überraschend gute Wasser-Performance





**Durchnässt, aber glücklich: Hier sollte man nicht wasserscheu sein**

**Speichenräder sind seit der Erfindung des Buggys immer wieder im Einsatz**

### Eine Frage des Outfits

Im Hochsommer ist es ganz einfach: Badeshorts und T-Shirt sind für die erfrischende Schlamm Schlacht völlig ausreichend. Auf wasserfeste Schuhe mit ausreichend Grip an den Sohlen sollte man dabei allerdings achten. Natürlich sind auch Neoprenanzüge einsetzbar. Leider herrscht zu den Zeiten, an denen mit der Überflutung der Strände zu rechnen ist, meist Eiseskälte. Daher haben sich Trockenanzüge als ideale Ausrüstung herausgestellt. Diese Gummioveralls aus dem Segelsport werden

weicher Sand bremst sie kaum noch aus und sobald der Untergrund rutschig wird, spielt diese Bereifung ihre Vorteile gnadenlos aus. Auf die von Landsegler.de zur Serienreife entwickelten UL-Räder war während unserer Tests immer Verlass und das insbesondere auch dort, wo man mit Moon-Bereifung gnadenlos quer gegangen wäre. Die Reifen sind zukünftig auch über KITES & Coffee in Hamburg erhältlich.

**Tricky-Kombi: hinten schmal für mehr Grip, vorne ein Moon-light, welches sich nicht so leicht eingräbt**

Wasserfilm einen harten Untergrund bieten, eine gute Wahl. Auf normalen Stränden, die ausnahmsweise durch einen auflandigen Sturm oder Regen abgesoffen sind, bilden die sogenannten „Discwheels“ keine ideale Lösung, da sie an verschlickten Stellen geradezu kleben bleiben. Dünne Vorderräder können sich dabei so richtig eingraben und die Fuhre zum Stillstand bringen. Einen Kompromiss haben findige Buggypiloten hier zum Teil durch eine Kombination mit einem Light-Vorderrad gefunden.

Inzwischen gibt es allerdings eine Art Kreuzung aus Speichen- und Moonrad. Hierbei sind die Felgen bemerkenswert breit und die Reifen werden durch Längsrillen wie bei Bigfoots modifiziert, sodass sie viel Seitenhalt, aber auch eine hohe Auflagefläche bieten. Durch ihren Leichtlauf und eine geringere Unwucht als bei Moons sind solche Räder selbst auf normalen Stränden konkurrenzfähig. Auch



Wasserfest mit ausreichend Grip: Explorer-Tauchschuhe von Camaro



Schlüssig: Armanschetten gegen eindringendes Wasser

Alternative zu Trockenanzügen: Anglerhose – hier von Camaro



„Schlachtfertige“ Kombination: Kajakjacke von Camaro über der Anglerhose

einfach über die normalen Klamotten gezogen. Gummiabschlüsse an Armen und Hals halten das Wasser wirkungsvoll draußen. Für die Füße gibt es entweder ebensolche Abschlüsse oder eben integrierte Gummifüßlinge. Der zum Anziehen nötige Reißverschluss ist ebenfalls wasserfest ausgeführt. Doch Vorsicht im Sand, hier sollte eine Klappe den empfindlichen Reißverschluss schützen. Sinnvoll ist auch das Überziehen eines Windbreakers oder eines langärmeligen Lycras, um den wertvollen Anzug zu schützen.

Bei der Lektüre des neuesten Camaro-Katalogs kam mir eine klassische Lösung wieder in den Sinn, die heute wesentlich moderner und funktioneller gelöst ist als noch vor 15 Jahren: Eine Wathose wie sie zum Angeln eingesetzt wird. Tests haben gezeigt, dass die nahtlose Stretchshell-Hose von Camaro super sitzt und mit den Füßlingen prima abschließt. Für oben drüber bietet sich aus dem gleichen Katalog ein paar Seiten weiter eine Paddeljacke aus dem Kayaksport an. Die Armanschetten halten erstklassig dicht; nur am Hals sollte man noch eine weitere Krause anlegen, um dem Spritzwasser den Eintritt zu verwehren. Ebenfalls von Camaro gibt es Rafting- und Tauchschuhe. Hier sollte der Interessent aber unbedingt darauf achten, dass für die Verwendung über den Füßlingen zwei Größen mehr durchaus sinnvoll sind.

## Wasser marsch!

Welcher Konsens ist aus diesem Bericht zu ziehen? Auf jeden Fall sollte man sich den Buggyspaß nicht so leicht vom Wetter verrieseln lassen. Gerade das Fahren durch Pfützen, Priele oder einfach so am Brandungssaum entlang (wo dies zulässig ist) bietet eine ungemeine Menge Spaß. Und nicht zuletzt wegen der spritzenden Gischt sehen die dabei aufgenommenen Fotos vom Buggysport besonders dynamisch aus. Eines dieser Fotos hat es sogleich auf das Cover dieser Ausgabe geschafft. Und wer weiß, vielleicht schießt Ihr demnächst Euer eigenes Titelfoto ...

Mit breiten Felgen und geschnittenen Längsrillen sind die UL-Räder sehr universell einsetzbar

Verlässlich im Matsch: Landsegler-Speichenräder mit breiten Gummis



Vorteil: Gewichtsersparnis, Laufruhe und auch auf Wasser verlässlich





Text und Fotos: Harry und Charlie Thuillier

## EIN KITEBUGGY-ABENTEUER ZWEIER VERRÜCKTER BRÜDER

# Die 1.000 Kilometer von Brasilien

Harry und Charlie Thuillier – das sind zwei Brüder aus England, die im vergangenen Jahr die verrückte Idee hatten, mit dem Kitebuggy die Strecke von Natal nach Jericoacoara entlang der Nordost-Küste von Brasilien zurückzulegen. Sie starteten dieses ungewöhnliche Experiment ohne Unterstützung durch ein Begleitfahrzeug, ohne jegliche Portugiesisch-Kenntnisse und mit nur einer einzigen Übungsstunde im Buggy!

Dies ist einer der windigsten Orte der Welt, mit hunderten von Meilen Strand, durchsetzt mit Dünen, Mangrovensümpfen, Flussmündungen und Fischerdörfern. Soweit wir wussten, hatte niemand bisher diese

Strecke im Kitebuggy ohne Begleitfahrzeug absolviert. Vorher fragten wir Craig Hansen, Mitglied des Kitebuggy-Teams bei der Rekordfahrt Mad Way South durch die Sahara (siehe Bericht **BUGGYKITE & friends** 2010) und Hersteller des Outlaw Buggys, wie er unsere Chancen einschätzte, ein solches Abenteuer zu bestehen. Er hatte zunächst ein paar Fragen: „Seit Ihr vorher schon einmal Buggy gefahren? – Nein!“; „Hat jemand zuvor diesen Küstenabschnitt mit einem Kitebuggy befahren? – Nein!“; „Werden Euch Begleitfahrzeuge unterstützen? – Nein!“; „Sprecht Ihr Portugiesisch? – Nein!“. Seine Schlussfolgerung daraus war: „Ich glaube, Ihr seid verrückt, aber ich weiß nicht, warum es nicht möglich sein sollte!“

### Beginn der Geschichte

Ich hatte Schmetterlinge im Bauch, als sich das Flugzeug über der Küste von Brasilien

absenkte und wir uns dem Startpunkt in Natal mit unseren 150 Kilogramm Gepäck näherten. Beim Passieren des Checkpoints am Flughafen trugen wir unsere Charity-T-Shirts für die Obdachlosen-Organisation Centrepoints. Als wir die Buggys aneinanderhängten und sie vollgepackt mit unseren Taschen in Richtung Strand zogen, standen ein paar einheimische Kinder und Hunde in den Türen der Hütten und schauten neugierig. Zur Begrüßung hörten wir auch die Wellen des Atlantiks auf den Sand schlagen und die Brandung gegen die Klippen tosen, die am Strand hinter ein paar rauschenden Palmen anstiegen. Wir legten unsere Kites aus, setzten die Helme auf und nahmen die Bars in die Hände. Wir wussten, dass wir für unser Vorhaben schnell lernen mussten und waren bereit dazu. Gleich zu Beginn unseres Abenteuers merkten wir schnell, dass selbst für einen erfahrenen Kiter das

Harry und Charlie Thuillier freuen sich über die zuverlässigen Kites – Danke an Ozone



## Ausrüstung

- Ozone Depower-Kites: Access XT 4.0 und Frenzy 7.0, 9.0, 11.0 und 13.0
- PLK Outlaw Expedition Buggys mit Gepäckträger
- Kenda Beach Racer, Reifen auf Stahlfelgen
- Ultraseal Reifendichtmittel
- Taschen von [buggybags.co.uk](http://buggybags.co.uk)
- New Balance All-Terrain-Schuhe
- 2G Solar Light Mützen

Wind und perfekte Kulisse, aber man muss aufpassen, dass die Kites genug Abstand zu den Windrädern behalten



Gelände oft anspruchsvoll war und keinen Platz für Fehler ließ – geschweige denn für zwei Jungs, die bisher nur eine Lektion gehabt hatten. Obwohl sich einige der Strände und Dünen als echtes Kiter-Paradies entpuppten, tauchten auch manchmal tiefe Bäche wie aus dem Nichts auf und wuchsen zu echten Hindernissen. Dazu kamen sehr schmale Strandabschnitte, Palmen, Windkraftanlagen, Fischerboote und scharfkantige Felsen, die uns eine hundertprozentige Konzentration abverlangten. Ich machte den ersten Fehler – und das nach nur einem halben Kilometer der Reise! Am Genipabu, bei einem Dorf nördlich von Natal, wo der Wind parallel zum Ufer wehte und somit direkt von hinten kam, überholte ich meinen Kite, ließ ihn vom Himmel fallen, fuhr über die Leinen, und diese verhedderten sich um meine Achse. Mit 999,5 Kilometer bis zum Ziel war dies sehr frustrierend – und nur die erste von vielen Lektionen.

### Kites

Trotz unserer Unfähigkeit taten die Ozone-Depowerkites ihr Bestes. Zwei 4.0



Quadratmeter große Access-XT-Kites wurden unsere Arbeitstiere. Bei höheren Windgeschwindigkeiten generierten sie noch eine Menge Power, waren aber stabil und gut zu kontrollieren. Nach ein paar hundert Kilometern nahm unser Vertrauen zu. Wir wählten auch die 7er- und 9er-Frenzys, die dynamischer als die Access XT waren und mit mehr Respekt behandelt werden mussten. Mit Windkraft allein voranzukommen war Teil des Ethos dieses Abenteuers und wir hatten entschieden, dass wir uns nicht von einem Fahrzeug

begleiten lassen würden, auch wenn das Budget dafür zur Verfügung gestanden hätte. Die Idee war, die Buggys an einer unbekanntes Küste einzusetzen und die Strände aus eigener Kraft zu erkunden.

Dies war ein netter Gedanke, aber er stellte uns vor einige echte Herausforderungen. So mussten wir unwegsames Gelände zu Fuß umlaufen. Unser Fortschritt wurde oft von



Völlig unbedarft machen sich zwei Engländer auf, um 1.000 Kilometer zu kiten



**Guter Schutz vor der Sonne ist obligatorisch**

den Gezeiten bestimmt, sodass wir manchmal nur ein paar Stunden hatten, um Abschnitte, die täglich vom Hochwasser überflutet wurden, mit dem Kite passieren zu können. Mit einem Rad im Meer drohte der Kite zusätzlich noch in den Palmen hängen zu bleiben. Selbst bei Ebbe war es nervenaufreibend, wenn wir an eine Landzunge kamen und hofften, das Wasser würde niedrig genug sein, um die felsige Steilküste zu passieren. Mit unzuverlässigen Karten, unseren fast nicht existenten Portugiesisch-Kenntnissen und widersprüchlichen Auskünften entlang der Strecke zogen wir unsere Buggys häufiger als erwartet zu Fuß. So liefen wir bis zu 30 Meilen am Tag, um Flussdeltas und Mangrovensümpfe zu überwinden – da erwies sich die Schultergurte von BuggyBags.co.uk als unverzichtbar.

## Es stockt

Das schwierige Terrain bedeutete, dass unser Fortkommen langsamer als geplant verlief und das Geld, welches bis zum Erreichen von Fortaleza in 300 Kilometer Entfernung (vier bis fünf Tage mit dem Buggy) reichen sollte, knapp wurde. Da die Dorfbanken unsere ausländischen Karten nicht akzeptierten, waren geringe Ausgaben unsere Strategie, um über die Runden zu kommen. Wir aßen nur einmal

**Meist war nicht so viel Platz für die Buggyneulinge wie hier in den Dünen**

am Tag und besorgten uns ein wenig Proviant von Ständen am Wegesrand. Auch bei Übernachtungen in billigen Hotels mit Hängematten haben wir grundlegende Erfahrungen gemacht, wie man es schafft, nicht in Kakerlaken und Rattenkot zu treten. Trotz unserer Genügsamkeit hatten wir in der Stadt Macau keine andere Wahl, als die Buggys zu demontieren und zu versuchen, eine der internationalen Banken in Fortaleza zu erreichen, bevor uns das Geld ausging. Nach einer Reihe von Mitfahrgelegenheiten auf einem VW Dune-Buggy, auf der Holzpritsche und im Bus (wo wir den Fahrer bestachen, um uns mit unserem 150 Kilogramm schweren Gepäck an Bord zu nehmen) erreichten wir schließlich Fortaleza, die größten Stadt im Bundesstaat Ceará. Es war Nacht. Mit unseren letzten 50 Reals brachten wir einen Taxifahrer dazu, unsere Buggys auf das Dach seines alten Peugeots zu schnüren und uns in die Innenstadt zu fahren, wo wir zu unserer Erleichterung eine Bank fanden, bei der wir Bargeld ziehen konnten – wir gingen wieder auf die Reise!

## Erfahrungen

Immer, wenn wir zu Fuß um Dörfer und Städte liefen, waren wir von Leuten umgeben. Die Einheimischen waren unglaublich freundlich und immer bemüht, uns zu helfen. In einem Fischerdorf namens Aranau eilten neugierige Kinder in Zweier- und Dreiergruppen heran und folgten uns für mehrere Meilen, immer Fragen auf Portugiesisch auf den Lippen. Sie traten



**Kitesurfer Louis Tapper darf es auch probieren – und er braucht keine langen Lehrstunden im Buggykiten**

gegen die Reifen, öffneten unserer Taschen und sprangen in den Buggy. Vielleicht taten sie es, weil ein Ausländer hier ein so seltener Anblick ist, oder das Verständnis der Menschen von Privatsphäre in Brasilien anders als in England ist, oder weil wir unsere merkwürdigen Fahrzeuge mit Taschen und Camelpacks, die wie Kraftstofftanks aussahen, per Hand herumzogen?

Ohne Begleitfahrzeug hatten wir alle notwendigen Ersatzteile selbst dabei, aber die solide Konstruktion der Outlaw Buggys schützte uns vor Reparaturen. Das Ultra-seal-Reifendichtmittel, mit dem wir alle Moon-Räder behandelt hatten, bewahrte uns ohne Zweifel vor platten Reifen,



**Stück für Stück werden Harry und Charlie mit den Frenzy's mehr vertraut**

Aufgrund heftiger Regenfälle im  
Innenland ist es nasser als erwartet



Wenn der Kite sich im Baum  
verfangen hat, heißt es klettern

wenn wir über Kakteen, Glasscherben und spitze Steine fuhren. Allerdings gab es eine brenzlige Situation zum Ende der Reise, in einem abgelegenen Ort östlich von Cruz: Bei einem Rad wurde durch eine Kollision das Ventil beschädigt; rasch verlor der rechte Hinterreifen auf einem der Buggys seine Luft. Sofort blieben wir stehen, zogen zusammen den schlauchlosen Reifen von der Felge, um ein neues Ventil anzubringen und atmeten vor Erleichterung auf, als er wieder gefüllt war.

Aber das unvergleichliche Gefühl des Vorbeifliegens war alle Rückschläge wert und wir hatten die Gewissheit, dass den Buggys nichts anzuhaben war. Bei schneller Fahrt vermittelten sie einem das Gefühl, das beste Verkehrsmittel der Welt unter sich zu haben: Die Gischt des Meeres rauscht an Dir vorbei und die Reifen drehen mit einem summenden Ton, wenn sie über den von der Sonne erwärmten Sand gleiten. Die Kites stehen über uns und scheuchen wie ein Raubvogel die Tiere auf. Sie zaubern

einen ganz besonderen Blick auf die Gesichter der Menschen am Wegesrand, wenn man an ihnen nur von der Windkraft angetrieben vorbeihuscht – das ist unbezahlbar!

Als wir schneller wurden und weiter vorankamen, wurde die Buggykontrolle zunehmend ein Thema. Wenn wir große Hindernisse und Unebenheiten passierten, war es leichter gesagt als getan, im Buggy sitzen zu bleiben. Wir hatten beide einige heftige Ausstiege, sodass sich unsere Integralhelme bezahlt machten. Der Transport unserer gesamten Ausrüstung (und sogar einen Tag einen Passagier) auf den Buggys führte zu einer nicht zu unterschätzenden Trägheit beim Anfahren und Anhalten. Wenn der Kite mehr Power erzeugte als unser Seitenhalt oder die Beine bewältigen konnten, gab es unbeabsichtigte Flug-Sessions, welche oft 10 Meter von unserem Buggy entfernt mit dem Kopf voran in einer Düne endeten.

Eine weitere Herausforderung waren versteckte Priele. Öfter waren wir mit beinahe 50 Stundenkilometern unterwegs, um uns plötzlich vor einem Fluss zu sehen, der 20 Meter breit war und an einer heftigen Abrisskante am Ufer endete. Craig Hansen hatte uns zwar gesagt, dass die Buggys mit uns darin schwimmen konnten, aber mit den 30 Kilo Extragewicht trauten wir uns anfangs nicht, das zu versuchen. Lieber packten wir die Kites ein und schwammen,

Die Thuillier-Brüder haben für Centrepoint  
gespendet, eine Wohltätigkeitsorganisation,  
die obdachlose Jugendliche in Großbritannien  
unterstützt. Info unter:  
[www.justqiving.com/brazilkitebuggyadventure](http://www.justqiving.com/brazilkitebuggyadventure).

*Infos*

Vielen Dank an: Ozone Kites, PLK Outlaw Buggys Neuseeland, OceanSource.net, Computer Solutions NZ, BuggyBags.co.uk, 2C Solar Light Caps, New Balance Schuhe, Video VBOX GPS, Club Ventos, Serrote Breezes Jericoacoara, Ultraseal, SB Kites und alle, die für Centrepoint gespendet haben. Videos und Feedback sind zu finden unter: [www.kitebuggyadventure.com](http://www.kitebuggyadventure.com).

Die Begeisterung der Kids für die  
ungewöhnlichen Fahrzeuge ist groß



Manche breite Flussmündung wird durchschwommen



Sorgsam wird die Ausrüstung sortiert und getrocknet



Zwischendurch geht kein Weg daran vorbei: Lift mit dem VW Dune-Buggy

den Buggy hinter uns her ziehend, durch den Flusslauf. Aber eines Tages fuhren wir einen Fluss hinunter, während die Kites in der Luft waren und stellten fest, dass die Buggys trotz des zusätzlichen Gewichts genügend Auftrieb besaßen. Am Ende der Reise fuhren wir in ein paar Sekunden durch Flüsse, deren Überquerung zuvor eine Stunde gedauert hatte.

## Immer besser

Um auf dem schwierigen Terrain zurechtzukommen, muss einem die Steuerung der Kites in Fleisch und Blut übergehen. Sonst hat man leicht zu viel oder eben zu wenig Zugkraft. Umso weiter wir auf unserem Weg entlang der Küste vorankamen, umso mehr Sicherheit verspürten wir. Und als wir genügend Erfahrung gesammelt hatten, forderten wir den neuseeländischen Kitesurfer Louis Tapper zu einem Downwind-Rennen

Wir fragten einen Passanten nach dem Weg und bald waren wir von einer Traube Neugieriger umringt



heraus. Louis hatte 2010 an Brasiliens Küste die längste Strecke auf dem Board ohne Begleitfahrzeug absolviert. Für einen Vergleich wählten wir die Strecke zwischen Cumbuco und Icarazinho. Obwohl wir auf den Geraden eine höhere Geschwindigkeit erreichten, gewann Louis, indem er die Buchten abkürzte, welche wir auf dem langen Küstenweg passieren mussten. Für uns war das geschummelt!

Als wir die letzten Kilometer unserer Reise hinter uns brachten, kam mir in den Sinn, wie glücklich wir uns schätzen konnten, keine größeren Unfälle gehabt zu haben. In diesem Moment sah ich Charlies Kite in eine Reihe von Stromleitungen fliegen. Wir waren auf einer holprigen Sandpiste, die der einzige Weg zu unserem Ziel Jericoacoara zu sein schien. Es war spannend, hier mit dem Buggy unterwegs zu sein, da uns Allradfahrzeuge begegneten und wir uns rechts halten mussten. Charlie war direkt vor mir. Mit der späten Nachmittagssonne in seinen Augen hatte er versucht, den Weg zu erkennen, und dabei am Himmel die Leitungen übersehen. Auch ich bemerkte die Kabel erst, als er bereits hineinsteuerte. Ein heller, weißer Blitz schoss heraus, wir hörten ein schrilles Summen von heißem Metall und eine der Leitungen riss, verfehlte Charlie nur knapp und fiel auf den Boden. Wir erstarrten vor Schock, als die abgerissene Leitung einen Haufen Eselskot zum Glühen brachte! Nach Alarmerung des Stromversorgers und nachdem wir zu Fuß die letzten paar hundert Meter nach Jericoacoara hinter uns gebracht hatten, waren wir sehr dankbar, weil zumindest niemand verletzt worden war. Uns war klar, dass das Ende der Fahrt wenig glorreich war. Kerzen erhellten schwach beleuchtete Häuser, Deckenventilatoren hingen still, die Straßen waren schwarz. Dies war nicht das Finale der

Reise, welches wir uns erhofft hatten, aber zum Glück kam ein paar Stunden später der Strom zurück. Jubel bei den Einheimischen, und wir konnten das ganze Abenteuer noch einmal Revue passieren lassen.

## Faszination

Es war seltsam, aber gleichzeitig ein Ansporn, jeden Morgen aufzuwachen und kaum eine Vorstellung von dem zu haben, was einen hinter der nächsten Bucht erwartete. Das Erlernen des Buggysports, zeitgleich mit dem Erkunden von unbekanntem Gelände, das war überwältigend. Alle unsere Sinne waren ständig gefordert, den Boden vor uns zu erkennen und uns gegenseitig zu beobachten, wie wir ein Terrain eroberten, dass niemand zuvor mit einem Kitebuggy befahren hatte. Ich hatte über den Zustand des „Flow“ vom Abenteuerer und Kitesurfer Louis Tapper gehört – bei dem die Herausforderung und die Konzentration Dich ganz und gar einnehmen und Du total gefesselt davon bist, immer weiter zu machen. Wir hatten zeitweise das Glück, dies erleben zu können. Es war leider etwas frustrierend, dass wir erst in der letzten Woche genügend Erfahrungen gesammelt hatten. Mit dem heutigen Wissen über den Sport, die Strecke und die Leute entlang der Route wären wir gerne wieder zurück an den Anfang gegangen, um es besser zu machen. Aber das macht eben das Abenteuer aus – die neuen Erfahrungen und der Weg ins Unbekannte. ■

**Buggykites bis in den Sonnenuntergang – am Ende haben es die beiden endlich raus!**



# KITE & FRIENDS

## KENNENLERNEN FÜR 5,50 EURO



**3 für 1**  
Drei Hefte zum  
Preis von  
einem

### Jetzt zum Reinschnuppern:

#### Ihre Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ 11,- Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher



Direkt bestellen unter  
[www.kite-and-friends.de](http://www.kite-and-friends.de)  
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

Jetzt auch als **eMagazin**  
und **Printabo+** erhältlich.

Mehr Informationen unter [www.kite-and-friends.de/emag](http://www.kite-and-friends.de/emag)





# DIE 10 fatalsten FEHLER

WAS IHR BEIM BUGGYFAHREN

UNBEDINGT VERMEIDEN SOLLTET

Buggyfahren-Lernen macht Spaß, denn das Steuern des Kites, seine Zugkraft zu beherrschen und in Fahrtgeschwindigkeit des Buggys umzusetzen, das ist schon ein Erlebnis der besonderen Art. Wer dann sogar die Pilotenlizenz der GPA abgelegt hat, darf stolz auf sein kontrolliertes Händchen sein. Doch auch bei geübten Fahrern sind immer wieder haarsträubende Fahrfehler zu entdecken. Wir haben uns die zehn fatalsten Fehler herausgesucht und wollen Euch natürlich dabei helfen, diese zu vermeiden.

## Platz 10

Wer ist nicht aufgeregt, wenn der neue Buggy geliefert wird, man neue Räder bekommen hat oder ein Leihbuggy mit in den Urlaub reist. Doch dann das: Man kommt vor Ort nur mühsam vom Fleck, holpert unkontrolliert über die Piste oder droht sogar, von der Kraft des Schirms aus dem Buggy gezogen zu werden. Die Ursache hierfür ist allzu oft der falsche Luftdruck. Häufig kommen Reifen mit 2 Bar Fülldruck zur Auslieferung oder man hat selbst noch einmal an der Tankstelle ordentlich viel Druck draufgegeben im Glauben, so würde der Buggy besser rollen. Irrtum! – Auf dem Buggy brauchen wir in der Regel nur zwischen 0,5 und 0,8 Bar Reifendruck. Gerade auf weichem Sand rollt es sich so viel besser an und der Komfort ist auch höher.



Neue Räder,  
ordentlich hart  
aufgepumpt



Elefantenrennen mit  
Jumbo-Buggy und Mini-Kite

## Platz 9

Ihr seid noch blutiger Anfänger im Buggysport und probiert es lieber vorsichtig mit kleinen Schirmen. Doch ein bequemer Buggy sollte es schon sein. Den habt Ihr Euch in richtig stabiler Ausführung selbst gebaut oder konntet ihn günstig gebraucht kaufen. Doch dann das: Selbst mit viel Gewedel und Geschwenke des Kites am Himmel kommt Ihr nur im Schneckentempo voran. Bei der Halse bleibt das Geschoß dann auch gleich stehen. Zwar habt Ihr ein sicheres Gefühl, aber vom Buggyfahren lernt Ihr so rein gar nichts. An ein Driften – wie es für eine Gefahrenbremsung nötig wäre – ist überhaupt nicht zu denken. So lernt Ihr die richtige Handhabung des Buggys niemals!

## Platz 7

Bleiben wir bei leichtem Wind. Hierfür kaufen sich viele Fahrer Schirme mit zweistelliger Quadratmeterzahl. Aber selbst 8-Quadratmeter-Kites werden schon bei leiser Brise eingesetzt. Im Stand lässt sich der Flügel sicher über den Himmel dirigieren und dann reicht es oft bereits zum Rollern mit dem Buggy. Doch dazu kommen ganz viele Piloten erst gar nicht, denn der Einstieg in den Buggy ist für sie der Mattentod. Warum? Na, sie lassen sich in den Sitz fallen und urplötzlich faltet sich der Kite im Zenit zusammen. Nur, dass dies eine physikalisch unausweichliche Reaktion ist, kommt den Wenigsten in den Kopf. Durch das Hineinplumpsen in den Sitz werden die Schnüre um beinahe einen Meter nach unten gezogen, was dem Schirm einen plötzlichen Strömungsimpuls gibt. Welcher aber genauso schnell vorüber ist, wenn der Hintern seinen Platz zwischen den Sitzrohren gefunden hat. Was also tun? Ihr müsst Euch einfach langsam in den Buggysitz hinablassen! Und wenn der Wind ganz schwach ist, bereits vor dem Hineinsetzen einen Steuerimpuls geben, sodass der Schirm Fahrt aufnimmt. Diese sollte man am besten gleich in einen Looping weiterführen, sobald man sicher im Buggy sitzt. Dazu sollte das Gefährt bereits vorher auf Raumwindkurs ausgerichtet sein.



Plumpst der Pilot wie ein Sack in den Buggysitz, fällt der Schirm bei Leichtwind genauso schnell vom Himmel

Selbst bei einer WM zu beobachten: Dieser Italiener holt sogar die Schnüre per Hand ein (Achtung, akute Schnittgefahr), um seinen bequemen Sitz ja nicht verlassen zu müssen



## Platz 8

Ups, jetzt ist die Matte abgestürzt – wie peinlich! Aber nein, das passiert jedem Buggyfahrer mal, sogar den Profis, wenn sie ein Manöver nicht richtig abgepasst haben oder die Windbedingungen miserabel sind. Doch in dieser Situation bleiben viele Piloten – gleich welchen Könnensstandes – fest im Buggy sitzen und zerran an den Griffen, um den Kite wieder zum Aufsteigen zu bewegen. Besonders bei leichten Winden oder feuchtem Untergrund bietet sich so oft ein trauriges Bild. Die richtige Lösung lautet: Klettert raus aus dem Buggy, entfernt Euch ein paar Schritte und startet den Schirm aus dem Stand neu. Manchmal kann man den kollabierten Schirm auf diesem Weg bereits wieder restarten, bevor er drucklos auf dem Boden zu liegen kommt. Buggyfahren ist schließlich ein Sport!

## Platz 6

Die Aufregung ist groß und man will endlich kiten. Schnell die Schnüre auslegen und den Schirm hochziehen ... doch Achtung! Vorher sollte der Bereich in Lee abgecheckt werden. Ist dort wirklich alles frei, stehen da kein Buggy, kein Passant und auch kein anderes Hindernis? Schnüre werden beispielsweise häufig übersehen. Den Start sollte man gefühlvoll und überlegt durchführen und dabei mit den Bremsen eine zu rasche Zugaufnahme verhindern. Wird man doch einmal gezogen, dann sollten Untergrund und Schuhwerk stimmen, um hinterherrutschen zu können. So ein „Russenstart“ bedarf der Wahl eines guten Startplatzes.

Gleich startet der Schirm – und dann geht der Ritt los: unkontrolliert im Slalom dem Kite hinterher



## Platz 4

Ihr kommt an den Buggyspot und es geht an die Schirmwahl. Um nicht herumzueiern, wählt Ihr eine fette Größe und zieht sie in den Himmel. Gleich zu Beginn oder erst nach der ersten Fahrt mit dem Buggy merkt Ihr deutlich, dass der Kite zu groß und der Zug zu gewaltig ist. Jetzt heißt es zum Ausgangspunkt zurückkehren und den Schirm landen. Weg mit dem Monster, denn etwas Kleineres muss her. Doch den Stress hättet Ihr Euch ersparen können.

Typische Fehleinschätzung: einen großen Kite ausgepackt und der erste Abflug beginnt



## Platz 5

Das Fahren macht richtig Spaß und die Geschwindigkeit ist schon ordentlich. Doch nun quert die von Euch gewählte Fahrtroute einen respektablen Priel oder eine stattliche Sandverwehung. Innerhalb von Sekunden solltet Ihr jetzt reagieren und vorher abdrehen oder wenigstens herunterbremsen. Denn prescht Ihr mit Vollgas in den Wasserlauf oder den weichen Sand, so wird der Buggy abrupt abgebremst. Ob Ihr dann noch auf dem Bock sitzen bleibt, ist dem Zufall überlassen.

Priele oder Sandverwehungen sorgen für einen schnellen Stopp



## Platz 3

Ihr seid heiß auf das Buggyfahren – sofort nach der Ankunft am Buggyspot wird alles ausgepackt und es geht mit Vollgas auf die Piste. Doch nun fährt die Ungewissheit mit: Wie gut kennt Ihr das Gelände oder was hat sich mittlerweile geändert? Gibt es neue Priele, Gräben, Zäune oder andere Hindernisse? Passt auf Euch auf, besonders auch auf fremden Fahrgebieten.

Auf unbekanntem Terrain eine Bodenwelle übersehen: Schon geht der Buggy in den freien Flug über



Im Lee von Bäumen, Dünen oder Gebäuden kann es ganz gewaltig krachen



Kite hochgezogen – schon beginnt der Freiflug über den Buggy.



## Platz 2

Es geht auf ein neues Fahrgebiet? Es herrscht eine bislang unbekannte Windrichtung? Dann achtet unbedingt auf die Hindernisse im Luv. Befindet Ihr Euch hinter Dünen oder Bäumen, so kann der Wind derart hackig werden, dass man am Boden seine Kraft gänzlich unterschätzt. Wenn der Kite nach dem Start in den Zenit steigt, dann wird er zum leichten Spielball der Naturkräfte. Daher solltet Ihr auf eine laminare Anströmung des Geländes achten und stets mit heftiger Böenbildung rechnen.

## Platz 1

Welches ist das fatalste Manöver auf dem Buggy? Na klar, das ist in erster Linie der Abflug aus dem fahrenden Buggy heraus. Natürlich sind Basic- und Allrounderbuggys limitiert, was den Halt des Fahrers angeht. Aber auch aus einem Highend-Rennbuggy kann man sich ordentlich abschießen – und das hat dann oftmals noch heftigere Folgen. Daher befolgt Eurer Gesundheit zuliebe den Grundsatz: In rasanter Fahrt niemals den Schirm hochziehen. Ein gut angepowerter Kite wirkt im Zenit wie ein Gleitschirm: Er hebt den Fahrer einfach aus, und die Landung kann mächtig schmerzvoll werden. Merkt Euch einfach: Während der Fahrt den Kite unten halten!

▼ ANZEIGE

**PARAFLEX 3.0 SPORT**  
**DEPOWERKITE**



**Wolkenstürmer, Hamburg**

# PUSH THE

## DIE MESSLATTE HÄNGT HOCH

Text: Jens Baxmeier  
Fotos: Steven Theodore

Er war eine Show auf der North American Buggy Expo – kurz NABX – im Jahr 2010: der von Gavin Mulvay und Peter Lynn konstruierte Highspeed-Buggy. Doch die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen waren zunächst ernüchternd. So blieben die Werte auf den Messgeräten hinter denen der normalen Buggys zurück und mehr und mehr wurden die Probleme deutlich, die diese Neukonstruktion aufwarf. Doch zu diesem Jahr gab es reichlich Modifikationen, zum Beispiel eine Vorderradgabel mit hydraulischer Bremse, die sich unter der vorderen Verkleidung verbirgt.

Am 6. März meldete Lynn-Teamfahrer Brian Holgate dann: „I did it!“ Mit einer geliehenen Vapor 2.7 und vergessenem Trapez stand Brian auf dem Ivanpah Dry Lake. Es war an diesem Tag eigentlich alles schiefgegangen und der Versuch einer Rekordfahrt stand unter keinem guten Stern. Doch auch ein Trapez war bald beschafft und als der Kite nach etwas Trouble endlich sauber in der Luft stand, konnte es dennoch losgehen.

### Bedingungen

Der Wind war perfekt: Es wurden sieben bis acht Windstärken mit Böen bis zu 90 Stundenkilometer gemessen. Nur mit Helfern konnte sich Brian im Stand halten, sodass für die Rekordfahrt direkt aus dem Buggy gestartet wurde. Auf Amwindkurs rollte er auf die freie Fläche hinaus, wo er dann auf Raumwind abbog. Die Beschleunigung war enorm und Brian hatte das Gefühl, sie sei sogar heftiger als in einem Auto. Bei dem vorherrschenden Westwind könnte Brian den Salzsee in seiner ganzen Länge abfahren, so jedenfalls seine Hoffnung. Doch während der Fahrt mit enormer Geschwindigkeit rutschte der Buggy die ganze Zeit quer und alle Versuche, wieder anzulufen, schlugen fehl. Als er immer mehr abdriftete und sich dem Gestrüpp am Rande näherte, beschloss Brian, den Kite auszulösen. Auf dem System lastete allerdings so viel Kraft, dass er dies erst beim vierten Ver-



Helfer unterstützen Brian beim Start des Kites aus dem Buggy

Ein spezieller Buggy für Highspeed-Fahrten hilft Brian Holgate bei der Rekordjagd

# LIMITS



Eine flache Spezialkonstruktion mit Verkleidung bietet Vorteile

such schaffte. Es war vielleicht gerade einmal 100 Meter von den Büschen entfernt, als er den Buggy herumziehen konnte und in eine Kieselfläche geriet. Er bremste, aber es dauerte gut 150 Meter, bis er endlich zum Stillstand kam, froh, dass alles gut gegangen war. Als seine Helfer mit dem Truck zu ihm eilten, begriff er erst, wie schnell er wirklich gewesen war, denn die GPS-Geräte zeigten zwischen 135,2 und 135,8 Stundenkilometer an. Und dabei hatte er das Gefühl, noch schneller fahren zu können! Das Ganze hatte sich auf nur etwa 3 Kilometern Strecke abgespielt, aber Brian hätte eigentlich eine viel längere Strecke wählen können. Vermutlich waren sogar die letzten Meter

entscheidend, als er versuchte, den Kite auszulösen und dabei nicht in die Büsche zu rutschen.

## Anerkennung

Leider gab es keine wirklich aussagekräftige Dokumentation des gesamten Geschehens. Zu gerne hätten wir den Ablauf auf Video verfolgt. Aber wenigstens die Auswertung der GPS-Tracks bestätigte alles. Wenige Tage darauf saß Brian wieder im Speed-Buggy, denn nun hatte er Blut geleckt. Eine optimale Ausrüstung zur Erfassung des Geschehens in Form von Kameras auf dem Helm und am Buggy fährt jetzt immer mit. Wir sind gespannt, was die verrückten Speed-Freaks noch anstellen. Denn eines scheint allen klar zu sein: 135 Stundenkilometer sind nicht das Limit! ■



Bei weiteren Versuchen geht Brian mit Helmkamera in den Buggy



Speed-Rekorde sind Teamaufgabe

POPEYES PLAYA-BUGGY

# TUNED UP!



Seit sich Carlos Fandango – Buggyfreunden eher als „Popeye the Welder“ bekannt – im Jahr 2003 mit dem Kitesportvirus infiziert hat, beschäftigt er sich mit dem Buggybau. Auch wenn sein Erstlingswerk, der Grasscutter-Buggy, noch sehr skurril anmutete, verfolgte der in den East-Midlands von England wohnhafte Schweißer immer seine eigenen Wege. Besonders seine Dominator-Konstruktion ist an Solidität kaum zu überbieten. Doch betrachten wir hier den Playa-Buggy, welchen Carl für den Einsatz beim NABX in der amerikanischen Salzebene konstruiert hat.

Ein lang gehegter Traum sollte im vergangenen Jahr wahr werden: Zum 50-jährigen Geburtstag ging es endlich nach Nevada. Und nachdem Carl schon Jahre zuvor mit Kent Kingston vom Kiteshop „A Wind of Change“ in Vegas über die Konstruktion eines perfekten Salzseebuggys philosophiert hatte, ging er kurzerhand an die Arbeit, ein passendes Gerät in seiner Werkstatt zu bauen. Gerne hätte er

hierfür die 19-Zoll-Aluminiumfelgen verwendet, die bereit seit einem halben Jahr auf ihren Einsatz warteten. Doch würden diese alleine ein Gewicht von 27 Kilogramm auf die Waage bringen – zu viel für den Flug in die Staaten. Die Wahl fiel damit eindeutig auf Standardräder im Schubkarrenformat. Und da Carl gleichzeitig die Idee hatte, für seine Website eine Reihe von Video-Tutorials zum Bau eines Kitebuggys zu verfassen, nahm er den letztjährigen Buggy als Muster. Das Bauprojekt Hero-Buggy wurde komplett Ende Januar durchgezogen, damit das Gerät rechtzeitig vor dem Event versandt werden konnte. Der Besuch im Land der unbegrenzten Möglichkeiten wurde ein voller Erfolg, wozu neben vielen persönlichen Kontakten das Aussehen von Carls Buggy entscheidend beitrug. Es waren viele Buggys zu sehen und gerade die niederländischen Fahrer, welche es auf den Speed-Rekord angelegt hatten, fuhren Top-Material auf. Doch im Finish stellte der Schweißer sie in den Schatten, wozu der Sitz von Buggybags.co.uk, in den US-Nationalfarben gebaut und mit dem New-York-Heroes-Signet versehen, sicher einen großen Beitrag geleistet hat. Kein Wunder, dass der Buggy noch vor Ort einen Abnehmer fand und gleich in den Staaten blieb.

## 2012 wieder dabei!

Es scheint, als ob das NABX-Event süchtig macht, und so reist Carl 2012 wieder nach

Nevada. Dieses Jahr hat er dafür den Playa-Buggy konzipiert, der als Weiterentwicklung des Hero anzusehen ist und wohl einen der bemerkenswertesten Buggys mit kleinen Rädern darstellt. Auf alle Fälle ist er es wert, hier in **BUGGYKITE & friends** näher vorgestellt zu werden. Die auffälligste Änderung des Playa im Vergleich zum Hero sind die Sitzrohre aus 38-Millimeter-Rohr, welche per CNC-Verfahren eine doppelte Biegung mit engem Sitzrohr erhalten haben. Aus diesem Material wurde diesmal auch die Vorderradgabel gebogen.

Verbunden sind diese mit einer Z-Deichsel aus solidem 60 mal 40 Millimeter Vierkantrohr. Die 1,5-Meter-Hinterachse hat großzügige 48 Millimeter Durchmesser. Alle Teile sind dabei aus Edelstahl und hochglanzpoliert, was dem Buggy ein glänzendes Äußeres verleiht. Verstellbare Aufnahmen an der Hinterachse und der Deichselaufnahme ermöglichen den Einsatz verschiedener Raddurchmesser, wobei die Auslegung auf Schubkarrengröße optimiert und auch auf ein Verstärkungskreuz am Heck verzichtet wurde. Dafür ist eine Querstrebe eingebaut, die zugleich für die Aufnahme von zusätzlichen Gewichten gedacht ist, sollte der Buggy hinten ausbrechen.

## Je nach Einsatz!

Die meisten Buggys sind für Moon-Räder und den Renneinsatz optimiert. Dabei sollte man nicht vergessen, dass leichtere



Letztes Jahr feierte „Popeye the Welder“ sein Debüt beim NABX

Buggys unter bestimmten Bedingungen Sinn und auch viel Freude machen. Zusätzlich legt Carl auf die Ansprüche im Show-&-Shine-Land USA besonderen Wert und hat daher den Playa-Buggy optisch aufgezinkt. Da setzt das spiegelblanke Finish schon Maßstäbe, aber auch die Alufelgen bringen Pep. Die Fertigung des rot-blau-weißen Sitzes mit weißem Gurtband wurde auch dieses Mal wieder vertrauensvoll in die Hände von Jon und Helen gelegt. Er bringt mit den roten

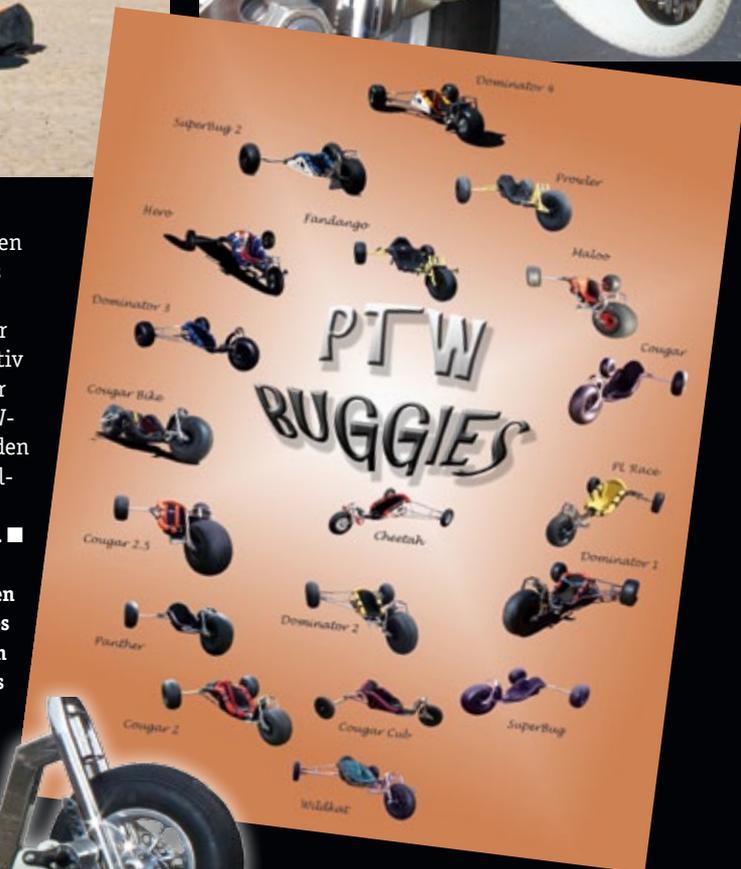
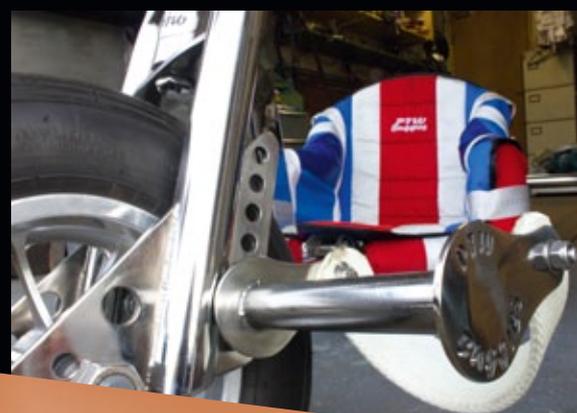
Sitzrohrpolstern und weißen Hackenschlaufen Farbe ins Geschehen. Krönender Abschluss sind die Schilder mit wehendem Flaggenmotiv und Playa-Schriftzug. Aber auch das ausgelassene PTW-Logo an den Fußrastenenden ist ein Highlight für Detailverliebte. Internet-Tipp: [www.popeyethewelder.com](http://www.popeyethewelder.com). ■

Frisch aus der PTW-Schmiede: glänzender Playa-Buggy

Die wichtigsten Buggyprojekte des ideenreichen Schweißers



Aufpoliert bis ins letzte Detail



▼ ANZEIGE



27 Jahre Kitelife in Berlin  
Eisenacher Str.81 10823 Berlin Tel.030-78703636 info@flying-colors.de



FLYING-COLORS.DE  
flyingblog.de

Wer hat den größten Schirm? Wer liegt nach 500 Metern weiter vorne? Wessen GPS zeigt die höchste Maximalgeschwindigkeit an? – Diese Fragen stellen sich viele heißspornige Buggyfahrer. Einem aber ist all das egal: Gerd Tschampel von der Ostsee. Der heute 51-jährige Buggyfahrer cruist gerne ausgiebig und es macht ihm gar nichts aus, einmal die Hochleister wegzulegen und zum entspannten Intermediate zu greifen. Mit der Toxic von HQ hat er im letzten Jahr einen Rekord aufgestellt, welcher ihm die Bewunderung der Buggyfahrer weltweit einbrachte.



IM GESPRÄCH MIT

GERD TSCHAMPEL

# WIE AUS EINER FIXEN IDEE EIN REKORD WURDE



Beweis am Ende: 650 Kilometer  
in 21 gefahrenen Stunden

**BUGGKITE & friends:** Wie bist Du zum Langstreckenfahren gekommen?

**Gerd Tschampel:** Angefangen hat alles Anfang 2008 auf Fanø. Zufällig waren auch Phillip Gegus und Leif Humpert zum Buggyfahren auf meiner Lieblingsinsel und haben mitbekommen, dass ich gerne und auch lange im Buggy sitze. Sie haben tagelang auf mich eingeredet, in ihrem Team das 24-Stunden-Rennen der GPA in Sankt Peter-Ording mitzufahren. Eigentlich fahre ich nur so zum Spaß, es stört mich nicht, überholt zu werden und ich habe Freude daran, stundenlang auf Fanø an der Wasserkante entlangzucruisen. Daher wollte ich eigentlich nicht bei einem Rennen mitfahren.

**BF:** Und wie konnten sie Dich dann doch überreden?

**Gerd:** Was mich allerdings reizte, war das Fahren in der Nacht. Das hatte ich aus

Sicherheitsgründen noch nie gemacht und so war ich neugierig, wie es wirklich ist, nichts weiter als ein paar Leuchten zu sehen und alles nach Gefühl zu machen. Aber dann: erst sagte Leif ab und dann auch noch Phillip. Egal, jetzt hatte ich mich angemeldet, und stur wie ich manchmal sein kann, suchte ich mir ein eigenes Team. Andreas Rissmann sagte zu und fälschlicherweise war ich der Meinung, wir müssten zu dritt sein. Deshalb stand meine Frau Petra für den Fall, dass niemand anderes einsteigt, als dritter Fahrer bereit, was sie eigentlich absolut nicht wollte. Bei der Einschreibung am Morgen hatte sich Michael Friedrich aufgerafft und sich als dritter Mann eingeschrieben.

**BF:** Wie waren Deine Erfahrungen beim ersten 24-Stunden-Lauf?

**Gerd:** Der Lauf lief planmäßig, bei besten Bedingungen, und unsere Ziele erreichten

wir auch. Meine Ziele waren, dabei zu sein, einmal nachts zu fahren und wenn möglich den zu der Zeit noch bestehenden englischen Rekord zu schlagen. Ich bin ja Realist und es nahmen genügend Fahrer teil, bei denen ich schon zufrieden bin, wenn ich ihnen beim Überwinden einen Augenblick hinterherfahren und mir vielleicht etwas abschauen kann. Überraschenderweise hatten meine Teamkollegen Bedenken, nachts zu fahren, und so saß ich während der Nacht sechs Stunden – mit nur einer ganz kurzen Pause – im Buggy und machte so gemütlich und stressfrei 185 Kilometer. In der Morgendämmerung löste mich Micha ab; ich war aber gar nicht froh darüber abzubrechen und wäre gerne bis zum Abwinken weitergefahren. In der Morgendämmerung fasste ich den Entschluss, dass ich – sollte es noch einmal einen solchen Lauf geben – alleine antreten würde.

**BF:** Und im letzten Jahr war es dann so weit ...

**Gerd:** Ja, der Gedanke hat mich nicht losgelassen, und drei Jahre später sollte es so weit sein. Meine ersten Anfragen, ob man alleine fahren darf, ernteten eigentlich nur Kopfschütteln in Verbindung mit den Worten „Das kann keiner alleine“. So habe ich Kontakt mit der Vereinsführung der ausrichtenden GPA aufgenommen und Jens Ball gab mir als Antwort, dass ein Team nach FISLY-Regeln aus bis zu drei Fahrern besteht. Alles klar: bis zu drei, das bin ich! Gegen Einwände, eine Solofahrt aus Sicherheitsgründen nicht zuzulassen, sprachen meine Befähigungen im Verein, als Instruktor Lizenzprüfungen abnehmen und Jugendliche betreuen zu dürfen. Ebenso die Tatsache, dass ich ja kein jugendlicher Heißsporn mehr bin und man mir so viel Vernunft zutrauen sollte, dass ich abbreche, wenn es nicht geht.

**BF:** Hast Du Dich vorbereitet?

**Gerd:** Vor dem Lauf war ich zwei Wochen auf der dänischen Insel Fanø. Hier probierte ich die Toxic von HQ aus und war sofort begeistert. Mein Satz PKD-Broozza aus der ersten Serie war nach circa 20.000 Buggykilometern doch schon sehr ausgelutscht und ich war auf der Suche nach einem Nachfolger. Denn ich wollte die 24 Stunden unbedingt in einem Intermediate fahren, weil das stressfrei ist und ich es lange machen kann. Ein Hochleister verzeiht eben weniger Fehler, und 24 Stunden keinen Fehler zu machen ist wohl nicht möglich. Gleich habe ich Jan Hendrik Junker von HQ auf das Rennen ange-



Gerd fährt mit der 8er-Toxic zum Kilometerfressen auf den scheinbar endlosen Strand

sprochen und er versprach, mich zu unterstützen, auch wenn der Schirm noch nicht einmal im Laden lag. So habe ich von ihm einen der beiden Mustersätze erhalten und begonnen, mich damit einzufahren: 1.500 Kilometer in 14 Tagen, die letzten beiden Tage aber nur ein paar Kilometer, denn ich wollte ja direkt von Fanø aus nach St. Peter-Ording zum 24-Stunden-Lauf.

**BF:** Welche Aufgabe war zu bewältigen?

**Gerd:** Vom ersten Lauf her war ich mit 415 Kilometern in 24 Stunden auf der Homepage von Popeye the Welder gelistet, aber Peter Foulkes aus Neuseeland hielt den Rekord mit 623 Kilometern. Nach dem Training auf Fanø und mit den neuen Schirmen hatte ich so viel Selbstvertrauen in mein Durchhaltevermögen, dass ich mir vornahm, den Rekord zu knacken.



Mit der Toxic hatte Gerd Tschampel einen verlässlichen Schirm für sein Vorhaben

**BF:** Doch die Bedingungen waren schwierig ...

**Gerd:** Am Renntag stand ich um 4 Uhr auf, stieg ins Auto und fuhr nach St. Peter-Ording in der Hoffnung, dass der Wetterbericht nicht stimmte, aber es war dann noch schlechter als angesagt. Der Start erfolgte für mich mit der 8er-Toxic, nach 10 Minuten ging nichts mehr und auch die 10er-RM+ machte bei der leichten Brise schlapp, sodass ich bald auf die 13.4er-Vapor wechseln musste. Ich weiß nicht, wie viele Mattenwechsel noch folgten, es waren unzählige und oft schon nach ein paar Minuten. Petra, meine Frau, Michael Bauch und Maik Kaminski, die mich unterstützten, hatten Vollbeschäftigung. Ich wollte sieben 3-Stunden-Einheiten fahren, jeweils etwa 100 Kilometer – anfangs ein paar Kilometer mehr und später etwas mehr Pause war die Taktik. Nach 6 Stunden und gefühlten 100 Mattenwechseln ohne Pause zeigte mir mein GPS 120 Kilometer an, und ich war nass gearbeitet. Das waren 80 Kilometer unter dem Soll und den Rekordversuch hatte ich für mich schon abgehakt. Jetzt wollte ich nur noch den ganzen Zweiflern zeigen, dass man alleine 24 Stunden fahren kann. Doch dann kam ein bisschen mehr Wind, genug für die 8er-Toxic, dann sogar für die 6.5er. Und ich bin gefahren und gefahren, mit der Dämmerung kam sogar noch etwas mehr Wind und ich wechselte für die gemütliche Nachtfahrt auf die 5er-Toxic. Leider kam mit der Dunkelheit auch der Regen. Einmal rein ins Fahrerlager (auf die Frage, ob ich mich umziehen will, sagte ich nur, dazu habe ich bei diesem





**Gerd Tschampel hält den Streckenrekord als Einzelfahrer innerhalb 24 Stunden**

Wind keine Zeit), nur den Rückenprotektor für die Nachtfahrt anlegen und weiter geht es. Nach einigen Stunden Dauerregen fragte ich mich öfter: Was machst du hier? Aber ich habe keine passende Antwort gefunden, also bin ich weitergefahren. Alle 30 Minuten klingelte mein Handy, mit Knopf im Ohr reichte ein Schlag mit der flachen Hand auf die Headset-Taste, um den Anruf anzunehmen. Petra, das beste „Boxenluder“ der Welt, fragte, ob alles in Ordnung sei, ob ich Matten- oder sonstige Wünsche habe und gab mir die letzten

**Ein riesiges Fahrerlager bot sich 24 Stunden lang am Strand**

Infos aus dem Fahrerlager. Meine Standardantwort war: „Alles ist gut!“ Sie stand die ganzen 24 Stunden ohne Unterbrechung zu meiner Unterstützung bereit, auch die komplette Regenzeit über, hat immer an mich geglaubt, sogar dann, wenn ich zu zweifeln begann. Irgendwann war alles nass, aber der Wind hielt und drehte sogar auf West, man konnte wieder einen langen Kurs fahren.

**BF:** Und da hast Du wieder Hoffnung gefasst?

**Gerd:** Ich fuhr und fuhr und fuhr. Dann kam die Dämmerung, der Regen hörte auf und das Fahren machte wieder richtig Spaß. Um 4 Uhr – ich war nun 24 Stunden auf den Beinen, das heißt, die meiste Zeit zwischen den Holmen – zeigte ein Blick auf mein GPS: 400 Kilometer. Moment mal, wie war das mit meinem Minimalsoll für die Rekordfahrt? Da hatte ich doch grob gerechnet: alle 8 Stunden 210 Kilometer, macht 630 Kilometer – das würde langen! Jetzt war ich trotz der ersten Leichtwindstunden und des nächtlichen Dauerregens nur Kilometer unter Minimalsoll, und da war noch etwas: Wir waren ja 15 Minuten später gestartet, die Zeit hatte ich also auch noch. Die neue Taktik sah so aus, dass ich ganz einfach die Pausen streichen und fahren würde, was bis auf einen nicht vermeidbaren Toilettengang auch klappte. Die Sonne kam durch und ich wurde langsam

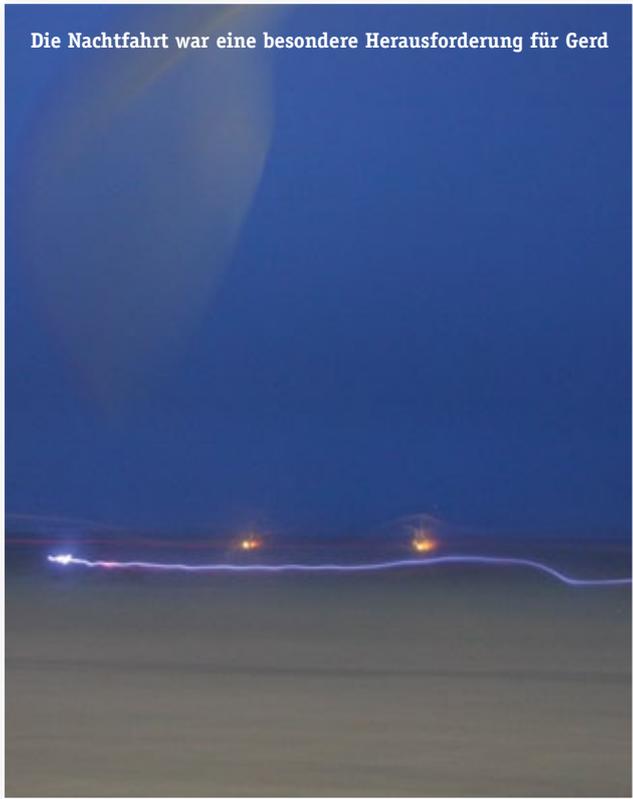
von außen nach innen trocken. Auch der Wind hielt, es war hell und trocken, und aufgrund der Bedingungen wechselte ich auf die 6.5er-Toxic. So fraß ich Kilometer und der Rekord wurde greifbar. Jedes Risiko wollte ich jetzt ausschließen, jeden Kite- oder Leinenkontakt mit anderen vermeiden, nichts zulassen, was mich aus dem Rhythmus bringen konnte. Nicht auf Zweikämpfe einlassen bei Überholmanövern, sondern runter oder rauf mit dem Schirm und die anderen Fahrer ziehen lassen, dabei möglichst drucklos fahren.

**BF:** Es gab doch sicherlich Ermüdungserscheinungen?

**Gerd:** Meine Rippen waren mittlerweile das größte Problem; ich habe mit dem freien Arm und abwechselnd mit den Beinen immer wieder Lockerungsübungen gemacht, um nicht zu verkrampfen, aber was macht man gegen schmerzende Rippen? Weg vom Holm, mit der Hand am Handle Zug vom Trapez nehmen und schön ohne Druck am Seitenholm fahren – das kann man aber nicht lange machen, sonst geht es zu sehr auf die Arme. Über die Wendemarken bin ich weit hinaus gefahren, ein bisschen anluven, eine drucklose Halse und nach einer Lücke im Pulk schauen, in die ich mich einordnen kann. Um 10 Uhr hatte ich 600 Kilometer auf der Uhr und es war klar, wenn nichts mehr schiefeht, dann gehört der Rekord mir! Die Stunde bis 11 Uhr



Die Nachtfahrt war eine besondere Herausforderung für Gerd



war die längste des ganzen Rennens. Die Fragen: Halten der Wind und das Material, komme ich ohne Kollision mit anderen Kites durch?

**BF:** Dann hattest Du Gewissheit.

**Gerd:** Ganz langsam kletterte mein GPS weiter und bei 623 Kilometern war der Rekord eingestellt, aber ein bisschen mehr sollte es doch sein. Telefonanruf von Petra – jetzt sagte ich es ihr: Alles ist gut, wir haben es geschafft! Mein Blick verschleierte sich etwas, da hatte ich doch ein paar Tropfen der Erleichterung in den Augenwinkeln. Bis 630 Kilometer um 11 Uhr bin ich im Buggy geblieben, dann habe ich mich zu einer Frühstückspause entschlossen. Auf die Frage von einigen anderen Fahrern im Lager, ob ich schon Schluss mache, habe ich geantwortet: Das war die Pflicht, jetzt kommt nur noch die Kür. Matte runter und erst einmal Petra drücken – ohne sie hätte ich das nie geschafft. Mich bei Maik und Michi bedankt, Petra ihren frischen Kaffee wegge-trunken und in Ruhe ein Müsli gegessen, ein Spaziergang zur Toilette – was kann so ein sonniger Morgen am Strand doch schön sein! Und nun? Ich hatte noch 45 Minuten, da konnte ich doch noch etwas Buggy fahren, deswegen war ich ja her-gekommen. Also Matte hoch und rein in den Buggy, die Schmerzen waren weg und ich konnte nun ganz entspannt fahren. Nachdem die große Anspannung von mir abgefallen war, konnte ich entspannt cruisen und bei wieder leicht nachlassendem Wind, mittlerweile mit der 8er-Toxic, mit zwei Klappern bei Manövern an den Wendemarken und dem anschließenden Bodenkontakt gut leben. Als das Feld für das Rennende verkleinert wurde, mein GPS auf 650 Kilometer sprang und laut der an der Deichsel befestigten Uhr nur noch zwei Minuten übrig waren, fuhr ich ins Fahrerlager, um mir das Rennende in aller Ruhe anzusehen. Ich hatte mein Ziel erreicht: Der alte Mann hatte vielen Zweiflern gezeigt, dass alles machbar ist, wenn man es mit festem Willen, aber auch der nötigen Vernunft angeht. Am Montag dachte ich, das macht man einmal im Leben, das genügt. Am Dienstag machte ich mir schon wieder Gedanken, was ich beim nächsten Mal besser machen könnte! ■

ANZEIGE

# Die Facebook-Story als Kinderbuch



Auch als Bundle mit der „aHa“-Sonderedition vom armen Hasen erhältlich!

Was ist denn das, fragt sich Mr. Panly, als er einen Plüschhasen auf dem Weg zur Arbeit findet. Von diesem Zeitpunkt an setzt er alles daran, den kleinen Besitzer des armen Hasen aufzuspüren.

ISBN: 978-3939806547

Buch: 14,80 Euro

Bundle: 34,80 Euro



Bestellungen unter:  
[www.literaturshop24.de](http://www.literaturshop24.de)  
oder telefonisch unter  
040/42 91 77-110



Kinderleicht sollen sie zu bedienen sein, die Schirme für den Buggyspaß. Und sie liefern eine bemerkenswerte Leistung, welche das Dreirad vorantreibt. Dabei sind die Beginner-Modelle sehr einfach aufgebaut. Bei der Waage geht der Trend in Richtung einer Reduzierung auf zwei Ebenen. Aber vor allem die Allrounder werden zu Alleskännern, die sehr viel Spaß machen. Sie besitzen zunehmend mehr Endgeschwindigkeit und laufen gut auf allen Kursen. So treten diese Kites fast in die Fußstapfen der vor acht Jahren aufgeblühten Intermediate-Klasse. Diese wiederum verwässert scheinbar immer mehr zwischen den leistungsstarken Allroundern und den flugstabilen Hochleistern. Denn die Spezies der Hochleister ist nicht nur als Hardcore-Rennwaffe anzusehen, da einige neue Modelle besonders auf eine gute Beherrschbarkeit ausgelegt sind. Doch auch die modernen Intermediates haben einiges zu bieten, gerade wenn die Tugend der Flugstabilität bei der Entwicklung ganz vorne im Pflichtenheft stand.

# Beginner

# Alpha HQ-Powerkites

Beginner



Das Basis-Einsteigermodell ist seit letztem Jahr unterhalb der Beamer angesiedelt. Die Alpha von HQ ist unkompliziert und robust aufgebaut. Die drei kleinen Größen werden im kompletten Set geliefert und bieten so alles, was zum Einstieg nötig ist.

## FACTS

Größe:	Preis:
Alpha 1.4 rtf	129,- Euro
Alpha 2.5 rtf	139,- Euro
Alpha 3.5 rtf	154,- Euro

# Buster Soulfly PKD

Beginner



Die Buster von PKD ist wieder ein reiner Einsteiger-Kite zum günstigen Preis, wie sie es schon beim erfolgreichen Erscheinen der ersten Serie war. Etwas reduzierte Features, dafür sehr robust und in einem neuen, unverwechselbaren Design.

## FACTS

Größe:	Preis:
Buster Soulfly 1.5 irtf	109,- Euro
Buster Soulfly 2.3 irtf	119,- Euro
Buster Soulfly 3.3 irtf	139,- Euro
Buster Soulfly 4.4 irtf	169,- Euro

# Fox Siegers Vliegers

Beginner



Die Cooper Fox ist das neue Beginner-Modell der Cooper-Serie. Für den Einstieg ist die Größen-Range gut gewählt und bietet vor allem auch bei viel Wind einen gut einsetzbaren Zugdrachen zum Buggyfahren. Dabei sind die Geschwindigkeit und die Wendigkeit überraschend hoch.

## FACTS

Größe:	Preis:
Cooper Fox 1.5 rtf	139,- Euro
Cooper Fox 2.5 rtf	159,- Euro
Cooper Fox 3.5 rtf	179,- Euro
Cooper Fox 4.5 rtf	219,- Euro

# Helium II U-Turn

Beginner



Die für satten Zug, Qualität und Leistung bekannte Helium ist seit mehreren Jahren in dieser Version auf dem Markt. Ein hochwertiges Tuch, gute Verarbeitung und die Liros-Waage machen die Helium II zum Premium-Einsteiger. Gute Leistung und eine große Range zeichnen den Beginnerkite aus.

## FACTS

Größe:	Preis:
Helium II 1.8	185,- Euro
Helium II 2.2	205,- Euro
Helium II 2.8	238,- Euro
Helium II 3.5	270,- Euro
Helium II 4.4	283,- Euro
Helium II 5.5	310,- Euro
Helium II 6.8	353,- Euro
Helium II 8.5	390,- Euro
Helium II 10.6	450,- Euro

# Hornet II Peter Lynn

Beginner



Die Hornet ist der günstige Einstiegsschirm von Peter Lynn, welcher in der aktuellen Version durch fehlerverzeihendes Flugverhalten besticht. Weiteres Potenzial über die Bremsen zeichnet den Kite aus, wobei auch auf ausreichende Wendigkeit Wert gelegt wurde. Das ist insofern wichtig, als auch die größeren Ausführungen gut um die Ecke kommen. Lieferung im soliden Bag mit reichhaltigem Zubehör wie Lenkset, Kitekiller, Bodenanker und Anleitung.

## FACTS

Größe:	Preis:
Hornet II 2.0 rtf	199,- Euro
Hornet II 3.0 rtf	229,- Euro
Hornet II 4.0 rtf	259,- Euro
Hornet II 5.0 rtf	289,- Euro
Hornet II 6.0 rtf	319,- Euro

# Octane *Ozone*

**Beginner**



Als Nachfolger des Einsteigermodells Flow hat Ozone dieses Jahr die Octane vorgestellt. Das Konstruktionsprinzip mit A-B-Waage und gutem Potenzial auf der Bremse ist gleich geblieben, die Preise wurden etwas gesenkt. Das gut ausgestattete Set ist anstelle von Handles auch in einer Version mit Bar erhältlich.

## FACTS

Größe:	Preis:
Octane 2.0 rtf	185,- Euro
Octane 3.0 rtf	205,- Euro
Octane 4.0 rtf	255,- Euro
Octane 5.0 rtf	267,- Euro

# Quattro *Ozone*

**Beginner**



Das sehr verzeihende Einsteigermodell – vormals IMP Quattro – trägt jetzt ausschließlich die Bezeichnung Quattro und ist in vier Größen verfügbar. Beim Aufdruck 1.6 bis 3.0 handelt es sich allerdings um die Spannweite, sodass diese mit den üblichen Quadratmeter-Bezeichnungen anderer Vierleiner nicht direkt vergleichbar ist. So haben die komplett mit komfortablen Handles und Kitekillern ausgerüsteten Quattros in Wahrheit 1.0, 1.5, 2.5 und 2.9 Quadratmeter Fläche.

## FACTS

Größe:	Preis:
Quattro 1.6/1.0 irtf	110,- Euro
Quattro 2.0/1.5 irtf	130,- Euro
Quattro 2.5/2.5 irtf	155,- Euro
Quattro 3.0/2.9 irtf	175,- Euro

# Speedy III *Libre*

**Beginner**



Der legendäre Einsteiger-Kite ist seit letztem Jahr in der dritten Modellreihe verfügbar, wobei typische Features, wie ordentlich Potenzial über die Bremsen bei guter Flugstabilität verbunden mit easy Handling, noch ausgebaut wurden. Dabei sind die Endgeschwindigkeit und das Amwindverhalten bemerkenswert.

## FACTS

Größe:	Preis:
Speedy III 1.5	169,- Euro
Speedy III 2.0	188,- Euro
Speedy III 3.0	229,- Euro
Speedy III 4.0	249,- Euro
Speedy III 5.0	289,- Euro
Speedy III 6.5	339,- Euro
Speedy III 8.5	419,- Euro
Speedy III 11.0	498,- Euro

# Striker *Wolkenstürmer*

**Beginner**



Seit 2009 ist der günstigste Einstiegsvierleiner von Wolkenstürmer die Striker, welche in drei Größen angeboten wird. Einfaches Flugverhalten und weiteres Potenzial über die Bremsen zeichnen die Beginner-Serie aus. Als Lieferung im soliden Rollbag mit komplettem Lenkset und Anleitung ist die Striker im Handel erhältlich.

## FACTS

Größe:	Preis:
Striker 2.0 rtf	125,- Euro
Striker 3.0 rtf	149,- Euro
Striker 4.0 rtf	164,- Euro

# Zebra Checka *Libre*

**Beginner**



Bei der Checka handelt es sich um einen gutmütigen Schirm für die ersten Schritte mit einem Vierleiner, der über einen sanften und gleichmäßigen Druckaufbau verfügt. Obwohl der Fokus auf günstigen Preisen liegt, wird auf langlebige Materialien und gute Verarbeitung Wert gelegt. Auch in Kite-only-Ausstattung erhältlich.

## FACTS

Größe:	Preis:
Zebra Checka 1.5 rtf	123,50 Euro
Zebra Checka 2.5 rtf	133,50 Euro
Zebra Checka 3.4 rtf	143,50 Euro
Zebra Checka 4.0 rtf	163,50 Euro

# Beamer V

## HQ-Powerkites

Allrounder



In der fünften Generation hat die Beamer letztes Jahr ordentlich zugelegt. Flugstabilität und Sicherheit wurden mit mehr Leistung gepaart, sodass ambitionierte Kiter verstärkt Spaß mit dem Schirm haben werden. Alle vier Größen sind im kompletten Set im Angebot.

### FACTS

Größe:	Preis:
Beamer V 2.0 rtf	184,- Euro
Beamer V 3.0 rtf	209,- Euro
Beamer V 4.0 rtf	229,- Euro
Beamer V 5.0 rtf	254,- Euro

# Core

## Peter Lynn

Allrounder



Test KITE & friends 4/2009

In der hochwertigen Pro-Range angesiedelt ist weiterhin die Core von Peter Lynn. Bei dem soliden Begleiter wurde zur letzten Saison die Waage optimiert, um die Kontrolle der Kraftentwicklung noch weiter zu verbessern. Die hochwertigen Materialien statten einen langlebigen Kite aus, der für endlose Stunden Buggyfreuden sorgen soll. 2011 wurden die Farben überarbeitet.

### FACTS

Größe:	Preis:
Core 1.8 rtf	275,- Euro
Core 2.3 rtf	295,- Euro
Core 3.0 rtf	325,- Euro
Core 4.0 rtf	359,- Euro
Core 5.1 rtf	399,- Euro
Core 6.7 rtf	429,- Euro

# Magma II

## Elliot

Allrounder



Test KITE & friends 6/2010

Die vor zwei Jahren mit einem neuen Design auf den Markt gekommene Magma II ist in sechs Größen erhältlich und wird komplett mit Schnüren, Handles und einem Kitebag geliefert. Ein einfaches Trimm-system ermöglicht die Anpassung an die vom Piloten gewünschte Flugcharakteristik. Jede Größe besitzt ihren eigenen Farbcode.

### FACTS

Größe:	Preis:
Magma II 1.5 rtf	139,- Euro
Magma II 2.0 rtf	159,- Euro
Magma II 3.0 rtf	179,- Euro
Magma II 4.0 rtf	210,- Euro
Magma II 5.0 rtf	249,- Euro
Magma II 6.5 rtf	319,- Euro

# One

## Siegers

Allrounder



Einen durchdachten Kite der Cooper-Serie hat Siegers mit der Cooper One im Allroundersegment platziert. Problemlos im Handling und wendig. Ein unkomplizierter Kite für Buggyfahrer, die einen verlässlichen Partner suchen, aber gerne auch einmal eine gute Geschwindigkeit fahren wollen. Die One ist, kurz gesagt, simpel, sportlich und langlebig!

### FACTS

Größe:	Preis:
Cooper One 2.0 rtf	179,- Euro
Cooper One 3.1 rtf	199,- Euro
Cooper One 4.2 rtf	229,- Euro
Cooper One 5.5 rtf	259,- Euro
Cooper One 7.5 rtf	339,- Euro

# Rage

## Flexifoil

Allrounder



Die Rage ist bereits länger erhältlich und hat mit ihrem ausgefallenen Design ein Alleinstellungsmerkmal. Sie ist ein Allrounder – von den ersten Kite-Versuchen bis hin zum Freizeitvergnügen. Mit seiner hohen Kontrollierbarkeit und sanften Kraftentwicklung ist der Kite ein verlässlicher Begleiter im Sport.

### FACTS

Größe:	Preis:
Rage 1.8 rtf	255,- Euro
Rage 2.5 rtf	300,- Euro
Rage 3.5 rtf	375,- Euro
Rage 4.7 rtf	450,- Euro

# Ventura II *Wolkenstürmer*

Allrounder



Test KITE & friends 4/2012

Der solide Allrounder Ventura von Wolkenstürmer ist zu diesem Jahr abgelöst worden. Aus dem Retro-Kite für alle Fälle ist ein Highend-Allrounder mit leichtem Gleitschirm-Segeltuch in modernem Look geworden. Die Endgeschwindigkeit und die Amwindleistungen wurden entscheidend verbessert, ohne allzu viel von der Gutmütigkeit des dankbaren Begleiters herauszunehmen. Somit kann man noch dynamischer unterwegs sein, ohne dass man überfordert wird.

## FACTS

Größe:	Preis:
Ventura II 1.8	139,- Euro
Ventura II 2.5	169,- Euro
Ventura II 3.5	199,- Euro
Ventura II 5.0	229,- Euro

# Viper S *Peter Lynn*

Allrounder



Test Vorgängermodell KITE & friends 6/2007

Der klassische Buggykite Viper besitzt seit 2011 eine andere Farbgebung, soll aber weiterhin Speed ohne Stress bieten. Leichtes Handling und gute Flugstabilität zusammen mit wenig Seitenzug und Lift machen das Fahren entspannend. Die Viper wird im hochwertigen Bag mit Flugset und Kitekillern geliefert.

## FACTS

Größe:	Preis:
Viper S 2.6 rtf	219,- Euro
Viper S 3.9 rtf	259,- Euro
Viper S 5.3 rtf	309,- Euro
Viper S 6.8 rtf	349,- Euro

# Zebra Z1 *Libre*

Allrounder



Test KITE & friends 2/2007

Die Zebra-Allrounder-Serie – von Libre vertrieben – bietet gute Performance bei hoher Flugstabilität. Der Bremsensatz ermöglicht einen weiteren Kraftzuwachs. Hochwertige Materialien und gute Verarbeitung versprechen ein langes Kite-Leben zum überraschend günstigen Preis. Die erfreulich große Range reicht bis zur 10.0-Quadratmeter-Version.

## FACTS

Größe:	Preis:
Zebra Z1 1.5	108,- Euro
Zebra Z1 2.5	128,- Euro
Zebra Z1 3.4	164,- Euro
Zebra Z1 4.0	198,- Euro
Zebra Z1 5.0	219,- Euro
Zebra Z1 6.5	279,- Euro
Zebra Z1 8.0	318,- Euro
Zebra Z1 10.0	399,- Euro

# Savage *Radsails*

Allrounder Freestyle



Die zweite Version des spanischen Freestylekites hat einige Verbesserungen erfahren. So wurde die Bremswaage im mittleren Bereich überkreuzt und durch ein Cross-Bridle-System der Hauptwaage wird das Lenkverhalten unterstützt. Mit dem Bremsensatz wird nun auch ordentlich Liftpotenzial generiert, welches sanft und gut kontrollierbar abgerufen werden kann.

## FACTS

Größe:	Preis:
Savage II 4.5 rtf	430,- Euro
Savage II 5.5 rtf	460,- Euro
Savage II 6.5 rtf	500,- Euro
Savage II 8.5 rtf	695,- Euro

# Twister IIR *Peter Lynn*

Allrounder Freestyle



Test Vorgängermodell KITE & friends 5/2009

Der Allrounder Twister mit Grundzug und Lift hat in der neuen Version ein anderes Design erhalten und passt sich so perfekt in die Access-Serie ein. Die Twister besitzt weiterhin eine respektable Leistung für die Allrounder-Klasse und führt den Buggykite zum Freestyle hin. Eine neue Dyneemawaage und Verstärkungen an den Profildurchlässen werten die Twister IIR auf.

## FACTS

Größe:	Preis:
Twister IIR 3.0 rtf	259,- Euro
Twister IIR 4.1 rtf	299,- Euro
Twister IIR 5.6 rtf	349,- Euro
Twister IIR 7.7 rtf	419,- Euro

## Blade V Flexifoil

Intermediates



Ein echter Powerkite ist die Blade auch in ihrer inzwischen fünften Auflage. Dabei setzen die Engländer auf enorme Power, die selbst zum Freestylen eingesetzt werden kann. Die Blade V kann auch an der Bar geflogen werden.

### FACTS

Größe:	Preis:
Blade V 4.0	315,- Euro
Blade V 4.9	350,- Euro
Blade V 6.5	430,- Euro

## Blade VIP Flexifoil

Intermediates



Als Erweiterung der Range wurde auf der Basis des Shapes der Blade IV und der Features der Blade V ein großer Powerkite entwickelt. Hiermit soll bei Lift und Zugkraft das Maximum erreicht werden, was nun von den Cracks der Freestyle-Szene zu handhaben ist: ein Paket für VIPs.

### FACTS

Größe:	Preis:
Blade VIP 8.5	545,- Euro

## Blurr Flexifoil

Intermediates



Seit einem Jahr gibt es von Flexifoil den Intermediate Blurr, welcher auf Speed ausgelegt ist und somit besonders zum Buggykiten geeignet erscheint. Der Kite ist in vier Größen lieferbar.

### FACTS

Größe:	Preis:
Blurr 2.5 rtf	215,- Euro
Blurr 3.5 rtf	220,- Euro
Blurr 5.0 rtf	280,- Euro
Blurr 6.5 rtf	290,- Euro

## Lava II Elliot

Intermediates



Die Lava II ist in dieser vor zwei Jahren erschienenen Version mit deutlich gewachsenem Leistungspotenzial erhältlich. Dabei ist das ruhige, gutmütige Verhalten erhalten geblieben. Für den Sturmeinsatz ist sogar eine kleine 1.1-Quadratmeter-Version unter der 1.5er-Größe zu haben. Alle Kites sind im Ready-to-fly-Set mit Schnüren und Griffen erhältlich.

### FACTS

Größe:	Preis:
Lava II 1.1 rtf	135,- Euro
Lava II 1.5 rtf	149,- Euro
Lava II 2.2 rtf	179,- Euro
Lava II 3.0 rtf	249,- Euro
Lava II 4.1 rtf	299,- Euro
Lava II 5.5 rtf	339,- Euro
Lava II 7.5 rtf	369,- Euro
Lava II 10.2 rtf	419,- Euro

## Method Ozone

Intermediates



Ein Intermediate, bei dem das Know-how aus dem Gleitschirmbau verwendet wurde und der die Verwandtschaft zu Quattro und Octane nicht leugnen kann. Bei guten Leistungen ist der stark gekrümmte Kite überraschend flugstabil.

### FACTS

Größe:	Preis:
Method 2.3 rtf	323,- Euro
Method 3.0 rtf	358,- Euro
Method 4.0 rtf	398,- Euro
Method 5.0 rtf	437,- Euro
Method 6.5 rtf	485,- Euro

# Oxigen III

U-Turn

Intermediates



Test KITE & friends 6/2009

Diesen qualitativ hochwertigen und gutmütigen Kite hat U-Turn weiterhin im Programm. Die leistungsstarken Geschwister der Oxigen III, welche ebenfalls mit dem neuen PPN-Profilnasensystem von U-Turn angekündigt waren, lassen weiter auf sich warten, wobei das Konzept der Oxigen III wirklich neugierig macht.

## FACTS

Größe:	Preis:
Oxigen III 2.5	349,- Euro
Oxigen III 3.5	379,- Euro
Oxigen III 4.5	429,- Euro
Oxigen III 5.5	479,- Euro
Oxigen III 6.5	529,- Euro
Oxigen III 7.5	599,- Euro
Oxigen III 9.0	799,- Euro

# Reactor II

Peter Lynn

Intermediates



Test KITE & friends 1/2010

Die Reactor von Peter Lynn hat sich als sehr leistungsstarker Intermediate einen Namen gemacht, und die Reactor II konnte mühelos in ihre Fußstapfen treten. Mit einer Leistung nahe der eines Hochleisters ist das Flugverhalten verzeihend. Neue Farben gab es zur Saison 2011. Der Kite wird in einem edlen Bag im Set mit Schnur, Griffen und Bodenanker geliefert.

## FACTS

Größe:	Preis:
Reactor II 2.2 rtf	349,- Euro
Reactor II 2.8 rtf	375,- Euro
Reactor II 3.5 rtf	395,- Euro
Reactor II 4.4 rtf	439,- Euro
Reactor II 5.5 rtf	489,- Euro
Reactor II 6.9 rtf	545,- Euro
Reactor II 8.6 rtf	589,- Euro
Reactor II 10.8 rtf	629,- Euro

# Sniper

MG-Kites

Intermediates



Test KITE & friends 6/2010

Der Intermediate Sniper bildete die erste eigene Kite-Serie von Maarten de Graauw. Neben diesem gut verarbeiteten Kite wird ab 2012 der Hochleister Mumba angeboten.

## FACTS

Größe:	Preis:
Sniper 2.3	299,- Euro
Sniper 3.2	349,- Euro
Sniper 4.3	389,- Euro
Sniper 5.7	445,- Euro
Sniper 7.4	498,- Euro
Sniper 9.7	576,- Euro

# Toxic

HQ-Powerkites

Intermediates



Test KITE & friends 6/2011

In sechs Größen ist die Toxic seit einem Jahr die Nachfolgerin der Crossfire im Intermediate-Segment von HQ. Dabei soll die abrufbare Leistung näher an einen Hochleister herangerückt sein, was zu hohen Endgeschwindigkeiten führt. Aber vor allem die Kontrollierbarkeit der Power ist das wichtigste Feature, wobei auch auf das Drehverhalten Wert gelegt wurde. Die Toxic wird im Set mit Flugschnüren und Zubehör angeboten.

## FACTS

Größe:	Preis:
Toxic 2.0 rtf	239,- Euro
Toxic 3.0 rtf	275,- Euro
Toxic 4.0 rtf	305,- Euro
Toxic 5.0 rtf	339,- Euro
Toxic 6.6 rtf	379,- Euro
Toxic 8.0 rtf	439,- Euro

# Vampir3

Libre

Intermediates



Test KITE & friends 5/2011

Die Vampir3 ist im Jahr 2011 in den gleichen acht Größen wie ihr Vorgängermodell erschienen. Neben technischen Aufwertungen sticht natürlich das neue, außergewöhnliche Segeldesign sofort heraus, welches in drei Farbkombinationen je nach Größe angeboten wird. Durch die ausgewogenen Eigenschaften ist der Intermediate unter schwierigen Bedingungen noch fehlerverzeihender, das gute Amwindverhalten wurde dabei beibehalten.

## FACTS

Größe:	Preis:
Vampir3 1.8	239,- Euro
Vampir3 2.3	269,- Euro
Vampir3 3.0	323,- Euro
Vampir3 4.0	379,- Euro
Vampir3 5.2	419,- Euro
Vampir3 6.5	449,- Euro
Vampir3 8.0	519,- Euro
Vampir3 10.0	585,- Euro

# Hochmeister

Es ist wieder überraschend viel Bewegung in diesem Segment. Modelle wie die Century II oder die Electra II sind besonders auf gutes Handling und wenig Risiko ausgelegt, führen aber jüngst sogar Erfolge in Club- und Open-Class ein. Und selbst bei der zur Erfolgslegende avancierenden Vapor sind es neben der stets präsenten Zugkraft auch die Flugstabilität und die Handling-Eigenschaften, welche für die vielen Siege verantwortlich sind. Schön ist aber, dass hier schon die neuesten Entwicklungen der Konkurrenz zum Angriff in den Startlöchern bereitstehen. Bei den Buggyrennen geht es längst nicht mehr darum, welches der beste Racekite ist, sondern welche Kombination aus Pilot und Kite am besten zu den vorherrschenden Bedingungen passt. Und diese differieren von Spot zu Spot, von Rennkurs zu Rennkurs und natürlich mit Wind und Wetter zum Teil extrem.



# Century Soulfly II PKD

Hochleister



Test KITE & friends 2/2010

Vor zwei Jahren in sieben Größen erschienen, wurde die 6.0er durch zwei Varianten in 5.5 und 6.7 abgelöst. Der Kite überzeugt mit guter Verarbeitung – aber gegenüber der Combat gemäßiger Streckung und weniger aggressiven Flugeigenschaften – die Gemeinde der leistungsorientierten Freizeitpiloten.

## FACTS

Standard Größe:	Preis:
Century 2.2	215,- Euro
Century 2.8	255,- Euro
Century 3.5	295,- Euro
Century 4.5	340,- Euro
Century 5.5	382,- Euro
Century 6.7	445,- Euro
Century 8.0	480,- Euro
Century 10.0	555,- Euro

# Century Soulfly II G PKD

Hochleister



Test KITE & friends 2/2010

Die Version G der neuen Century zeichnet sich durch ein leichteres, hochwertiges Gleitschirmtuch aus. Mit der 12.5er und der jetzt feineren Abstufung ist der Kite auch für Rennen gut abgestimmt.

## FACTS

Größe Gleitschirmtuch:	Preis:
Century 2.2	273,- Euro
Century 2.8	323,- Euro
Century 3.5	374,- Euro
Century 4.5	431,- Euro
Century 5.5	480,- Euro
Century 6.7	560,- Euro
Century 8.0	609,- Euro
Century 10.0	704,- Euro
Century 12.5	855,- Euro

# Combat PKD

Hochleister



Test KITE & friends 1/2008

PKDs Combat ist mit ihren zehn Größen schon etwas länger auf dem Markt. Natürlich wird der Hochleister aus besten Materialien produziert. Bei diesem leistungsorientierten Arbeitstier werden Ober- und Untersegel immer einfarbig in Rot, Blau oder Schwarz gehalten. Die große 15.4er wird mit einer Unterdecke aus speziellem, leichtem Tuch gefertigt.

## FACTS

Größe:	Preis:
Combat 2.4	450,- Euro
Combat 2.9	475,- Euro
Combat 3.5	509,- Euro
Combat 4.2	590,- Euro
Combat 5.0	625,- Euro
Combat 6.0	695,- Euro
Combat 7.2	765,- Euro
Combat 8.6	850,- Euro
Combat 10.3	950,- Euro
Combat 12.4	1.050,- Euro
Combat 15.4	1.509,- Euro

# Cooper VR Siegers Vliegers

Hochleister



Test KITE & friends 5/2009

Besonders durch ihren günstigen Preis machen die Cooper-Kites auf sich aufmerksam. Die vom niederländischen Hersteller Siegers Vliegers gebauten Schirme sind in acht Größen erhältlich. Die VR besitzt eine überarbeitete Waage und die Größe 6.2 ist hinzugekommen. Die 10.2 ULV besitzt ein leichteres 27-Gramm-Skytex-Tuch.

## FACTS

Größe:	Preis:
Cooper VR 1.6	159,- Euro
Cooper VR 2.1	169,- Euro
Cooper VR 2.6	219,- Euro
Cooper VR 3.3	267,- Euro
Cooper VR 4.4	319,- Euro
Cooper VR 5.6	377,- Euro
Cooper VR 6.2	399,- Euro
Cooper VR 6.9	435,- Euro
Cooper VR 8.3	540,- Euro
Cooper VR 10.2	569,- Euro
Cooper VR 10.2 ULV	699,- Euro

# Electra

## Wolkenstürmer

Hochleister



Test KITE & friends 5/2011

Der Nachfolger der ersten Electra ist dank ordentlicher Steigerung von Speed und Kreuzvermögen nun als Hochleister platziert, wobei neben gutem Drehvermögen und ordentlich Potenzial über die Bremsen besonders auf die sicherheitsrelevanten Features, wie eine stabile Fluglage und wenig unnötiger Lift, geachtet wurde. Bei der Materialwahl und der Verarbeitung wurden Gleitschirmstandards angelegt. Neu sind die Größen 3.2 und 13.0.

## FACTS

Größe:	Preis:
Electra 3.2	299,- Euro
Electra 4.0	369,- Euro
Electra 5.0	399,- Euro
Electra 6.3	499,- Euro
Electra 8.0	575,- Euro
Electra 10.5	690,- Euro
Electra 13.0	790,- Euro

# Mumba

## MG-Kites

Hochleister



Die Mumba ist der neueste Kite in der MG-Serie. Nach fast zwei Jahren Entwicklungszeit ist Maarten de Graaafs Hochleister rennfertig. Seine Ausrichtung ist aggressiv nach dem Motto „Nur für echte Männer“ ausgelegt. Die Serie ist in neun Größen abgestuft und kommt dieses Jahr auf den Markt.

## FACTS

Größe:	Preis:
Mumba 3.2	340,- Euro
Mumba 3.9	420,- Euro
Mumba 4.8	490,- Euro
Mumba 5.9	560,- Euro
Mumba 7.2	650,- Euro
Mumba 8.7	730,- Euro
Mumba 10.4	830,- Euro
Mumba 12.3	890,- Euro
Mumba 14.4	990,- Euro

# Prodigy

## HQ-Powerkites

Hochleister



Test KITE & friends 3/2011

Seinen ersten Hochleister hat HQ vor zwei Jahren mit der Prodigy etwas verspätet präsentiert. Der Kite wurde kompromisslos auf den Renneinsatz getrimmt und soll ein Maximum an Speed und Performance auf allen Kursen bieten. Auch auf die Möglichkeit der Leistungssteigerung über die Bremse wurde Wert gelegt.

## FACTS

Größe:	Preis:
Prodigy 3.4 rtf	429,- Euro
Prodigy 4.2 rtf	455,- Euro
Prodigy 5.5 rtf	525,- Euro
Prodigy 6.7 rtf	609,- Euro
Prodigy 8.2 rtf	675,- Euro
Prodigy 10.5 rtf	769,- Euro
Prodigy 12.0 rtf	839,- Euro

# Spirit

## Libre

Hochleister



Test KITE & friends 5/2008

Der Hochleister von Libre ist bereits einige Zeit auf dem Markt und hat inzwischen viele Rennerfolge eingefahren. Die Flugstabilität ist überraschend gut. So lassen sich von erfahrener Hand hohe Fluggeschwindigkeiten erzielen und alle Manöver zelebrieren. Die elf Größen decken dabei den Windbereich bestens ab.

## FACTS

Größe:	Preis:
Spirit 2.6	399,- Euro
Spirit 3.3	478,- Euro
Spirit 3.9	528,- Euro
Spirit 4.7	588,- Euro
Spirit 5.5	650,- Euro
Spirit 6.6	719,- Euro
Spirit 7.7	789,- Euro
Spirit 9.0	860,- Euro
Spirit 10.5	950,- Euro
Spirit 12.5	1.030,- Euro
Spirit 15.5	1.090,- Euro

# Vapor

Peter Lynn



Test KITE & friends 3/2010

Der Wettbewerbshochleister von Peter Lynn hat in den letzten Jahren viele Erfolge eingefahren. In 12 Größen geht der mit besten Materialien ausgestattete Wettkampfschirm an den Start und vereint gutes Handling mit enormer Performance, vom Aufkreuzen bis auf den Raumwindkurs. Zur Saison 2011 hat die Vapor ein neues Tuch bekommen, welches noch mehr Leistung bieten soll.

## FACTS

Hochleister

Größe:	Preis:
Vapor 2.3	419,- Euro
Vapor 2.7	439,- Euro
Vapor 3.2	489,- Euro
Vapor 3.8	539,- Euro
Vapor 4.5	589,- Euro
Vapor 5.4	635,- Euro
Vapor 6.5	719,- Euro
Vapor 7.8	769,- Euro
Vapor 9.4	869,- Euro
Vapor 11.2	925,- Euro
Vapor 13.4	1.029,- Euro
Vapor 16.1	1.079,- Euro

# Yakuza GT

Ozone



Test KITE & friends 4/2009

Die Yakuza GT ist ein dynamischer Kite, der im Renneinsatz schon recht anspruchsvoll ist. Die Serie bietet mit 11 Größen bis hin zu gewaltigen 17 Quadratmetern eine große Range. Features wie wenig Seitenzug, viel Speed und ordentlich Potenzial auf der Bremse versprechen einen leistungsstarken Schirm. Die Preise wurden zur Saison 2011 radikal gesenkt.

## FACTS

Hochleister

Größe:	Preis:
Yakuza GT 2.5	376,- Euro
Yakuza GT 3.0	447,- Euro
Yakuza GT 3.7	455,- Euro
Yakuza GT 4.5	491,- Euro
Yakuza GT 5.5	530,- Euro
Yakuza GT 6.8	610,- Euro
Yakuza GT 8.3	701,- Euro
Yakuza GT 10.0	732,- Euro
Yakuza GT 12.0	772,- Euro
Yakuza GT 14.0	843,- Euro
Yakuza GT 17.0	895,- Euro

# Zebra Z2

Libre



Test KITE & friends 1/2009

Die Nachfolge der guten, alten Bora hat die Zebra Z2 bereits einige Jahre gut gemeistert. Mit für einen Hochleister recht einfachem Aufbau wird von den Zebras überraschend gute Leistung generiert, welche auch im Wettbewerb bereits von sich reden gemacht hat. Die in nur einer Farbvariante lieferbaren Zebras sind bei guten Materialien relativ günstig.

## FACTS

Hochleister

Größe:	Preis:
Zebra Z2 2.5	215,- Euro
Zebra Z2 3.0	279,- Euro
Zebra Z2 3.5	339,- Euro
Zebra Z2 4.3	358,- Euro
Zebra Z2 5.0	398,- Euro
Zebra Z2 6.0	465,- Euro
Zebra Z2 7.0	498,- Euro
Zebra Z2 8.5	528,- Euro
Zebra Z2 10.0	598,- Euro
Zebra Z2 12.0	639,- Euro
Zebra Z2 14.0	699,- Euro

# Zebra Z3

Libre



Die Z3 ist der brandneue Zebra-Racekite mit besonders schlankem Flügel. Erfolge im Wettbewerb sprechen für die Leistungsfähigkeit.

## FACTS

Hochleister

Größe:	Preis:
Zebra Z3 2.7	339,- Euro
Zebra Z3 3.2	368,- Euro
Zebra Z3 3.8	397,- Euro
Zebra Z3 4.5	448,- Euro
Zebra Z3 5.4	490,- Euro
Zebra Z3 6.6	570,- Euro
Zebra Z3 7.7	618,- Euro
Zebra Z3 9.0	690,- Euro
Zebra Z3 10.4	780,- Euro
Zebra Z3 12.0	890,- Euro
Zebra Z3 14.0	960,- Euro
Zebra Z3 16.0	1.050,- Euro

# SHOPADRESSEN

Die Spezialisten für Drachensport

10000

Flying Colors GmbH  
Eisenacher Str. 81, 10823 Berlin  
Tel: 030/78 70 36 36  
Fax: 030/78 70 36 37  
E-Mail: [info@flying-colors.de](mailto:info@flying-colors.de)  
Internet: [www.vomwindeverweht.de](http://www.vomwindeverweht.de)

20000

Wolkenstürmer KITES & Coffee  
Osterstr. 20, 20259 Hamburg  
Tel: 040/40 17 11 33  
Fax: 040/491 48 34



FIPS Drachen, Spaß und Spiel  
Am Berge 37,  
21335 Lüneburg  
Tel: 041 31/40 47 69  
Fax: 041 31/40 20 98  
Internet: [www.fips-laden.de](http://www.fips-laden.de)



Drachenstore  
Königsweg 16, 24103 Kiel  
Tel: 04 31/240 86 81  
Fax: 0431/240 86 82  
E-Mail: [info@drachenstore.de](mailto:info@drachenstore.de)  
Internet: [www.drachenstore.de](http://www.drachenstore.de)



Metropolis  
Lecker Chaussee 36 a, 24983 Handewitt  
Tel: 046 08/97 02 70  
Fax: 046 08/97 02 71



Drachenkiste St. Peter-Ording  
Badallee 5,  
25826 Sankt Peter-Ording  
Tel: 048 63/95 02 03  
Internet: [www.drachenkiste-spo.de](http://www.drachenkiste-spo.de)

Drachenhöhle Sylt  
Friedrichstr. 6,  
25980 Westerland  
Tel: 046 51/92 97 90

Flic Flac Emden  
Brückstr. 2, 26725 Emden  
Tel: 049 21/2 69 33  
Fax: 049 21/2 03 48

Kite & Buggy  
E-Mail: [info@kiteandbuggy.com](mailto:info@kiteandbuggy.com)  
Internet: [www.kiteandbuggy.com](http://www.kiteandbuggy.com)

30000

Traumtänzer - Der Drachenladen  
Kurze Geismarstraße 34, 37073 Göttingen  
Tel: 05 51/5 81 63  
Fax: 05 51/48 79 38

40000

Drachenladen Rieleit  
Münsterstr. 71, 40476 Düsseldorf  
Tel: 02 11/46 61 01  
Fax: 02 11/44 30 37  
E-Mail: [info@drachen-laden.de](mailto:info@drachen-laden.de)  
Internet: [www.drachen-laden.de](http://www.drachen-laden.de)

AUFWIND Drachenladen  
Schloßbleiche 18, 42103 Wuppertal  
Tel: 02 02/31 33 91  
Fax: 02 02/31 47 65  
E-Mail: [info@aufwind-wuppertal.de](mailto:info@aufwind-wuppertal.de)

Drachenwerkstatt  
Schmitz & Vogel GmbH  
Margaretenstr. 71, 45144 Essen  
Tel: 02 01/70 26 74  
Fax: 02 01/70 18 59  
E-Mail: [drachenwerkstatt@drachenwerkstatt.de](mailto:drachenwerkstatt@drachenwerkstatt.de)

Der Bauchladen  
Osnabrücker Straße 264, 48429 Rheine  
Tel: 059 71/98 06 57  
Fax: 059 71/98 06 58  
E-Mail: [drachen-in-rheine.de](mailto:drachen-in-rheine.de)  
Internet: [www.kreativ-und-hobby.de](http://www.kreativ-und-hobby.de)

50000



PatteVogel  
Ehrenstr. 43 b, 50672 Köln  
Tel: 02 21/258 31 29  
Fax: 02 21/258 31 54  
Internet: [www.pattevogel.de](http://www.pattevogel.de)

Leyendecker Bastelstube GmbH & Co. KG  
Saarstr. 6-12, 54290 Trier  
Tel: 06 51/71 68 41  
Fax: 06 51/71 68 46  
E-Mail: [kontakt@bastelstube.de](mailto:kontakt@bastelstube.de)

60000

Drachenmarkt.de  
Am Mühlberg 3, 61197 Florstadt  
Tel: 060 35/20 82 85  
Fax: 060 35/20 82 86  
E-Mail: [drachen@ryll.de](mailto:drachen@ryll.de)

Drachenparadies.com  
Frankfurter Str. 21, 64293 Darmstadt  
Tel: 061 51/470 71  
Fax: 061 51/470 72  
E-Mail: [drachenparadies@t-online.de](mailto:drachenparadies@t-online.de)

Kitearea Kitesailing-Adventures  
Schöne Aussicht 49, 65193 Wiesbaden  
Tel: 06 11/137 26 09, mobil: 01 76/10 36 87 11  
E-Mail: [info@kitearea.de](mailto:info@kitearea.de)  
Internet: [www.kitearea.de](http://www.kitearea.de)

70000

Sputnik Drachen & Spiele  
Nürtingerhofstr. 10, 72764 Reutlingen  
Tel: 071 21/34 08 37  
Fax: 071 21/34 08 27  
E-Mail: [sputnik00@aol.com](mailto:sputnik00@aol.com)

Air-Games  
Eichenstraße 15, 78083 Dauchingen  
Tel: 077 20/993 26 90  
Fax: 077 20/993 26 91  
E-Mail: [info@air-games.de](mailto:info@air-games.de)  
Internet: [www.air-games.de](http://www.air-games.de)

80000

Drachenbox  
Bronnerstraße 12,  
88400 Biberach-Ringschnait  
Tel: 073 52/89 79  
Fax: 073 52/89 79

WAS ES IM BINNENLAND ZU BEACHTEN GILT

# Vom Strand

Die meisten von uns haben das Buggykiten an der Küste für sich entdeckt. Nicht umsonst wird unser Sport mit der Nordsee, weiten Stränden, gleichmäßigem Seewind und dem dazugehörigen Urlaubs-Feeling assoziiert. Zurück von den Nordseestränden bleibt die Sehnsucht nach Meer. Doch Zeit, Beruf, Familie und nicht zuletzt auch der finanzielle Aufwand sprechen dagegen. Was nun?

Nach etwas Recherche stellt man fest, dass viele Buggykiter ihr Hobby auf der Wiese betreiben. Das ist doch eine echte Alternative: Buggykiten vor der Haustür! Also auf zum nächstgelegenen Binnenlandspot!

Von der gelungenen Strandsession weiß man, dass die Basics sitzen und das eigene Equipment sicher beherrscht wird. Und auch die Gelegenheit, bei befreundeten Kitemern einmal mit einem Hochleister unterwegs gewesen zu sein, gibt einem die Sicherheit zu wissen, was man macht. Auf der Wiese angekommen, dann die Ernüchterung: Die gewählte Kite-Größe will nicht passen; der ach so vertraute Kite klappt ständig weg; die huckelige Wiese bereitet Schwierigkeiten beim Anfahren und irgendwie kommt der Wind auch ständig aus einer anderen Richtung ... das soll Spaß machen? Viele kapitulieren an dieser Stelle und bereiten den nächsten Strandurlaub vor.

Wenn man nicht gleich „den Kite ins Korn wirft“, sondern sich auf die besonderen Bedingungen im Binnenland einlässt und versucht, die beschriebenen Schwierigkeiten zu bewältigen, kann dies neben dem



# zur Wiese

Spaß, sein Hobby deutlich öfter ausüben zu können, auch die eigenen Skills erheblich verbessern. Worauf sollte man also achten?

## Der Spot

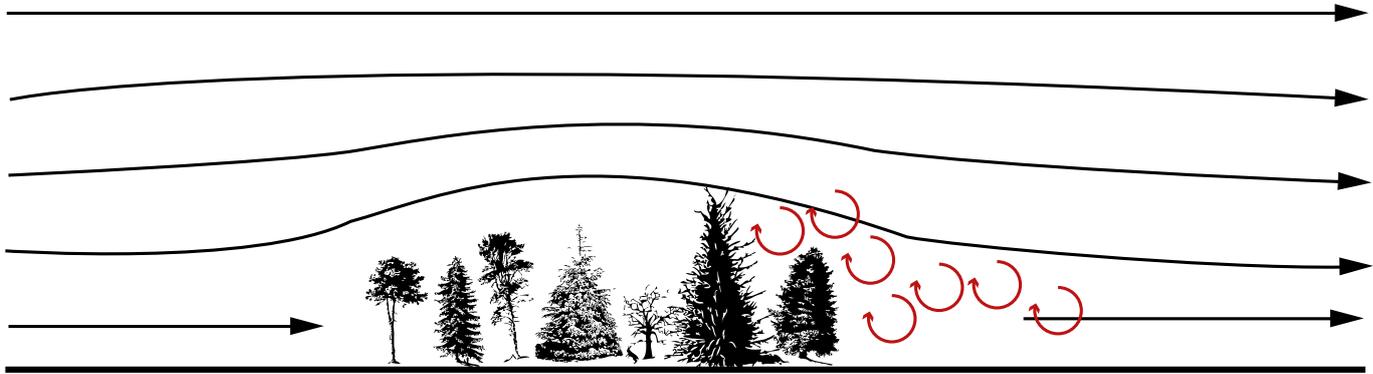
Nicht jeder Binnenlandspot bietet die gleichen Möglichkeiten und Windverhältnisse. Deshalb ist es wichtig, sich mit den jeweiligen, besonderen Bedingungen auseinanderzusetzen. Ist für die Küste das Studieren des Tidenplans und des dazugehörigen Koeffizienten sinnvoll, muss man im Binnenland die topografische Lage beachten. Die vorherrschende Windrichtung spielt dabei eine noch größere Rolle als am Meer. Bei ablandigem Wind oder bei Sideshore kann man an den meisten Küstenspots immer noch fahren, auch wenn es dann nicht mehr so viel Spaß bringt. Ein Binnenlandspot ist aber je nach Lage unter Umständen nur bei bestimmten vorherrschenden Windrichtungen nutzbar. Deshalb sollte man die lokale Hauptwindrichtung kennen, die abhängig von der Topografie die Wiese erst zu einem Buggyspot werden lässt.

Kleinste Änderungen in der Windrichtung können große Veränderungen der tatsächlichen Windverhältnisse verursachen, wenn Hügelketten, Täler, kleine Wälder oder auch Gebäude in Luv eine freie Anströmung beeinträchtigen. Bemerkens-

wert ist, dass auch nach kleineren Hindernissen der Windfluss im Lee bis in eine Entfernung von etwa der 25-fachen Hindernishöhe beeinflusst wird. Ein 20 Meter hoher Waldstreifen hat also auch im Abstand von etwa 500 Metern noch Auswirkungen. Das sollte bei der Wahl des Geländes und der Vorsicht beim Fahren nicht unterschätzt werden. Doch selbst bei optimalen Bedingungen wird der Wind selten so gleichmäßig wehen wie eine auflandige Nordseebrise.

Auf unterschiedlichen Untergründen herrschen verschiedene Gesetze





### Hindernisse erzeugen zum Teil Verwirbelungen ungeahnten Ausmaßes

Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Aspekt ist die Dichte der Luft. 3 Beaufort am Meer oder im Binnenland sind zwei Paar Schuhe. Je höher der Spot liegt, desto deutlicher wird der Unterschied. Luftfeuchtigkeit und wetterabhängige Hochbeziehungsweise Tiefdruckgebiete tun ihr Übriges. Die von der Großwetterlage abhängigen Windbedingungen sind eine spannende Angelegenheit und die Wahl der konsumierten Fernsehsender kann sich der Qualität der Wetternachrichten entspre-

chend erheblich verschieben. Man sollte nicht nur die Kurzfristprognosen der bekannten Onlineanbieter beachten, sondern ruhig auch einmal einen Blick auf die europäische Wetterlage insgesamt werfen. Die Begriffe Atlantiktief und Kontinentalhoch hat wohl jeder schon einmal gehört, und wenn man die Zusammenhänge und die Auswirkungen auf die jeweilige Buggylocation verstanden hat und anwenden kann, wird mit der Zeit und zunehmender Erfahrung eine deutlich bessere Vorhersage herauskommen als jede Onlineprognose berechnen kann. Außerdem wird man dann als Binnenland-Kiter so ganz nebenbei auch zum lokalen Wetterexperten.

So weit, so gut, Problem erkannt, aber der Kite klappt trotzdem noch zusammen und ist entweder zu klein, um richtig aus dem Quark zu kommen, oder so groß, dass man immer kurz vor dem Abflug aus dem geliebten Buggy steht.

### Der Buggy

Ich persönlich bevorzuge bei der Wiesenrallye einen kleinen Standard-V-Max. Natürlich kann man auch mit einem Cruiser beziehungsweise Rennbuggy auf der Wiese fahren – beides hat seine Vor- und Nachteile.

Ein kleiner Allroundbuggy hat weniger Masse und lässt sich schneller beschleunigen, außerdem benötigt man weniger Kitefläche zum Fahren. Aufgrund des geringeren Gewichts und der Bereifung lösen Drifts leichter aus als beim Rennbuggy. Das sind die Hauptgründe meiner persönlichen Präferenz, die in den besonderen Bodenverhältnissen der Kitearea begründet sind: Der schwere Lehmboden wird in trockenem Zustand hart wie Beton und bietet entsprechend Grip. Ein Rennbuggy mit über 50 Kilo (Masse läuft) und dicker Bereifung ist da deutlich schwerer mittels Driftbremse zum Anhalten zu bewegen als ein kleiner 25-Kilo-Wiesenhopper mit Schubkarrenbeziehungsweise Midi-Bereifung. Aufgrund des enormen Grips des Bodens beziehungsweise der Moon-Räder, die sich regelrecht festbeißen, besteht die Gefahr, dass der Buggy umkippt statt zu driften. Beim Fahren auf Teer, Asphalt- oder Betonflächen tritt das Problem von zu viel Grip noch extremer auf. Da kann man auch ohne Weiteres einen Buggy mit kleiner Bereifung umwerfen.

Auf einer weicheren Wiese sind Moon-light beziehungsweise Moon-Räder dagegen von Vorteil, weil sie durch die größere Auflagefläche nicht so tief einsinken und komfortabler zu fahren sind, vor allem, wenn Hasenlöcher und Maulwurfshügel die Wiese zu einer Mondlandschaft machen. Erlauben es die geländeabhängigen Möglichkeiten und der eigene Könnensstand, ist man mit einem großen Buggy aufgrund des Gewichts

**Herrliches Bergpanorama – wie gleichmäßig der Wind weht, bestimmt die luv-wärtige Anströmung**



Tricksen mit kleinen Buggys macht auch weniger große Gelände attraktiv





Ein leichter Buggy mit Standardrädern (hier ein Libre V-Max) läuft leichter an und bietet im Binnenland häufig Handling-Vorteile



Schwere Rennbuggys mit Moon-Rädern bieten oftmals noch mehr Haftung als am Strand

im Vorteil, weil Manöver wie Raumwindhalse und Wende deutlich einfacher zu fahren sind.

Zusammengefasst sollte man also sein Fahrgerät auf die Lokalität abstimmen. Es käme ja auch keiner auf die Idee, mit Schubkarrenrädern in weichem Sand zu fahren.

Die Konfiguration des Buggys durch Erhöhen der Sitzposition, um die Bodenfreiheit zu verändern, ist nicht zu empfehlen, da so die gewohnten Fahreigenschaften des Buggys verändert werden. Und diese Konstante sollte man sich bei all den Unterschieden zum Fahren an der Küste doch lieber bewahren.

## Der Kite

Prinzipiell kann man mit jedem Kite im Binnenland fahren; auf der Kitearea fahren die meisten Intermediates oder Hochleister im Renntrimm mit kurzen Leinen. Ob man sich zu Anfang damit einen Gefallen tut, ist eine andere Sache. Es kommt auch darauf an, was man abhängig vom Spot machen kann oder will: Spaß haben als Alternative zum Trip an die Küste? Oder echtes Training mit dem Ziel, Regatta zu fahren? Die beiden Faktoren müssen sich aber nicht ausschließen, doch zurück zum Kite. Die wenigsten werden Lust darauf verspüren, ihre Kites umzuleinen.

Was für den Buggy gilt, zählt auch hier: Es ist sinnvoller, sich mit dem gewohnten Setup den veränderten Bedingungen anzunähern. Viele Freizeitfahrer bevorzugen Leinenlängen zwischen 18 und 20 Metern, eine gute Allroundlänge auch für den Spot hinterm Haus.

## Schwierigkeiten

Mit dem Kollabieren des Kites (Frontstall) hat jeder Binnenland-Kiter zu kämpfen: Man fährt und wie aus dem Nichts klappt der Kite zusammen. Das liegt zumeist an drehenden Winden. Fährt man beispielsweise auf Halbwindkurs und der Wind dreht nur um wenige Grad, kann sich der

▼ ANZEIGE

LIBRE Gmbh - Am Fässlesgrund 8 - 78054 VS-Schwenningen - www.libre.de

LIBRE LIBRE LIBRE



**ZEBRA KITE**

Zebra Z1 - der beliebte Allrounder für den Freizeitpiloten

Gutmütiger Intermediate-Kite mit sattem Grunddruck und sanftem Druckaufbau

Zebra Z1 Größen: 1.5 / 2.5 / 3.4 / 4.0 / 5.0 / 6.5 / 8.0 / 10.0

**CHECKA**

**ZEBRA KITE**

Gutmütiger Einsteigerkite zum absoluten Hammerpreis!

Checka Größen: 1.5 / 2.5 / 3.4 / 4.0



**ZEBRA KITE**

Zebra Z2 - der Hochleister mit dem super Preis-Leistungsverhältnis

Französischer Meister 2011  
Französischer Snowkite Meister 2011  
Französischer Vizemeister 2010

Hochleister Zebra Z2  
Größen: 2.5 / 3.0 / 3.5 / 4.3 / 5.0 / 6.0 / 7.0 / 8.5 / 10.0 / 12.0 / 14.0

**High Fly**

Superleichtes Freestyle-Board für easy jumps

Gewicht: 6,1 kg, Länge: 90 cm, Radhöhe: 20 cm



**Majestic**

Brandneuer Race-Buggy mit hohem Sicherheitspotential



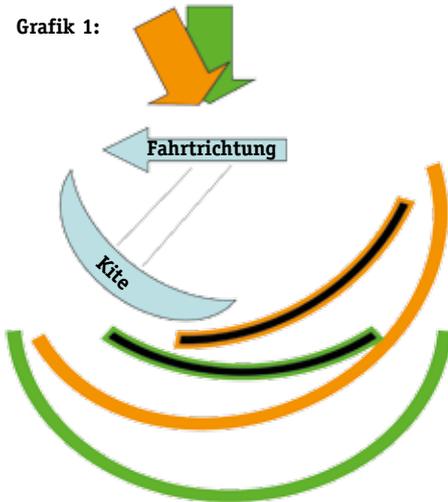
# Lesetipp:

Wetter & Klimaphänomene, von Hans Häckel, erschienen 2007 im Verlag Eugen Ulmer.

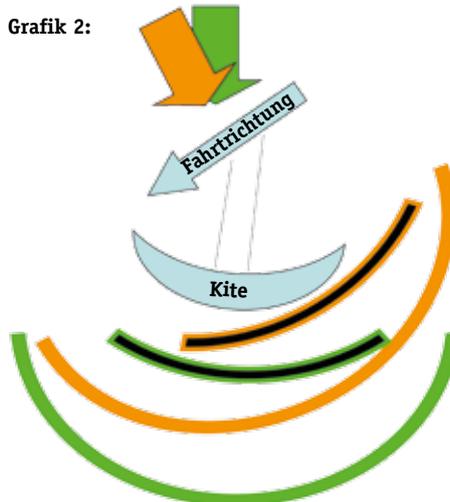
Ein Blick zum Himmel oder in unsere Umgebung enthüllt oft spannende und ständig wechselnde Vorgänge in der Atmosphäre. Wir sehen Wolken kommen und gehen, Nebel aufwabern und wieder verschwinden, Regenbögen schillern, Schneesterne glitzern und hören den Sturm brausen. Aber wie entsteht das alles? Und was bedeutet es? In diesem Naturführer sind alltägliche, außergewöhnliche und faszinierende Phänomene rund ums Wetter verständlich beschrieben. Über 300 Farbfotos zeigen die Farben- und Formenpracht unseres Wetters.



Grafik 1:



Grafik 2:



Drehende Windrichtung von grün auf orange: Windfenster drehend von grün auf orange, nutzbares Windfenster eines angebremsen Kites insert schwarz

Kite plötzlich außerhalb des Windfensters befinden – ein Klapper ist dann die logische Folge. Diese Klapper abzufangen erfordert hohe Konzentration und ein gutes Handling der Bremse. Darauf gehe ich etwas näher ein, weil hier ein Großteil der Probleme begründet liegt.

## Kleiner theoretischer Exkurs zum Thema Bremsleinentrimmung und Leinenspannung:

Viele Fahrer cruisen an der Küste gerne bei auflandigem Wind die Wasserkante herauf und herunter. Zur Kräfteschonung wird der Kite dann mit kurzer Bremse geflogen, weil der Schirm auf diese Weise ohne weiteres Zutun immer schön an der richtigen Stelle im Windfenster stehen bleibt. Die erhöhten Querkräfte werden gerne zugunsten entspannten Fahrens in Kauf genommen. Dass man dadurch dem Kite einen Großteil seiner Performance nimmt, ist den wenigsten bewusst, und bei Binnenlandwindverhältnissen rächt sich diese komfortable Küstentrimmung. Eine kurz eingestellte Bremse hat bis auf den Cruiser-Modus nur Nachteile:

- Das nutzbare Windfenster ist deutlich kleiner.
- Damit der Kite sauber Strömung aufnimmt, muss die benötigte Windgeschwindigkeit höher sein.
- Der Kite fällt deutlich schneller in den Backstall, sobald die Windgeschwindigkeit etwas abnimmt oder der Kurs raumer gewählt wird; der Kite „läuft nicht mehr mit“.
- Frischt der Wind auf beziehungsweise erwischt man eine Böe, ist Druckabbau durch Öffnen der Bremsen nicht möglich.
- Ein angebremster Kite generiert deutlich mehr Lift.
- Die tatsächlich fahrbaren Winkel im Verhältnis zur Windrichtung sind kleiner, womit wir wieder auf das oben geschilderte Beispiel des drehendes Windes auf Halbwindkurs zurückkommen.

Kleiner theoretischer Exkurs zum Thema Bremsleinentrimmung und Leinenspannung  
Einen durch kurze Bremsleinen bereits angebremsen Kite in einer solchen Situation wieder abzufangen, ist deutlich

schwieriger, wie in den Grafiken auf dieser Seite deutlich wird. Dreht der Wind etwas, wie links in Grafik 1 dargestellt, von Grün nach Orange, befindet sich der angebremsste Kite außerhalb des Windfensters (Schwarz/Orange), der Kite kollabiert und ist nur durch eine Fahrtrichtungsänderung (abfallen) wieder in das nun orangefarbene Windfenster zu bekommen. (siehe Grafik 2) Das wird aber nur sehr schwer und mit Glück funktionieren, da abfallen/ auf den Kite zufahren schwerlich den kollabierten Schirm wieder stabilisieren wird.

Ein Kite mit offenen Bremsen wird bei gleicher Situation auch kollabieren, da er durch den drehenden Wind (Orange) weiter am Windfensterrand steht und dadurch Druck verliert. Allerdings hat man nun genügend Reserven, um mit dosiertem Anbremsen den Kite zu fangen und dort zu positionieren, wo sich der angebremsste Kite maximal hinbewegen konnte (vergleiche Grafik 1 und Grafik 2 – Schwarz-Grün). Dort wird der Kite wieder stabil stehen. Da ein Kite mit offener Bremse zudem viel leichter Strömung aufnimmt, ist es auch deutlich einfacher, sich dabei etwas abfallen zu lassen, um wieder auf den neuen Halbwindkurs zu gelangen (siehe Grafik 1 - Orange).

Entscheidend ist, die richtige Leinenspannung aufzubauen beziehungsweise ein Gefühl dafür zu entwickeln. Deshalb fahren viele auch mit angebremsstem Kite, weil die so erhöhte Leinenspannung auf Halbwindkurs ein sicheres Gefühl vermittelt. Durch die Grafik wird noch einmal deutlich, dass man dabei weder richtig kreuzen (Grafik 3) noch einen schnellen Raumwindkurs (Grafik 4) fahren kann, wenn wir von der ursprünglichen Windrichtung (Grün) ausgehen.

In Grafik 3 sieht man, dass durch den kleineren nutzbaren Windbereich und mit angebremsstem Kite (Schwarz-Grün) der dargestellte Kreuzkurs so nicht möglich ist.

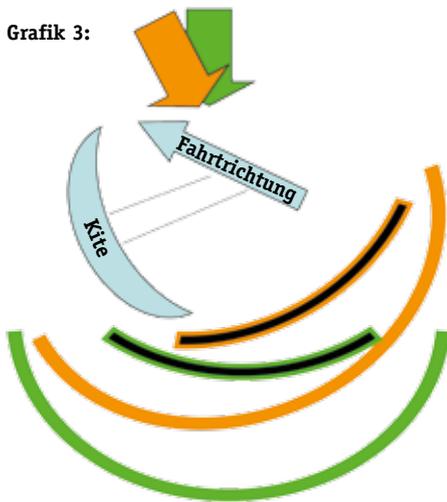
In Grafik 4 bedarf es einer Erklärung, die hier schwer darzustellen ist, da der Kite ja offensichtlich sowohl mit offener Bremse (Grün) als auch angebremsst (Schwarz-Grün) mitten im Windfenster steht.

Hier kommt einer der vorgenannten Nachteile zum Tragen, wir erinnern uns: Ein



Genau wie am Strand sind im Binnenland alle Kite-Kategorien vertreten

Grafik 3:

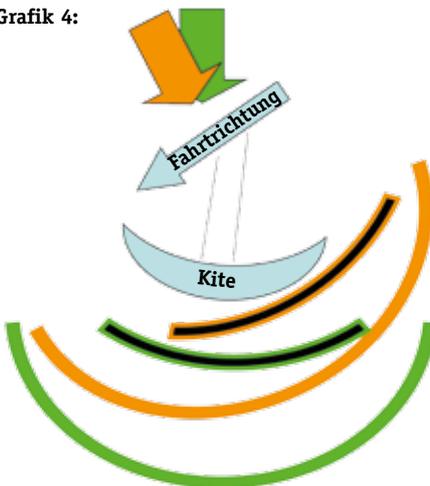


**Drehende Windrichtung von grün auf orange: Windfenster drehend von grün auf orange, nutzbares Windfenster eines angebremsen Kites insert schwarz**

angebremster Kite benötigt mehr Leinenspannung, was sich auf Raumwind schwer realisieren lässt, da diese auf Raumwind nachlässt. Das Resultat ist Backstall, der Kite „läuft nicht mehr mit“.

Zusammenfassend erscheint es also sinnvoll, sich vom „Cruiser-Modus“ dem Fliegen mit offener Bremse anzunähern. Auch wenn der Kite dann eine aufmerksamere Hand und je nach Kurs permanentes Betätigen der Bremsleinen benötigt,

Grafik 4:



um sich optimal zu positionieren, überwiegen die Vorteile doch deutlich.

Soviel zum Thema offene Bremse und Leinenspannung, aber kommen wir darauf zurück, wie uns diese Erkenntnisse im Binnenland weiterhelfen.

### Fahren im Binnenland

Den auch von mir praktizierten und allseits beliebten „Russenstart“, also das Starten mitten in der Powerzone mit gleichzeitigem

Hinterherrutschen auf den Füßen, sollte man im Interesse seiner Fußgelenke auf einer unebenen Wiese besser lassen. Nicht so spektakulär, aber dafür sicherer ist der schulmäßige Start am Windfensterrand.

Bevor man sich in den Buggy setzt und losfährt, sollte man zuerst aus dem Stand das Windfenster abfliegen. So kann man sich auf drehende Windrichtungen und unterschiedliche Windgeschwindigkeiten über dem Boden oder im Zenit einstellen. Hat man genügend sportspezifische Erfahrung und kann abschätzen, was einen erwartet, kann man auch aus dem Buggy heraus starten. Doch Vorsicht! Unbedingt darauf achten, dass der Buggy dabei genau mit Fahrtrichtung nach Lee steht. Der Kite sollte sich ebenfalls dort befinden. Lässt man ihn dann mit dosiertem Zug auf der Bremse langsam Richtung Zenit steigen, rollt man sofort und kontrollierbar los.

Was man ebenfalls für den „Worst Case“ unbedingt beherrschen und üben sollte, ist der sogenannte „Jesusgriff“, also das beherrzte „Totziehen“ des Kites mittels kräftigen Griffs in beide Bremsen.

Neben dem drehenden Wind ist die nächste Schwierigkeit, die damit verbundenen Schwankungen der Windstärke einschätzen

▼ ANZEIGEN

**Der heiße Draht zu KITE & friends:**

<b>Redaktion:</b>	<b>Aboservice:</b>
Post: Verlagsbüro Jens Baxmeier Koogstraße 6 25881 Tating Telefon: 048 62/22 63 39 Telefax: 012 12/633 36 66 00 E-Mail: <a href="mailto:redaktion@kite-and-friends.de">redaktion@kite-and-friends.de</a> Internet: <a href="http://www.kite-and-friends.de">www.kite-and-friends.de</a>	Post: Leserservice <b>KITE &amp; friends</b> 65341 Eltville Telefon: 040/42 91 77-110 Telefax: 040/42 90 77-120 E-Mail: <a href="mailto:service@kite-and-friends.de">service@kite-and-friends.de</a> Internet: <a href="http://www.alles-rund-ums-hobby.de">www.alles-rund-ums-hobby.de</a>

**Stuntkiting**  
 Tipps und Antworten rund um Technik, Tuning und Handling beim ambitionierten Lenkdrachenflug.  
 + Bonus-DVD

Artikel-Nr. 11354

**Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) und auf Seite 62 im Heft.**

**BBS KITEBUGGY**

Fon: 04608-6088058  
[info@bbs-kitebuggy.de](mailto:info@bbs-kitebuggy.de)  
[www.bbs-kitebuggy.de](http://www.bbs-kitebuggy.de)

zu lernen. Deshalb ist es zu Beginn der Wiesen-Kiter-Karriere ratsam, einen eher etwas zu kleinen Kite zu wählen, auch wenn man dann öfters einmal mangels genügend Vortrieb stehen bleibt. Lernt man die Windverhältnisse am Spot näher kennen, macht es mehr Spaß, eher etwas überpowert zu sein. So bleibt man bei Windlöchern nicht stehen und, genügend Spotkenntnisse vorausgesetzt, ist es nach unserer Erfahrung auch sicherer. Man ist dann nämlich nicht darauf angewiesen, mit Sinuswellen genügend Leistung zu generieren, was beim unglücklichen Zusammentreffen von Sinuswelle nach oben fliegen und eintreffender Böe zu unangenehmen Situationen führen kann.

Eigentlich sollte man meinen, dass das Fahren im unteren Windbereich zu Anfang die bessere Option ist. Das Gegenteil ist der Fall und zwar aus folgenden Gründen: Wenn man ordentlich Wind hat (ab 4 Beaufort aufwärts), geht man sowieso mit etwas mehr Respekt an die Sache heran und wählt sinnigerweise eher einen zu kleinen Kite. Deshalb ist die Gefahr eines kapitalen Abfluges so gesehen schon etwas eingeschränkt. Das soll aber nicht als Freifahrtschein für das gefahrlose Vergnügen verstanden werden: Bei entsprechender Windstärke kann man jederzeit auch von einem eigentlich zu kleinen Kite aus dem Buggy gehoben werden!

Im unteren Windbereich (unter 4 Beaufort) nimmt man dagegen gerne den größten Kite, den man zur Verfügung hat, um überhaupt losrollern zu können. Geringe Windgeschwindigkeiten sind dabei oft mit bösen Thermikablösungen verbunden, vor allem bei Hochdruckwetterlagen. Bei einem Grundwind von 16 Stundenkilometern sind dann doppelt so starke Böen keine Seltenheit und für den Neuling in Sachen Wiesen-Kiten kann eine solche Situation fatale Folgen haben. Deshalb ist es bei diesen Bedingungen ratsam, keine Schul- oder Powerhalse mit Schirm im Zenit zu fahren, sondern den Kite angebremst und im Stall möglichst nah über dem Boden in die neue Fahrtrichtung zu kippen. Dann den Kite wie beim Start aus dem Buggy wieder langsam kommen lassen, während der Buggy direkt Richtung Lee auf den Schirm ausgerichtet ist.

**Herrliche Backcountry-Impressionen entschädigen für Tage mit unberechenbarem Bockwind**



Selbst große Hochleister können hier sinnvoll eingesetzt werden

Ebenso können bei schönem Wetter und Sonneneinstrahlung Thermikablösungen mit „Wind nach oben“ auftreten. Hier hilft nur höchste Wachsamkeit: Es ist wichtig, eine gute Intuition für die kommende Situation zu entwickeln, um im Ernstfall schnell mit entsprechendem Bremseneinsatz reagieren zu können. Sobald das Gefühl entsteht, dass man die Kontrolle verliert, unverzüglich einen Nothalt einleiten! Siehe: **BUGGYKITE & friends** 2009 – Artikel „Nothalt“.

Wird man trotzdem überrascht und aus dem Buggy geliftet, unbedingt darauf achten, dass man nicht unter dem Kite durchpendelt und der Schirm nicht kollabiert. Sehr hilfreich ist es dann, wenn man etwas Erfahrung im Springen beziehungsweise im Kitelandboarding hat.

Beachtet man die spezifischen Faktoren, die das Binnenland mit sich bringt, kann das Fahren auf der Wiese mindestens genauso viel Spaß bringen wie eine schöne Strandsession. Spätestens beim nächsten Beach-Besuch wird man dann für die Auseinandersetzung mit den widrigen Binnenlandverhältnissen durch verbessertes Fahrkönnen belohnt. ■





Dieses Buch stellt ausgewählte Extremsportarten, wie Kiteboarding, Freely-Skydiving oder Paragliding vor und porträtiert einige der Athleten aus der Szene. Die Leser erfährt, unter welchen persönlichen Voraussetzungen man in den einzelnen Disziplinen Erfolg haben kann und wie man Kontakt zu den Athleten in die jeweilige Szene bekommt.

Artikel-Nr. 10333

**Mehr Informationen,  
mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop  
www.alles-rund-ums-hobby.de und auf Seite 62 im Heft.**

**KITEAREA**  
KITESAILING-ADVENTURES

WEB: WWW.KITEAREA.DE      KITEPHONE: +49(0)611-1372609  
MAIL: INFO@KITEAREA.DE      KITEHANDY: +49(0)176-10360711

**ERSTE ADRESSE IM BINNENLAND**  
KURSE FÜR KITELANDBOARDING & KITEBUGGY  
FIRMENEVENTS - SHOP



### Buggy-Learning-DVD

Jens Baxmeier, Buggy-Kiter der ersten Stunde und Chefredakteur von KITE & friends, vermittelt wertvolle Tipps und Tricks zu Ausrüstung, Gelände, Fahrtechniken und Sicherheit. So werden Einsteiger auf den Spaß mit Speed und Power systematisch vorbereitet.

Länge 15 Minuten

Artikel-Nr. 10296

**Mehr Informationen,  
mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop  
www.alles-rund-ums-hobby.de.**

**Exclusive Kites**  
when style = exclusive design

- powerkites
- sportkites
- single line kites
- accessories
- special designs

www.exclusive-kites.com



## IMPRESSUM



**Herausgeber**  
Tom Wellhausen

**Redaktion**  
Verlagsbüro Jens Baxmeier  
Koogstraße 6, 25881 Tating  
Telefon: 048 62/22 63 39  
Telefax: 032 12/200 50 05  
redaktion@kite-and-friends.de

**Leitung Redaktion/Grafik**  
Christoph Bremer  
redaktion@kite-and-friends.de

**Chefredaktion**  
Jens Baxmeier (verantwortlich)  
j.baxmeier@kite-and-friends.de

Für diese Ausgabe recherchierten,  
testeten, bauten und schrieben:

**Autoren, Fotografen & Zeichner**  
Jörg Abendroth, Jens Baxmeier,  
Henrik Busse, Carlos Fandango,  
Maarten de Graauw, Silas Hansen,  
Maik Kaminski, Rainer Keller,  
Guntram Leibrock, Frédéric Mallard,  
Meike Müller, Horst Nebbe,  
Andreas Rumpf, Dirk Spliethoff,  
Denise Stauber, Steven Theodore,  
Charlie Thuillier, Harry Thuillier,  
Jan Vetter, Adrian Zurbrügg

**Grafik**  
Bianca Kunze,  
Jannis Fuhrmann, Martina Gnaß,  
Tim Herzberg, Kevin Klatt  
grafik@wm-medien.de

**Verlag**  
Wellhausen & Marquardt  
Mediengesellschaft bR  
Hans-Henny-Jahn-Weg 51  
22085 Hamburg

Telefon: 040/42 91 77-0  
Telefax: 040/42 91 77-199

Bankverbindung  
Hamburger Sparkasse  
BLZ: 200 505 50  
Konto-Nr.: 1011219068

**Geschäftsführer**  
Sebastian Marquardt  
post@wm-medien.de

**Anzeigen**  
Sven Reinke (Leitg.)  
Oliver Wahls  
anzeigen@wm-medien.de

**Vertrieb**  
Kirsten Maaß  
Telefon: 040/42 91 77-100  
E-Mail: vertrieb@wm-medien.de

**Aboservice**  
Leserservice KITE & friends  
65341 Eltville  
Telefon: 040/42 91 77-110  
Telefax: 040/42 91 77-120  
E-Mail: service@kite-and-friends.de

**Druck**  
Grafisches Centrum Cuno  
GmbH & Co. KG  
Gewerbering West 27  
39240 Calbe  
Telefon: 03 92 91/42 80  
Telefax: 03 92 91/428 28  
Gedruckt auf chlorfrei gebleich-  
tem Papier. Printed in Germany.

**Copyright**  
Nachdruck, Reproduktion oder  
sonstige Verwertung, auch aus-  
zugsweise, nur mit ausdrücklicher  
Genehmigung des Verlages.

**Haftung**  
Sämtliche Angaben wie Daten,  
Preise, Namen, Termine usw.  
ohne Gewähr.

**Bezug**  
BUGGYKITE & friends ist eine  
Sonderpublikation der Zeitschrift  
KITE & friends.

**Einzelpreis**  
D: € 14,80 / A: € 16,- /  
CH: sfr 29 / NL: € 17,- /  
DK: dkr 150,- / L: € 17,- /  
F: € 19,20 / B: € 17,- /  
I: € 17,50  
Bezug über den Fach-, Zeitschriften-  
und Bahnhofsbuchhandel.  
Direktbezug über den Verlag

**Grosso-Vertrieb**  
SI special interest GmbH & Co. KG  
Nordenstraße 2  
64546 Mörfelden-Walldorf  
Telefon: 06 10 59/75 06-0  
E-Mail: info@special-interest.de  
Internet: www.special-interest.de

Für unverlangt eingesandte  
Beiträge kann keine Verantwor-  
tung übernommen werden. Mit  
der Übergabe von Manuskripten,  
Abbildungen, Dateien an den  
Verlag versichert der Verfasser,  
dass es sich um Erstveröffentli-  
chungen handelt und keine  
weiteren Nutzungsrechte daran  
geltend gemacht werden können.

Bestehende Patente, Waren-  
zeichen, Gebrauchsmuster und  
ähnliches sind nicht immer als  
solche gekennzeichnet und das  
Fehlen eines solchen Hinweises  
lässt nicht den Schluss zu, dass  
Warennamen, Konstruktionen  
u.ä. frei sind.

wellhausen  
& marquardt  
Mediengesellschaft



Bei dem Begriff „Depower“ könnte man an das negativ belegte deutsche Wort „entkräftet“ denken. Das ist bei Kites von der Sache her auch gar nicht so falsch, doch in der Praxis nur die halbe Wahrheit. Denn durch das Depowern können Schirmgrößen an den Himmel gestellt werden, vor welchen man normalerweise richtig Angst hätte. Entsprechend erlaubt es dann die Controlbar, einige Kraftreserven abzurufen. Mit gesteigerter Wendigkeit und Performance auf den Kursen sind Depowerkites auf dem Kitebuggy immer mehr ein Thema. Aus dem Freestylen sind sie sowieso nicht mehr wegzudenken, aber selbst im Renneinsatz sind immer häufiger Barkites zu sehen. Wer sich an die Stange vor dem Bauch gewöhnt hat, wird den Komfort bei der Dosierbarkeit der Zugkräfte zu schätzen wissen.



# DEPOWER

## Access 2012 *Ozone*



Test Vorgängermodell  
KITE & friends 4/2010

### FACTS

Größe:	Preis:
Access 4.0 rtf	760,- Euro
Access 6.0 rtf	825,- Euro
Access 8.0 rtf	910,- Euro
Access 10.0 rtf	945,- Euro
Access 12.0 rtf	975,- Euro

*Depower*

## Apex III *HQ-Powerkites*



### FACTS

Größe:	Preis:
Apex III 3.0 rtf	495,- Euro
Apex III 5.0 rtf	565,- Euro
Apex III 7.5 rtf	640,- Euro
Apex III 10.0 rtf	699,- Euro

*Depower*

## Charger *Peter-Lynn*



Test KITE & friends 2/2010

### FACTS

Größe:	Preis:
Charger 6.0 rtf	879,- Euro
Charger 8.0 rtf	939,- Euro
Charger 10.0 rtf	1.019,- Euro
Charger 12.0 rtf	1.129,- Euro
Charger 15.0 rtf	1.209,- Euro
Charger 19.0 rtf	1.309,- Euro

*Depower*

## Frenzy 2012 *Ozone*



Test: KITE & friends 1/2011

### FACTS

Größe:	Preis:
Frenzy 5.0 rtf	1.100,- Euro
Frenzy 7.0 rtf	1.160,- Euro
Frenzy 9.0 rtf	1.210,- Euro
Frenzy 11.0 rtf	1.275,- Euro
Frenzy 13.0 rtf	1.315,- Euro

*Depower*

## Frenzy Ultralite *Ozone*



Test: KITE & friends 1/2011

### FACTS

Größe:	Preis:
Frenzy Ultralite 5.0 rtf	1.150,- Euro
Frenzy Ultralite 7.0 rtf	1.310,- Euro
Frenzy Ultralite 9.0 rtf	1.405,- Euro
Frenzy Ultralite 11.0 rtf	1.530,- Euro
Frenzy Ultralite 13.0 rtf	1.620,- Euro

*Depower*

## Matrixx *HQ-Powerkites*



### FACTS

Größe:	Preis:
Matrixx 9.0 rtf	1.170,- Euro
Matrixx 12.0 rtf	1.260,- Euro
Matrixx 15.0 rtf	1.320,- Euro

*Depower*

# Montana 7

HQ-Powerkites



Test Vorgängermodell  
KITE & friends 6/2010

## FACTS

Größe:	Preis:
Montana 7 7.0 rtf	915,- Euro
Montana 7 9.0 rtf	975,- Euro
Montana 7 12.0 rtf	1.075,- Euro
Montana 7 14.0 rtf	1.125,- Euro

Depower

# Neo 3

HQ-Powerkites



Test Vorgängermodell  
KITE & friends 5/2010

## FACTS

Größe:	Preis:
Neo 3 6.0 rtf	899,- Euro
Neo 3 8.0 rtf	999,- Euro
Neo 3 11.0 rtf	1.099,- Euro

Depower

# Outlaw

Flysurfer



Test KITE & friends 2/2009

## FACTS

Größe:	Preis:
Outlaw 4.0 irtf	699,- Euro
Outlaw 6.0 irtf	799,- Euro
Outlaw 8.0 irtf	899,- Euro
Outlaw 10.0 irtf	999,- Euro
Outlaw 12.0 irtf	1.099,- Euro
Outlaw 14.0 irtf	1.199,- Euro
Outlaw Deluxe 4.0 irtf	949,- Euro
Outlaw Deluxe 6.0 irtf	1.099,- Euro
Outlaw Deluxe 8.0 irtf	1.199,- Euro
Outlaw Deluxe 10.0 irtf	1.399,- Euro
Outlaw Deluxe 12.0 irtf	1.499,- Euro
Outlaw Deluxe 14.0 irtf	1.599,- Euro

Depower

# Paraflex

Wolkenstürmer



## FACTS

Größe:	Preis:
Paraflex Depower 5.0 rtf	379,- Euro

Depower

# Phantom II

Peter-Lynn



## FACTS

Größe:	Preis:
Phantom II 6.0 rtf	949,- Euro
Phantom II 9.0 rtf	1.069,- Euro
Phantom II 12.0 rtf	1.179,- Euro
Phantom II 15.0 rtf	1.279,- Euro
Phantom II 18.0 rtf	1.369,- Euro

Depower

# Plasma II

Elliot



## FACTS

Größe:	Preis:
Plasma II 4.0 rtf	479,- Euro
Plasma II 6.0 rtf	539,- Euro
Plasma II 8.5 rtf	599,- Euro
Plasma II 11.0 rtf	629,- Euro

Depower

# Psycho4

Flysurfer



Test KITE & friends 6/2008

## FACTS

Größe:	Preis:
Psycho4 6.0 irtf	1.149,- Euro
Psycho4 8.0 irtf	1.299,- Euro
Psycho4 10.0 irtf	1.449,- Euro
Psycho4 12.0 irtf	1.549,- Euro
Psycho4 15.0 irtf	1.699,- Euro
Psycho4 19.0 irtf	1.849,- Euro
Psycho4 Deluxe 6.0 irtf	1.299,- Euro
Psycho4 Deluxe 8.0 irtf	1.499,- Euro
Psycho4 Deluxe 10.0 irtf	1.699,- Euro
Psycho4 Deluxe 12.0 irtf	1.849,- Euro
Psycho4 Deluxe 15.0 irtf	1.999,- Euro
Psycho4 Deluxe 19.0 irtf	2.199,- Euro

Depower

# Radical II

Libre



## FACTS

Größe:	Preis:
Radical II 15.0	2.070,- Euro
Radical II 18.0	2.180,- Euro

Depower

# Slope

Zebra-Kites



Test KITE & friends 1/2011

## FACTS

Größe:	Preis:
Slope 4.0	555,- Euro
Slope 6.5	635,- Euro
Slope 9.0	675,- Euro
Slope 12.5	785,- Euro

Depower

# Speed3

Flysurfer



Test KITE & friends 6/2009

## FACTS

Größe:	Preis:
Speed3 12.0 irtf	1.599,- Euro
Speed3 15.0 irtf	1.749,- Euro
Speed3 19.0 irtf	auf Anfrage
Speed3 Deluxe 12.0 irtf	1.899,- Euro
Speed3 Deluxe 15.0 irtf	2.099,- Euro
Speed3 Deluxe 19.0 irtf	2.299,- Euro
Speed3 Deluxe 21.0 irtf	2.499,- Euro

Depower

# Unity

Flysurfer



Test KITE & friends 6/2011

## FACTS

Größe:	Preis:
Unity 6.0 irtf	999,- Euro
Unity 8.0 irtf	1.149,- Euro
Unity 10.0 irtf	1.299,- Euro
Unity 12.0 irtf	1.499,- Euro
Unity Deluxe 6.0 irtf	1.249,- Euro
Unity Deluxe 8.0 irtf	1.399,- Euro
Unity Deluxe 10.0 irtf	1.549,- Euro
Unity Deluxe 12.0 irtf	1.699,- Euro

Depower

# Viron

Flysurfer



Test KITE & friends 2/2011

## FACTS

Größe:	Preis:
Viron 2.5 irtf	449,- Euro
Viron 4.0 irtf	549,- Euro
Viron 6.0 irtf	699,- Euro

Depower

## BUGGY-TRADITION IM WANDEL DER BEDINGUNGEN

# Kitearea backcountry-cup

Wie schon in den beiden Jahren zuvor ist auch der dritte auf der Kitearea ausgetragene Backcountry-Cup als ein legendäres Wochenende der besonderen Bedingungen allen Teilnehmern und Zuschauern in lebhafter Erinnerung geblieben.



### Vol. I

So begrüßte im Jahr 2009 die Kitearea, beim ersten bestrittenen Backcountry-Cup, das Rennteam in zartem Weiß, denn sie hatte sich über Nacht mit 20 Zentimeter Neuschnee geschmückt. Die dann im Schnee ausgetragenen Buggy-Rennläufe sind heute noch legendär.

### Vol. II

2010 dann zeigte sich die Kitearea von ihrer allerschönsten Seite und forderte dem Fahrerteam bei strahlendem Sonnenschein sein ganzes Können ab. Wer sich am ersten

Tag bei ständig wechselndem High-Wind an der oberen Schmerzgrenze durchsetzte, musste seine Fähigkeiten dann auch am zweiten Tag unter Low-Wind-Bedingungen unter Beweis stellen. So machten spannende Rennen bei traumhaften Bedingungen auch den zweiten Backcountry-Cup für jeden, der dabei war, zu einem unvergesslichen Erlebnis.

### Vol. III

2011 hielt der Wind auf der Kitearea wieder ganz besondere Bedingungen für das erneut etwas angewachsene und hoch motivierte Fahrerfeld bereit – es gab einfach keinen!

Da sich nur wenige Schirme jenseits der 15 Quadratmeter überhaupt am Himmel halten konnten, wurden die Rennläufe einfach ohne diese Kites ausgetragen. Mit Spitzengeschwindigkeiten von knapp 60 Stundenkilometern und ermittelten Durchschnittsgeschwindigkeiten um die 56 Stundenkilometer entschieden sich die Platzierungen meist hinter dem Komma, und so war bis zum letzten der rund 40 ausgetragenen Läufe für Hochspannung gesorgt.

### Tradition

Wie immer: Keiner der Fahrer ließ sich von den Bedingungen entmutigen. Und man





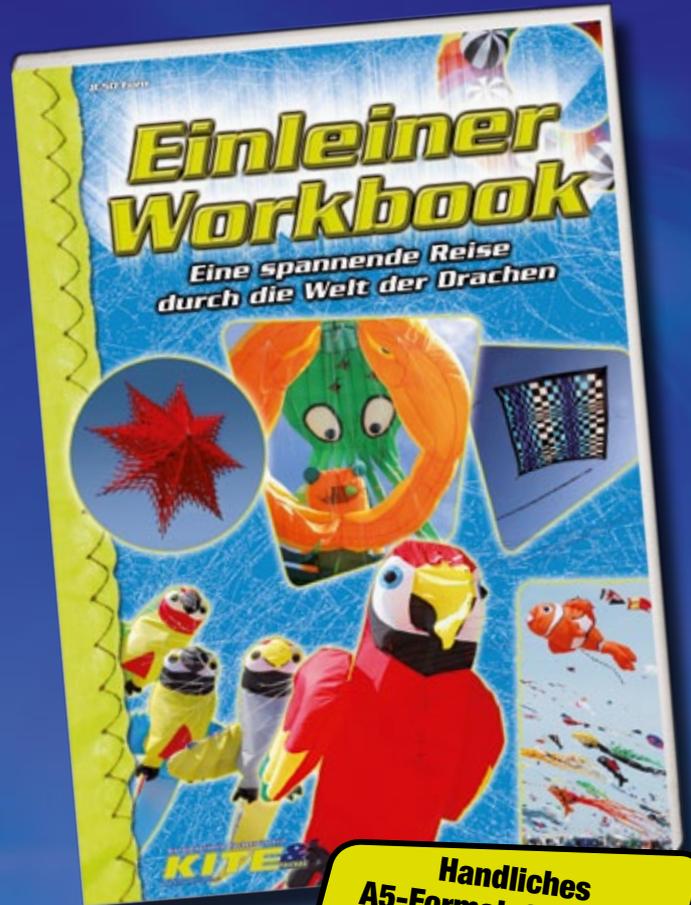
Alle Bedingungen werden so genommen, wie sie kommen



ging wieder zu den lieb gewonnenen Traditionen über, an die man sich auf der Kitearea bereits gewöhnt hat. Und das ist das jedes Mal zelebrierte Schnitzelbuffet. Auch wir sind gespannt, welche Bedingungen die Kitearea und das Team um Guntram Leibrock in diesem Jahr für das Fahrerfeld und alle Beteiligten bereithalten. Fest steht, dass der Backcountry-Cup Vol. IV stattfindet, egal unter welchen Bedingungen, und wieder als Wochenende der ganz besonderen Wettkämpfe und Entscheidungen in unseren Erinnerungen bleiben wird! ■



# Jetzt bestellen!



**Handliches  
A5-Format, 68 Seiten.  
Mit zahlreichen Fotos  
und Abbildungen.  
Nur 8,50 Euro.**

In diesem Workbook zeigt KITE & friends-Fachredakteur Ralf Dietrich die Welt der Einleiner-Drachen und führt seine Leser durch 2.100 Jahre bewegte Drachengeschichte.

- Drachenhistorie
- Pioniere des Drachenbaus
- Meilensteine der Drachenkonstruktion
- Werkstatt-Report Einleiner selber bauen
- Technik des Drachenfliegens
- Drachenflieger weltweit organisiert
- Geschichten aus der Welt der Drachen

## IM INTERNET

[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)  
oder telefonisch unter  
040 / 42 91 77-110



Sonne und Wind – perfekte Bedingungen zum Buggyfahren



So eindrucksvoll ist die Vogelperspektive über der Buggymatte



Mit den Modellfliegern muss sich Frédéric den Luftraum teilen

# KITEBEACH IN DER VENDÉE AUS DEN LÜFTEN

# FLYING OVER!

Text und Fotos: Frédéric Mallard

Wer die zahlreichen französischen Strandsegel- und Kitebuggystrände kennt, der wird leicht ins Träumen geraten. Wenn Frédéric Mallard an der Atlantikküste seinen Flügel aufrichtet, dann ist das sicher traumhaft, aber keine Illusion des Unterbewusstseins. Eine große Sanddüne zwischen Notre Dame de Monts und La Barre de Monts sollte eigentlich zum Hanggleiten mit dem Paraglider genutzt werden. Leider war die Windrichtung nicht ideal.

Doch stellte dies für Frédéric keinen Grund dar, am Boden zu bleiben. Mit einem Motor auf dem Rücken hob er neben dem Strand ab und konnte so die Küste entlangfliegen. Und wer ein guter Flieger ist, kann auch gut zu Fuß – pardon – am Fuß sein. Hier hat der Tüftler nämlich eine Kamera installiert. Klar, dass er seinen Freunden im Kitebuggy nicht nur aus der Ferne zuschaute, sondern die Linse in eine möglichst optimale Position brachte.

Herrliches Frankreich!



Clever: Eine Halterung für die Videokamera ...



... oder den Fotoapparat direkt am Schuh!



Frédéric Mallard fliegt hier zwar Gleitschirm, fährt aber sonst sogar einen Zweirad-Buggy



Viele Motive kommen dem fliegenden Auge vor die Linse



**KEINE  
VERSANDKOSTEN**  
ab einem Bestellwert  
von 25,- Euro

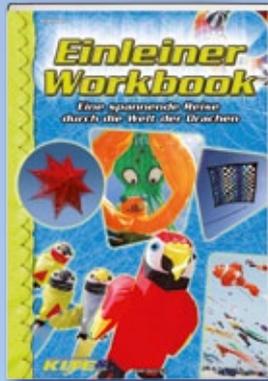
## Einleiner-Workbook Ralf Dietrich

In diesem handlichen DIN A5-Workbook zeigt KITE & friends-Fachredakteur Ralf Dietrich auf 68 Seiten die Welt der Einleiner-Drachen und führt durch 2.100 Jahre bewegte Drachengeschichte.

- Drachenhistorie
- Pioniere des Drachenbaus
- Meilensteine der Drachenkonstruktion
- Werkstatt-Report Einleiner selber bauen
- Technik des Drachenfliegens
- Drachenflieger weltweit organisiert
- Geschichte aus der Welt der Drachen

Artikel-Nummer: 11637

€ 8,50

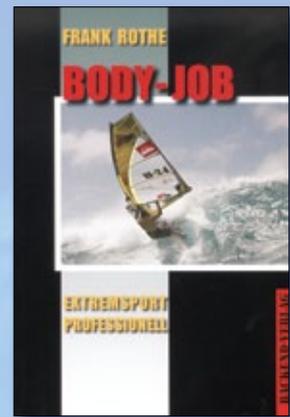


## Body-Job Extremsport Professionell Frank Rothe

Dieses Buch stellt ausgewählte Extremsportarten, wie Kiteboarding, Apnoe-Tauchen, Freely-Skydiving oder Paragliding vor und porträtiert einige der Athleten aus der Szene. Die Leser erfahren, unter welchen persönlichen Voraussetzungen man in den einzelnen Disziplinen Erfolg haben kann und wie man Kontakt zu den Athleten in die jeweilige Szene bekommt.

168 Seiten

Artikel-Nummer: 10333 € 12,00

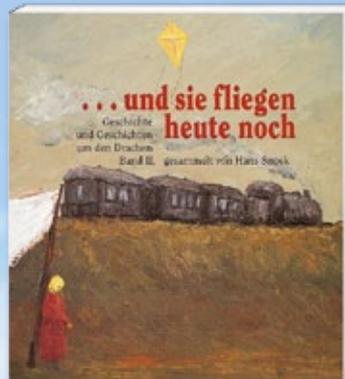


## ...und sie fliegen heute noch - Band I Geschichte und Geschichten um den Drachen

In diesem Buch über das Drachensteigenlassen werden die Drachen im Dienste der Wissenschaft um die Jahrhundertwende sowie neue Formen der Drachen mit Bauanleitungen, die bisher noch nicht bekannt geworden sind, behandelt. 160 Seiten mit zahlreichen Abbildungen

Artikel-Nummer: 11382

€ 12,00

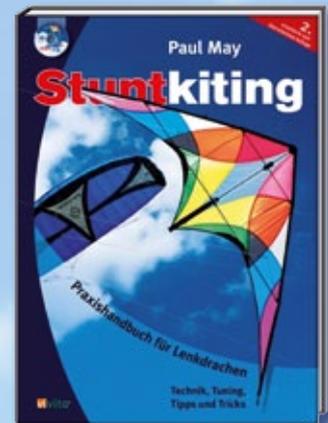


## ...und sie fliegen heute noch - Band II Geschichte und Geschichten um den Drachen

Im II. Band wird von Drachenaufstiegen am aeronautischen Observatorium in Berlin, von der Drachenstation am Bodensee, von fliegenden Drachen in der russischen Marine und auch von der Entenjagd mit Drachen berichtet. Aufzeichnungen, Holzstiche und Bilder, viele bisher unveröffentlicht, machen die Entwicklung des Drachens anschaulich. 156 Seiten mit zahlreichen Abbildungen

Artikel-Nummer: 11383

€ 12,00



## STUNKITING Praxishandbuch für Lenkdrachen 2. erweiterte und überarbeitete Auflage Paul May

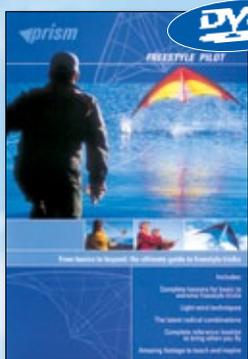
Ein Praxisbuch, das reich illustriert zu allen Fragen des ambitionierten Lenkdrachenfluges mit einschlägigen Tipps zu Technik, Tuning und Handling Antworten gibt.

Neu in der 2. Auflage:

- Kapitel über "Powerkites" und "Speedkites"
- Berücksichtigung von 4-Leiner-Kites
- Drachenportrait mit aktuellen neuen Kites erweitert
- und vieles mehr

Artikel-Nummer: 11354

€ 24,90



## DVD Freestyle Pilot

Endlich gibt es professionelle Trickflughandlung und Animation im DVD Format! Auf ganz klar verständliche Art und Weise werden hier jeder Trick und alle dazu nötigen Moves erklärt. In englischer Sprache. 50 Minuten

Artikel-Nummer: 10513

€ 24,00



## KITE & friends Sammelordner

Die hochwertige Sammelmappe mit einem edlen, zellophanierten Einband bietet Platz für 12 Ausgaben, also zwei Jahrgänge KITE & friends.

- ✓ 12 Ausgaben in einem Ordner
- ✓ Gebaltes Wissen immer schnell zur Hand
- ✓ Ein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner

Artikel-Nummer: 10234 € 12,00

## Welt Index - Free Flight Günter Wolsing

Die Frage ist nicht mehr wie fliege ich, sondern womit? Gleitschirm, Motorschirm, Speedring, Drachen, motorisiert oder nicht, Paraplane oder Ultraleicht - die Auswahl ist enorm und für einen zukünftigen Piloten schier unüberschaubar.

Hier hilft der Welt Index. Diese Ausgabe beinhaltet alles, was sich zu Fuß starten lässt. Es wird nicht nur gezeigt, was es alles auf dem Markt gibt, es gibt auch einen Überblick über die einzelnen Flugdisziplinen.

Artikel-Nummer: 11569

€ 7,50



## Deinen Bestellcoupon findest Du rechts

Beachte bitte, dass Versandkosten nach Gewicht berechnet werden. Diese betragen innerhalb von Deutschland maximal 5,00 Euro. Auslandspreise gerne auf Anfrage. Mehr Infos unter [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de).

## SHOP-BESTELLKARTE

- Ich will die nächste Ausgabe KITE & friends auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die kommende Ausgabe. Bitte sendet mir ein unverbindliches Schnupper-Heft für € 5,50 ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den KITE & friends-E-Mail-Newsletter erhalten.

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Mehr attraktive Angebote online: [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)  
 Bestell-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

BU1201



Die Suche hat ein Ende. Täglich nach hohen Maßstäben aktualisiert und von kompetenten Redakteuren ausgebaut findest Du bei [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) Literatur und Produkte rund um Deine Freizeit-Themen.

### Problemlos bestellen ▶

Einfach die gewünschten Produkte in den ausgeschnittenen oder kopierten Coupon eintragen und abschicken an:

Shop **KITE & friends**  
 65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110  
 Telefax: 040/42 91 77-120  
 E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

### Deine Meinung ist uns wichtig.

Was fällt Dir zu **BUGGYKITE & friends** ein? Gefällt Dir Themenauswahl, Inhalt und Aufmachung?

Von Drachensbauern für Drachensbauer – so funktioniert [www.kite-and-friends.de](http://www.kite-and-friends.de), die Website zum Magazin. Hier erhältst Du die Möglichkeit, aktuelle Beiträge zu kommentieren und so Deine Meinung mitzuteilen.

Einfach nebenstehenden Coupon ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Wellhausen & Marquardt Medien  
 Redaktion **KITE & friends**  
 Hans-Henny-Jahnn-Weg 51  
 22085 Hamburg

Telefon: 040/42 91 77-300  
 Telefax: 040/42 91 77-399  
 E-Mail: [redaktion@kite-and-friends.de](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)

## FEEDBACK

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

- Ja, ich will zukünftig den KITE & friends-E-Mail-Newsletter erhalten.

Kontakt zur Redaktion: Telefon: 040/42 91 77-300  
 Telefax: 040/42 91 77-399

E-Mail: [redaktion@kite-and-friends.de](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)  
**KITE & friends im Internet:** [www.kite-and-friends.de](http://www.kite-and-friends.de)

Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

BU1201



### Deine Abo-Vorteile

- ✓ 50 Cent pro Ausgabe sparen
- ✓ Keine Ausgabe mehr verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ Jedes Heft pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

### Deine Bestellkarte ▶

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Leserservice  
**KITE & friends**  
 65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110  
 Telefax: 040/42 91 77-120  
 E-Mail: [service@kite-and-friends.de](mailto:service@kite-and-friends.de)

## ABO-BESTELLKARTE

- Ich will KITE & friends bequem im Abonnement für ein Jahr beziehen. Die Lieferung beginnt mit der nächsten Ausgabe. Der Bezugspreis beträgt jährlich € 30,00\* (statt € 33,00 bei Einzelbezug). Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Ich kann aber jederzeit kündigen. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben erhalte ich zurück.
- Ja, ich will zukünftig den KITE & friends-E-Mail-Newsletter erhalten.

- Es handelt sich um ein Geschenk-Abo. (  mit Urkunde )  
 Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der sechsten Ausgabe. Die Lieferadresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

\*Abo-Preis Ausland: € 33,00  
 Abo-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

BU1201

# Buggys



Nein, bei den Kitebuggys gibt es keine großen Revolutionen. Die Unterschiede bei den Dreirädern liegen vielmehr im Detail, doch gerade diese Einzelheiten können entscheidend sein. In der Basisklasse geht es vor allem um die Stabilität des Rahmens und die Bequemlichkeit des Sitzes – es liegt also nicht so fern, dass verwöhnte Piloten hier eher von der „Holzklasse“ sprechen. Allgemein besser ist dies bei den Allroundern, welche dabei noch durch ihre Wendigkeit bestechen. Hier hat der V-Max seit Jahren seinen festen Platz, wie Cruiser und Virus bei den Cruisern. Und das berechtigterweise, denn sie bieten genau das, was der Buggyfahrer in dieser Klasse braucht. Wer hoch hinaus will, der findet im Highend-Bereich eine fast unübersichtliche Vielfalt. Selbst der etablierte deutsche Hersteller Libre bietet mit Dragster, Majestic und Protask bereits drei eigenständige Modelle an. Auch von BBS sind mit XT und Concept C2 ausgefeilte Produkte im Angebot. Interessant ist der zunehmende Innovationsdruck aus den Niederlanden, wo neben dem bewährten Apexx von Xtreme nun auch Aero und GT-Race aus den unterschiedlichen Schmieden rollen.

# Competition ST

Peter Lynn

Basic



Noch auf dem Urbuggy basiert der heutige Competition ST. Die simple und leichte Bauweise sowie der geringe Preis machen das Modell zum Dauerbrenner. Allerdings darf man bei Seitenhalt, Spurstabilität und Bequemlichkeit nicht zu viel erwarten, denn der Competition ST ist das absolute Basic-Modell im Buggybau.

## FACTS

Edelstahlrahmen	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	12 mm
Competition ST	419,- Euro

# Lynn XR+

Peter Lynn

Basic



Test KITE & friends 6/2006

Der XR+ ist der am stärksten beanspruchbare Buggy von Peter Lynn. Ein Stoff Sitz und Polster sorgen für erhöhte Bequemlichkeit. Die Gabel ist verstärkt. Die Hinterräder sind ebenfalls mit einem robusten 20-mm-Bolzen gesichert. Trotzdem bleibt der XR+ noch sehr schmal, sodass er auch für den Freestyle gut geeignet ist.

## FACTS

Edelstahlrahmen	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
XR+	549,- Euro

# Lynn Folding

Peter Lynn

Basic



Der schnell zerlegbare Folding-Buggy ist bereits seit vielen Jahren bei Peter Lynn im Angebot. Die aktuelle Version ist wie der XR+ verstärkt. Dennoch handelt es sich um ein kleines Basic-Modell. Aufgebaut ist der Edelstahlrahmen trotz Schamieren recht leicht.

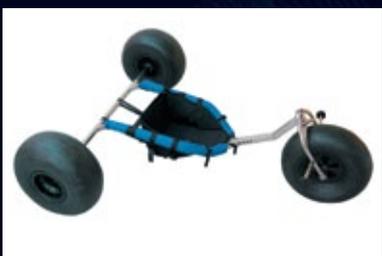
## FACTS

Edelstahlrahmen	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
Lynn Folding	619,- Euro

# Lynn Bigfoot

Peter Lynn

Basic



Der Peter-Lynn-Bigfootbuggy basiert auf dem XR+. Die Deichsel ist leicht geknickt, um die Sitzposition zu verbessern. Wahlweise können Light-Räder, Beach-Racer-Räder oder eine Kombination aus Lights und Beach-Racern vorne und asymmetrischen Raptor-Felgen hinten bestellt werden.

## FACTS

Edelstahlrahmen	
Moon-light	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Bigfoot XR+ Light	879,- Euro
Bigfoot XR+ Beach-Racer	939,- Euro
Bigfoot XR+ Light/Raptor	1.039,- Euro

# Rawbuggy

Radsails

Basic



Zur Saison 2012 ist der Radsails-Buggy überarbeitet worden. Der Sitz ist jetzt ergonomischer geformt, durch EVA-Schaum gepolstert und mit sieben Spannern verstellbar. Der Rahmen ist aus Edelstahl gefertigt und soll im Detail verstärkt sein.

## FACTS

Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	12 mm
Rawbuggy	299,- Euro

# Scout *Flexifoil*

**Basic**



Der legendäre Freestylebuggy von Flexifoil ist seit einem Jahr als Model Scout erhältlich. Der Rahmen besteht aus pulverbeschichtetem Stahl. Die Deichsel ist in vielen Stufen verstellbar und auch die Justierbarkeit des Sitzes soll im Vergleich zum Vorgänger verbessert worden sein.

## FACTS

Stahlrahmen gepulvert	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	12 mm
Flexibuggy	435,- Euro

# Sprinter *Libre*

**Basic**



Test KITE & friends 6/2006

Der Sprinter ist der aktuelle Einsteigerbuggy bei Libre. Sein Sitz besitzt eine Rückenlehne. Im Lieferumfang enthalten ist der Spritzschutz, optional sind gegen Aufpreis verschiedene Achslängen oder Moon-Räder hinten erhältlich.

## FACTS

Stahlrahmen verzinkt/gepulvert	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
Sprinter	564,- Euro
Aufpreis Hinterachse	
• 135 cm	37,50 Euro
• 145 cm	47,- Euro

# Zebra-Buggy *Libre*

**Basic**



Test KITE & friends 4/2010

Preiswerter Einsteigerbuggy mit solider Rahmenkonstruktion und direktem Fahrgefühl. Der gepolsterte Sitz bietet für diese Klasse einen relativ guten Sitzkomfort. Die Hinterachsweite beträgt serienmäßig 125 Zentimeter, kann aber optional auf 150 Zentimeter aufgerüstet werden. Neben der Version aus verzinktem Stahl ist auch eine schwarze Ausführung mit zusätzlicher Pulverbeschichtung erhältlich.

## FACTS

Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
Zebra verzinkt	485,- Euro
Zebra schwarz	535,- Euro
Aufpreis Hinterachse 150 cm	46,- Euro
Aufpreis Textilspritzschutz	13,50 Euro

# V-Max II *Libre*

**Allrounder**



Test KITE & friends 6/2007

Der Allroundbuggy V-Max ist wohl eines der am weitesten verbreiteten Modelle. Seit 2007 ist der V-Max II im Libre-Programm, der serienmäßig eine 135-Zentimeter-Hinterachse, einen stärker gepolsterten Sitz und die Fußrasten des Dragster besitzt. Damit vereint der V-Max II guten Seitenhalt und ausreichend Spurstabilität mit direktem Handling.

## FACTS

Stahlrahmen verzinkt/gepulvert	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
V-Max II	765,- Euro
V-Max II Strong	845,- Euro
Version Edelstahl V4A	1.095,- Euro
Version Edelstahl V4A Strong	1.185,- Euro
Hinterachse 145 cm zzgl.	27,- Euro

# Truck II *Libre*

**Allrounder**



Test Vorgängermodell KITE & friends 6/2003

Eine empfehlenswerte Version ist der rundum mit Moon-Rädern versehene Libre-Buggy V-Max-Truck. Mit verzinktem und gepulvertem Stahlrahmen ist der Truck recht kostengünstig, bietet aber bereits guten Seitenhalt und kann auch einmal mit kräftig Power gefahren werden. Neu ist der auf dem V-Max II basierende Truck II.

## FACTS

Stahlrahmen verzinkt/gepulvert	
Moon-light	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Truck II	1.045,- Euro
Version Truck II full	1.295,- Euro
Truck II V4A	1.380,- Euro
Version Truck II full V4A	1.630,- Euro

# Cruiser

## Buggy-Direkt

Cruiser



Der Cruiser ist das Einstiegsmodell von Buggy-Direkt, aber bereits ein komfortabel zu fahrender, spurstabiler Edelstahlbuggy. Serienmäßig verfügt der BBS-Cruiser über Moon-lights und ist für viel Seitenhalt und einer 140-Zentimeter-Hinterachse ausgestattet. Elegant ist die vordere Deichsel mit dem gebogenen Rundrohr gelöst.

### FACTS

Edelstahlrahmen	
Moon-light	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Cruiser	1.030,- Euro
Cruiser Beach-Racer / Bigfootgabel	1.100,- Euro

# Virus

## Elliot

Cruiser



Dieser Edelstahlbuggy von Elliot ist robust aufgebaut. Rundum sorgt Moon-light-Bereifung für gutes Vorankommen. Der von Elliot verbaute Sitz bietet guten Seitenhalt und eine komfortable Rückenlehne, sodass man mit dem Virus perfekt zum Cruisen gehen kann, wobei die Achslänge von 150 Zentimetern Kippstabilität verschafft.

### FACTS

Edelstahlrahmen	
Moon-light	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Virus	1.049,- Euro

# Aero

## MG-Kites

Highend



Seit einem Jahr hat der Niederländer Maarten de Graauw seinen Aero im Programm. Es ist eine renntaugliche Version, wobei die ergonomisch geformten Sitzrohre in der Ausführung Small 44 und in der Ausführung Large 46 Zentimeter Abstand haben und sich vor dem Körper noch um 7,5 Zentimeter verengen. Neben einer schwarz-gepulverten Version gibt es den Aero auch aus poliertem Edelstahl.

### FACTS

Stahlrahmen pulverbeschichtet	
Full-Moon	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Aero	1.295,- Euro
Edelstahl poliert	1.495,- Euro

# Apexx

## XXtreme

Highend



Der Apexx ist der aktuelle Rennbuggy von Ruud van der Engelen. Mit der speziell an den Piloten angepassten Sitzrohreometrie weist der Buggy extremen Seitenhalt auf. Dazu ist er sehr steif und robust. Das 3-D-Schutzblech am Vorderrad und Nummernplatten mit Rennnummer sind serienmäßig. Fußrasten mit Fersenschlaufe gibt es hingegen als Zubehör.

### FACTS

Edelstahlrahmen	
Full-Moon	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Apexx	2.195,- Euro

# Booster XT

## Buggy-Direkt

Highend



Auch der neue Booster XT hat sich im Renngeschehen etabliert. Bequemlichkeit und Spurtreue in Verbindung mit hoher Wendigkeit – das ist das Rezept des Booster, welches mit dem neuen XT perfekt auf heutige Bedürfnisse zugeschnitten wurde. Man kann zwischen 150 und 160 Zentimetern Achsbreite wählen.

### FACTS

Edelstahl	
Full-Moon	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Booster XT	1.740,- Euro
Aufpreis für Verstellachse	150,- Euro

# Concept G2

Buggy-Direkt

Highend



Test KITE & friends 4/2011

Das Renngerät von Bernd Steffensen ist zur letzten Saison neu erschienen. Die Steifigkeit des Rahmens wurde mit einem Sitzrohrbügel vor der Hinterachse wesentlich verbessert. Die Sitzrohre sind nun tailliert, besitzen aber weiterhin eine serienmäßige Breitenverstellung. Bequeme und sichere Fußrasten mit Hackenschlaufen gehören zum Lieferumfang.

## FACTS

Moon-full	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Concept	1.950,- Euro
Aufpreis Verstellachse	150,- Euro

# Dragster

Libre

Highend



Test KITE & friends 4/2006

Der für den Rennbetrieb optimierte Dragster, mit verwindungsstiftem Rahmen, tiefem Schwerpunkt und viel Spurtreue, wurde inzwischen durch den Protask und den Majestic ergänzt. Je nach Wunsch beträgt die Hinterachsänge 140, 150 oder 160 Zentimeter, ohne Aufpreis. Verschiedene Räder und Zusatzgewichte sind verfügbar.

## FACTS

Stahlrahmen verzinkt/gepulvert	
Moon-light	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Dragster	1.299,- Euro
Edelstahl V4A Moon-light mit 3 x Full-Moon	1.850,- Euro
Edelstahl V4A Full-Moon	2.090,- Euro

# Full Option

GT-Race

Highend



Der Full Option ist das Top-Modell der Kitebuggy-Manufaktur GT-Race. Bereits das Grundmodell besitzt eine verstellbare Hinterachse, eine Doppeldeichsel und Full-Moon-Bereifung. Zur Serie gehören ein Satz Nummerntafeln, ein 3-D-Schutzblech sowie Fußrasten mit Fersenschlaufen. Der Buggy kann durch zahlreiche Zusatz-Optionen und Farben sowie Stickereien des in England gefertigten Cordura-Sitzes individuell an die Wünsche des Piloten angepasst werden.

## FACTS

Edelstahl	
Full-Moon	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Full Option	1.799,- Euro

# Majestic

Libre

Highend



In Zusammenarbeit mit seinen Teamfahrern hat Libre den Rennbuggy Majestic konstruiert. Durch das besonders steife Gestell sollen Spitzenwerte bei der Endgeschwindigkeit und auf dem Kreuzkurs erzielt werden. Das nach innen gebogene Sitzrohr verhindert ein Liften des Piloten. Breite Gummiauflagen auf den Fußrasten absorbieren im harten Einsatz Schwingungen und sollen einen ermüdungsfreien Komfort für ungetrübten Fahrspaß bieten.

## FACTS

Stahlrahmen verzinkt/gepulvert	
Full-Moon	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Majestic	1.850,- Euro
Majestic Edelstahl V4A	2.300,- Euro

# Protask

Libre

Highend



Test KITE & friends 2/2008

Der Edelstahlbuggy von Libre ist mit Doppelrohrdeichsel und Dreiecksstrebe sehr robust und vermutlich die Konstruktion, welche die größte Verwindungssteifigkeit aufweist. Der Buggy verfügt über eine 150-Zentimeter-Achse. Je nach Bedarf kann der Protask mit Gewichten ausgerüstet werden. Schutzblech und Nummern sind ebenfalls erhältlich.

## FACTS

Edelstahlrahmen	
Full-Moon	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Protask	2.425,- Euro
Preis in schwarzem Stahl	1.980,- Euro

# ARCHIV KOMPLETT?

Hier könnt Ihr alle Hefte von **KITE & friends** und **Sport & Design Drachen** nachbestellen.

alles-rund-ums-hobby.de

## KITE & FRIENDS

## NACHBESTELLUNG

### KITE & friends 2/2012



**Die Top-Themen:**  
Traction: Pulverisierte Brecher – Marc Ramseier erkrankt Wogen aus Schnee, Einstiegs-Kite Cooper Fox; Einleiner: Jacques Létourneau im Interview; Lenkdrachen: Fokkens Smithi, Hqs Fazer im Zweierpack

**€ 5,50**

### KITE & friends 1/2012



**Die Top-Themen:**  
Einleiner: Unterm Regenbogen – Rainbow Totem von Premier; Traction: HQ greift mit der Toxic an, Neues Buggygefühl mit den neuen UL-Speichenrädern; Events: Windscape – Kanadische Landschaft perfekt für Drachen!

**€ 5,50**

### KITE & friends 6/2011



**Die Top-Themen:**  
Traction: Vampirjagd – Libre greift in der Intermediateklasse an, Electra Unlimited; Lenkdrachen: Speed-Extremist – Test des Typhon von Long Duong; Events: Festival der Trickser in Fano

**€ 5,50**

### KITE & friends 5/2011



**Die Top-Themen:**  
Traction: Buster Soulfly, Mustang-Test und Interview; Lenkdrachen: Große Namen, Skydart und Powerhawk; Events: Feuereventura, Drachenfest unter kanarischer Sonne; Workshop: Clownfisch-Bauanleitung

**€ 5,50**

### KITE & friends 4/2011



**Die Top-Themen:**  
Events: Big Berck – Weltgrößter Drachen beim Jubiläumsfestival; Traction: Speedy 3 von Libre, Concept C2 im Test; Lenkdrachen: Trickspartys: Roger Tessa-Gambassi über die Hintergründe

**€ 5,50**

### KITE & friends 3/2011



**Die Top-Themen:**  
Lenkdrachen: Scharfmacher – Vierkleiner SkyKnife im Test, Lycos 3.0, Toxic von R-Sky; Traction: Apex 3, Norwegen; Einleiner: SumSum, Octopus; Events: Spielwarenmesse/Neuheiten 2011; Workshop: Kodak-Festival

**€ 5,50**

### KITE & friends 2/2011



**Die Top-Themen:**  
Events: Master-Style, Kapstadt; Traction: Method – Intermediate-Hoffnung, Viron – Trainer-Revolution; Lenkdrachen: Tango II, Racer-Gespinn; Einleiner: Tele-KAPing

**€ 5,50**

### KITE & friends 1/2011



**Die Top-Themen:**  
Traction: Sieben Landboards für Fortgeschrittene im Vergleich, Charger von Peter Lynn im Test; Einleiner: Männchen von Colours in Motion; Lenkdrachen: Torero von Space-Kites

**€ 5,50**

### KITE & friends 6/2010



**Die Top-Themen:**  
Traction: Magma II von Elliot; Lenkdrachen: Fournou, Drachenlegenden; Einleiner: Bocolino; Events: 30 Jahre Drachenfest in Dieppe, KLB Masters 301er-Drachenspann in St. Peter-Ording

**€ 5,50**

### KITE & friends 5/2010



**Die Top-Themen:**  
Traction: Freestyleboard von Next; Lenkdrachen: Test der Paraflex 3.1, Prism 4D; Workshop: Sparrow im Selbstbau, Van Almelo verrät, wie man stabile Großdrachen baut

**€ 5,50**

### KITE & friends 4/2010



**Die Top-Themen:**  
Lenkdrachen: Wasabi von Spiderkites, Atomic von Invento; Traction: Zebra-Buggy von Libre, Depower-einstieg – Access XT und Inuit II; Einleiner: Kleeblatt von Colours in Motion

**€ 5,00**

### KITE & friends 3/2010



**Die Top-Themen:**  
Lenkdrachen: Huntsman, Mustang-Test und Interview; Traction: Vapor, Vergleich der 2010er Manta und Eskimo; Einleiner: Like a Rolling Stone von Horvath; Events: WISSAWM; Workshop: Titanium

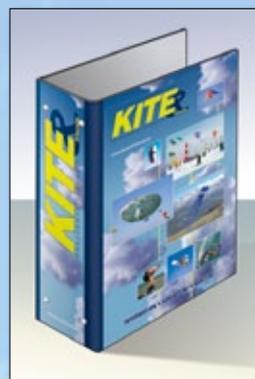
**€ 5,00**

### KITE & friends 2/2010



**Die Top-Themen:**  
Traction: I'll back und C'est la vie, darling von horvath.ch Steel von Scirocco Kites, Drachenfest in Grönitz, Drachenseite von Singapur nach Malaysia

**€ 5,00**



### KITE & friends Sammelordner

Die hochwertige Sammelmappe mit einem edlen, zellophanierten Einband bietet Platz für 12 Ausgaben, also zwei Jahrgänge KITE & friends.

- ✓ 12 Ausgaben in einem Ordner
- ✓ Gebaltes Wissen immer schnell zur Hand
- ✓ Ein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner

Artikel-Nummer: 10234  
**€ 12,00**

Alle Ausgaben findest Du unter: [www.kite-and-friends.de/shop](http://www.kite-and-friends.de/shop)

## SPORT & DESIGN drachen

### Sport & Design Drachen 1/2011



**Die Top-Themen:**  
Vergleich von stabilen Showkites mit 52 Modellen, Test eines Blauwals von Peter Lynn, Info: 8 Flugschulen für Lenkdrachen, Portrait über vier Ausnahmepiloten des Red Bull Kiteforce Teams

**€ 9,80**

### Sport & Design Drachen 4/2010



**Die Top-Themen:**  
Jive II von Invento, Mo-Ko-Dako als Eigenbau, Kitefiers Meeting 2010, KAPINED/10

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 3/2010



**Die Top-Themen:**  
I'll back und C'est la vie, darling von horvath.ch Steel von Scirocco Kites, Drachenfest in Grönitz, Drachenseite von Singapur nach Malaysia

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 2/2010



**Die Top-Themen:**  
Hybrid 130 von Invento, Wilde Hilde von Space Kites, Luftbildfotografie von Paris bis zur Wüste Gobi, Internationales Drachenfestival in Nieupoort in Belgien

**€ 5,50**

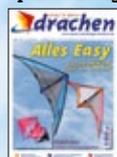
### Sport & Design Drachen 1/2010



**Die Top-Themen:**  
Flames von Robert Brasington, Symphony TR von Invento, Drachenfestival auf Fuerteventura, Internationales Kite Festival in Portsmouth

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 6/2009



**Die Top-Themen:**  
Easy reloaded und Easy² von Level One, Leinenschmuck von Colors in Motion, Symphony von Invento, Independent im Eigenbau

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 5/2009



**Die Top-Themen:**  
Papagei von Gomborg Kite Productions, Salsa II von Invento fordert zum Tanz auf, Kastendrachen zum selberbauen, Internationales Drachenfest Norderney

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 4/2009



**Die Top-Themen:**  
2009er-Lucy von Spiderkites, Bauanleitung für den Fled 270, 25 Jahre Kitefiersmeeting, Kite & Cruise-Dreamtour II

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 3/2009



**Die Top-Themen:**  
Fünf Zelleldrachen vom Spielwarenhaus Ahlert, Großlenkdrachen im Eigenbau, Tatroo II von Invento, Kitemakers Conference Fort Worden

**€ 5,50**

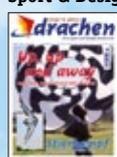
### Sport & Design Drachen 2/2009



**Die Top-Themen:**  
Mystify von Elliot, Ultraleichtwinddrachen-Bauplan, Supersonic von Didakites, Drachenfest Fuerteventura

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 1/2009



**Die Top-Themen:**  
Bauplan für The Witch, Skydart von Wolkenstürmer, Taurus Extended von Space Kites, Drachenfest Bebra-Iha

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 6/2008



**Die Top-Themen:**  
Scarab Beetle von Invento, Evening Star vom Spielwarenhaus Ahlert, Vielerfest Emmen, Festival International de Cerf-Volant, Dieppe

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 5/2008



**Die Top-Themen:**  
Vom Body Slam zum Drop Kick, Sporty von Wolkenstürmer, Anleitung zum Bau eines SKK-Drachens, Drachenfest Istanbul

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 4/2008



**Die Top-Themen:**  
Flam + Fuji von Didakites, T-Delta von Colors in Motion, 24. Kitefiersmeeting Fanö, Windart-Installation Project RED

**€ 5,50**

### Sport & Design Drachen 3/2008



**Die Top-Themen:**  
Entry von Rhombus, Bauplan für den SoSo-Kite, Internationales Kite Festival Thailand, Drachenfest im dänischen Drgor

**€ 5,50**

Alle Ausgaben findest Du unter: [www.sport-und-design-drachen.de/shop](http://www.sport-und-design-drachen.de/shop)

Deine Bestell-Karte findest Du auf Seite 63.

Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120,  
E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

Bitte beachte, dass Versandkosten nach Gewicht berechnet werden. Diese betragen innerhalb von Deutschland maximal 5,00 Euro. Auslandspreise gerne auf Anfrage.

## UMGEDREHTES BUGGYKONZEPT

Text: Jens Baxmeier  
Fotos und Grafik: Maarten de Graauw

# REVERSE MOTION



Der Reverse-MG ist ein ganz besonderer Kitebuggy, der von Maarten de Graauw vor allem als Fun-Projekt entworfen und gebaut wurde. Ein Dreirad mit lenkbarem Vorderrad und zwei starren Hinterrädern zu bauen war sicher die naheliegende Möglichkeit. Doch der Konstrukteur der Aero-Buggys wollte etwas ganz Neues machen – und so drehte er das Konzept des Buggys einfach um.

Der Reverse-Buggy hat also zwei Räder vorne und ein Rad hinten. Bei der Steuerung entschied sich Maarten dafür, die beiden Vorderräder zu verwenden, womit eine Umlenkung nötig wurde. Das Gefährt sollte wie gewohnt mit Fußrasten gesteuert werden, die allerdings wie bei einer sehr schmalen Gabel eng beisam-

men sitzen. Neben einer durch zwei Klemmungen verstellbaren Beinlänge ist auch der Abstand vom Sitz zum starren Hinterrad justierbar. Hiermit soll später das Driftverhalten eingestellt werden, um einen optimalen Geradeauslauf zu erreichen.

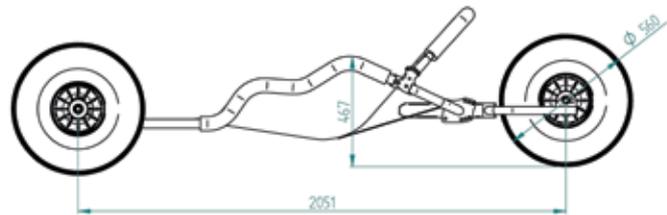
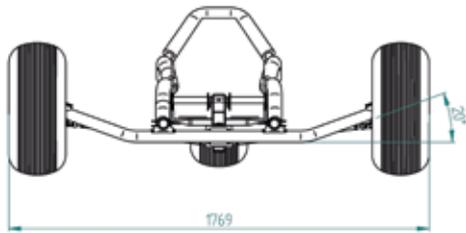
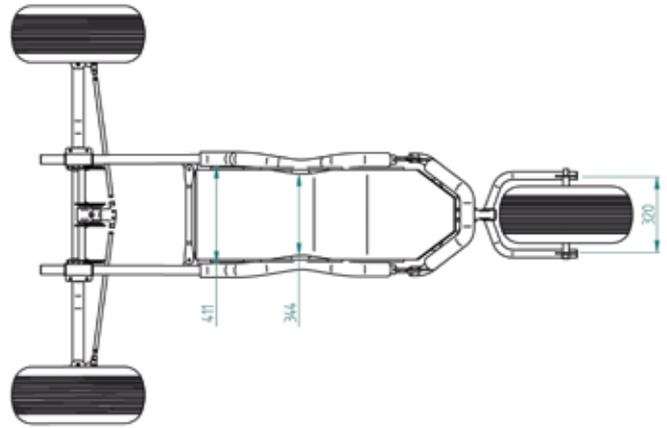
### Proto-Test

Die ersten Fahrversuche bestätigten, dass dieses ungewöhnliche Konzept fahrbar ist.

An den Vorderrädern ergab sich viel Grip, sodass die Lenkung perfekt funktionierte. Doch zeigten sich ebenso schnell die Nachteile: Das Heck brach mit seinem einen Rad recht schnell aus und auch die maximale Längeneinstellung zwischen Sitz und Rad brachte nicht genügend Abhilfe. Das Heck schien einfach zu leicht zu sein. Auch waren die Steuerung zu direkt und die Fußrasten wohl zu eng positioniert. Die



**Langbau:** Durch das weit nach hinten ragende Hinterrad wird der Buggy sehr lang



Konstruktionsskizzen des ersten Entwurfs für den Prototypenbau

Comment:	Date drawn: 30-10-2011
Material:	Date modified: 6-3-2012
Reg.: frame only asm	Drawn by: Kitesurf
Title: MG Reverse prototype	
<b>MG kites</b>	
Projection:	A <sup>3</sup>

Sitzposition, welche Maarten vom MG-Aero übernahm, soll zukünftig in eine mehr liegende Stellung variiert werden. Insgesamt fehlt noch einiges dazu, um den Reverse-Buggy sinnvoll in Rennen einsetzen zu können. Maarten möchte ihn auch einmal mit schmalen Speichenrädern statt der Moonräder ausprobieren.

Auslegung nicht. Auch liegt der Prototyp recht tief, sodass sich glatte Untergründe zum Fahren eher anbieten als unebenes Gelände. Da Maarten beim Pflingstrennen auf Borkum auf große Kurse hofft, möchte er den Buggy bis dahin soweit abgestimmt haben, dass er mit ihm an den Regattastart gehen kann.

### Statement

Eins steht fest: Besonders wendig wird die Konstruktion des Reverse-Buggys in dieser

Sauber gebauter Prototyp mit zwei gelenkten Vorderrädern



▼ ANZEIGEN

**KITE PILOT**

www.KITEPILOT.DE

http://www.kite-pilot.de  
mobile +49 177 31 91 82 9  
fon/fax +49 37439 44 66 9  
e-mail info@kitepilot.de

**traction kite ACTION!**

Der Wind ist dein Zugpferd, die Luft ist dein Freund. Ob gemütliches Gleiten, Highspeed-Racing oder Freestylejumping, das Tempo bestimmst du allein. Trau dich: Fun next level!

**ZEBRA Z1**  
Gutmütiger Intermediate-Kite mit sattem Grunddruck und sanftem Druckaufbau  
Größen: 1.6/2.5/3.4/4.0/5.0/6.5/8.0

**CHECKA**  
Freundlicher Einsteiger-Kite zum lächerlichen Probiertpreis!  
Größen: 1.5/2.5/3.4/4.0

**ZEBRA BOARD**  
Freches Design auf 90 cm Länge bei nur 6,9 kg

**ZEBRA KITE**  
zebrakites.com

## MIT DEM KITEBUGGY NACH IRLAND

# Gegen den Regen um die Wette fahren



**Zwei Monate Ferien – das lädt geradezu ein, mit dem Kitebuggy auf Tour zu gehen. Nur wohin? Schottland haben wir schon bereist, also in den Süden? Da kennen wir das Meiste – außer Marokko vielleicht. Aber dafür sind wir irgendwie zu schlecht vorbereitet und weit ist es auch. In den Norden nach Dänemark? Im April und Mai noch ein wenig zu kalt für uns. Bereits bei der Kitebuggy-WM 2010 in De Panne haben wir die Buggyrennfahrer der beiden Inseln England und Irland über ihre Spots ausgefragt. Nun, es klang verlockend! Also, ab nach Westen, denn da sorgt bekanntlich der Golfstrom für angenehme Temperaturen, und Regen soll es anscheinend in dieser Jahreszeit am wenigsten geben. Na ja, mit dem Wetter ist das bekanntlich so eine Sache ...**

### Der Weg ist das Ziel

Das Packen ist schon einmal der erste Schritt: Welcher Buggy und welche Kites finden Platz im und auf dem VW-Bus? Mein großer Buggy kann nicht ohne Anhänger transportiert werden. Also einen Anhänger mitnehmen? Nein, denn ein Anhänger bedeutet auf den Fähren Mehrkosten, und Irland soll ja nicht gerade mit breiten

Straßen gesegnet sein. Der Buggy meiner Frau Denise hatte aber noch so ein paar Macken. Also kurzerhand den Buggy von Denise nach meinen Vorstellungen umgeschweißt. Hätte man natürlich schon früher machen können ... Übrigens haben Studien belegt, dass Männer immer bessere Sportgeräte besitzen als Frauen, aber jetzt ist er auch für sie perfekt. Bei den Kites ziehen wir die Hochleister in großen Größen vor und für viel Wind noch zwei kleine Allrounder. Alles wird irgendwie verstaut – und los geht die Reise!

In De Panne verbrachten wir eine Nacht auf dem Campingplatz, welcher im Norden der Stadt liegt. Von dort aus kann man übrigens gut auf dem Strand kiten: nur den Buggy durchs Campinggelände ziehen, die Düne passieren und ab geht die Post. Auf dem Weg zu den Inseln ging es weiter nach Ouddorp. Mit Freunden verbrachten wir ein paar Tage an diesem Buggyspot. Auf dem nahe am Spot gelegenen Bauernhof Campingplatz Zonnewende ([www.campingzonnewende.nl](http://www.campingzonnewende.nl)) scheint sich eine regelrechte Buggyfangemeinde entwickelt zu haben und man trifft auf fröhliche, umgängliche Buggykiter, die oft mit der gesamten Familie unterwegs sind. Die meisten scheinen einander zu kennen, und sie sorgen auch dafür, dass sich Neulinge an die Spotregeln halten. Das ist eigentlich gut so, denn der Strand ver-

lockt bei gutem Wind und Niedrigwasser dazu, über den erlaubten Strandabschnitt hinaus Richtung Norden in die Unendlichkeit weiter zu fahren. Ein Gefühl, welches unsereiner doch so gerne mag, das aber eben auch zu Strandschließungen für den Buggysport führen kann. Aber sind ein paar wenige Kilometer wirklich das Höchste der Gefühle? Hoylake ruft!

### Big is Beautiful

Wie kommt man billig auf die Insel? Von Hoek van Holland nach Harwich ist es vielleicht nicht ganz so günstig, es lag aber auf unserem Weg. Sparen kann man, indem man bei Stenaline ([www.stenaline.de](http://www.stenaline.de)) direkt bucht und nicht an der Kasse am Hafen bezahlt. Die resolute Frau am Schalter hat uns sehr deutlich darauf hingewiesen, dass ein VW T4 mit Aufstelldach bei einer Reservierung in Deutschland als Personenwagen durchschlüpft, aber nicht hier in Holland, da ist es eben eine Kategorie teurer. Es ist auch sinnvoll, nicht die Schnellfähre zu buchen, sondern das normale Schiff zu nehmen – dann kommt das Ganze noch ein wenig günstiger. Vergleiche unter den Anbietern sind zudem empfehlenswert. In Harwich angekommen musste England einmal quer unter die Räder genommen werden. Wir passierten endlich die Ortschaft Hoylake und befanden uns plötzlich an einer Kaimauer – vor uns eine unfassbar riesige Sandfläche. Auspacken und los!

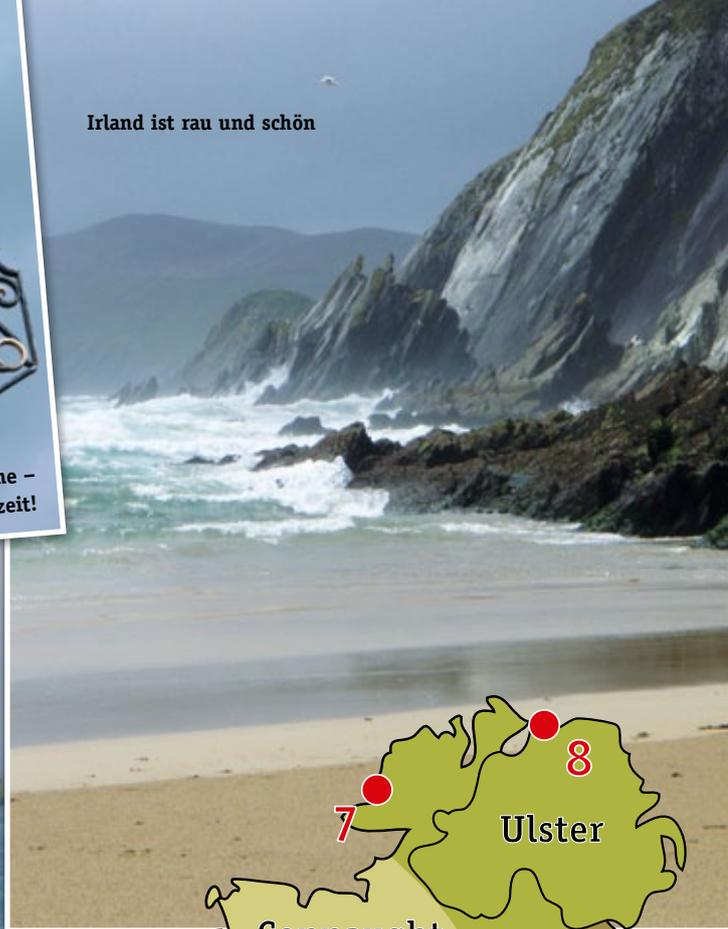


In Irland hatten Adi und Denise immer ordentlich Wind

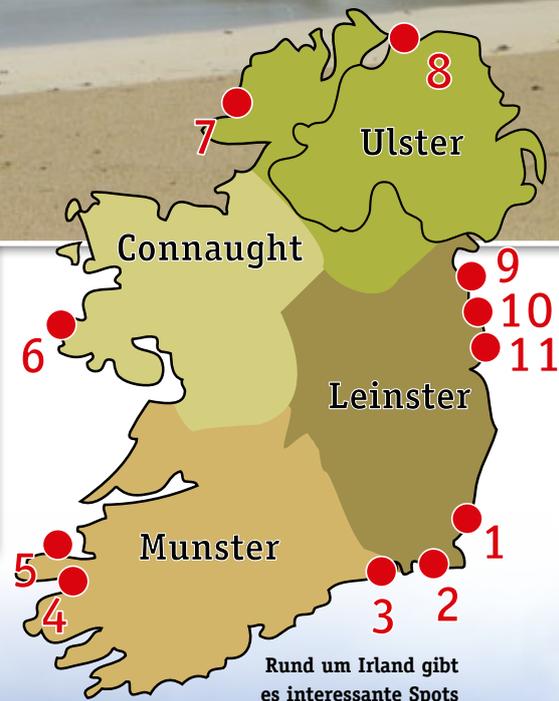
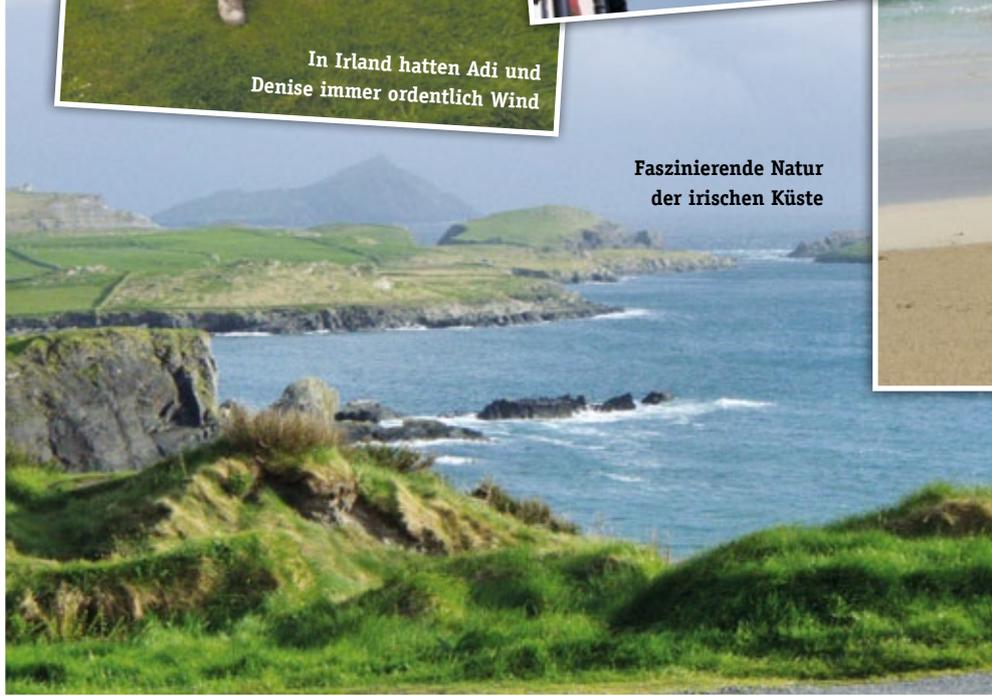


Guinness Time – in Irland jederzeit!

Irland ist rau und schön



Faszinierende Natur der irischen Küste



Rund um Irland gibt es interessante Spots

Nein, das geht nicht! Zuerst muss man einen Schein ausfüllen, wie uns Graham Steel erzählt hatte. Den Schein bekommt man eigentlich ganz easy: nur die Straße an der Kaimauer entlangfahren, bis gegenüber der Liveboat-Station eine kleine Einfahrt in einen Innenhof zu sehen ist. Dort geht man hinein und schon steht man vor der Tür des ortsansässigen Strandseglerklubs. Hier ist eine Telefonnummer angeschlagen, die man anrufen kann, um einen Termin für eine Clubmitgliedschaft zu erhalten. Ein paar Infos später geht es auf die Sandbank vor Hoylake – aber nur, wenn diese nicht überflutet ist. Der Strand an der Kaimauer ist nämlich nur weich und feucht. Gefahren wird auf der eigentlichen Sandbank, etliche hundert Meter weiter draußen. Diese ist aber nur für jeweils 5 und 7 Tage im Monat befahrbar, wenn der Koeffizient stimmt. Man, hatten wir ein Glück, denn in den nächsten Tagen war dies genau der Fall! Am ersten Tag erkite-

ten wir die Piste im Nieselregen und am zweiten – nun ja, es gibt sie tatsächlich, diese Tage der Tage: Blauer Himmel, optimale Windstärken für die mittleren Kite-Größen – und wir fuhren in die Unendlichkeit, Strand ohne Ende! Am Rand des Meeres mit schönen Vertiefungen und aalglattem Untergrund; gegen Mitte der Sandbank mit Riffelflächen, welche die Geschwindigkeit akustisch begleiteten. Mit drei weiteren Engländern, die uns versicherten, dass es auch für sie ein „Big Day“ sei, fuhren wir bis an den Horizont. Den ganzen Tag mit einem dicken Grinsen im Gesicht. Die Stimmung, der lineare Wind

und diese scheinbare Unendlichkeit der Dimension, welche zu erkiten war – absoluter Wahnsinn! Zum Abschluss des Tages gab es ein gemeinsames Essen im Clubhaus und übernachten konnten wir auch gleich vor diesem. Man gab uns sogar den Schlüssel für WC und Dusche, das ist echte Gastfreundschaft! Will man auf einen Campingplatz, so befindet sich dieser rund 8 Kilometer vom Strand entfernt in Thurstaston. Der Wirral Country Park Caravan Club und die bekannten Bed-and-Breakfast-Pensionen sind im Ort selbst zu finden.

Nun zog es uns aber langsam Richtung Irland. In Holyhead schifften wir ein nach Dublin. Und wir hatten das tolle Wetter im Gepäck!

## Rund um die Grüne Insel

In Irland war unsere Devise: Wenn wir einen flotten Strand sehen, packen wir aus und fahren Buggy. Sicher wollten wir den Inch Beach besuchen und den Strand bei Benone, welcher schon einmal Austragungsort einer Buggy-Europameisterschaft war. Aber auch Wandern und Pub-Besuche standen auf dem Programm. Von Dublin aus reisten wir im Uhrzeigersinn um ganz Irland. Der Südosten und der Süden bieten Strände an, welche bei günstigen Windverhältnissen sicher zu befahren wären. Aber dafür braucht man Wind quer zum Strand. So zum Beispiel könnte der Strand (1) von Wexford Bay mit rund 26 Kilometern Länge bei Wind aus Osten prima gehen, auch wenn er nur etwas über einer gute Leinlänge breit ist. Ausprobiert haben wir ihn leider nicht. An diesem lang gezogenen Strand gibt es auch ein gutes Angebot an Campingplätzen. Interessant ist ebenfalls der 7 Kilometer lange Strand (2) bei Ballyteige Bay, mit dem Ausgangspunkt Kilmore Quai, bei südlichem Wind. Hier sind wildes Camping oder eine Bed-&-Breakfast-Übernachtung angesagt. Im Süden der Insel gibt es eine Ortschaft namens Tramore (3), wo bei Ebbe viel Strand und Gelände freiliegt. Dort braucht

man Wind aus Süd bis Südwest und sollte die Wochenenden sowie Feiertage meiden, weil sich dann viele Menschen auf dem Strand tummeln. Einige Kitesurfer rockten das Wasser, wir den Strand leider nicht, denn es war gerade Nationalfeiertag. Die ganzen ersten Tage schien es irgendwie bei uns nicht richtig aufzugehen und wir ließen den Buggy angezurrt auf dem Heckträger. Und so sollte es auch weitergehen, nach Tagen der Natur und Kultur, bis wir den Strand von Inch vor uns liegen sahen. Inch Beach (4) liegt im Südwesten von Irland, zu Beginn der Dingle-Halbinsel. Kaum angekommen, blies der Wind aus der richtigen Richtung und die Sonne schien auch: Also los, auspacken!

## Immer Wind in Irland

Tatsächlich verbrachten wir in diesem Monat keinen einzigen Tag ohne Wind! So auch auf dem rund 7 Kilometer langen, betonharten und absolut flachen Strand von Inch. Aber irgendwie war der Wind so eine Sache: 4-Quadratmeter-Matte ausgepackt, Kite gibt ordentlich Dampf, und die ersten paar hundert Meter loskiten, noch mehr Druck im Schirm – und im nächsten Moment liegt er schlaff am Boden! Doch nicht lange! Gleich fahren wir wieder satt angepowert weiter. Mit der Zeit wurde uns diese Art zu fahren aber sehr suspekt. Der Wind selbst blies vom Meer her in den Meeresarm hinein. Die Hügel im Vordergrund verdunkelten sich, eine Regenfront nahte und sehr rasch standen wir auf dem Inch Beach im Nieselregen, um uns kurz darauf wieder im Sonnenschein wiederzufinden. Für Fotos war das zwar perfekt, aber fürs Buggykiten ein wenig unberechenbar. Locals, welche derweil ihre Bretter in Stellung brachten, um die flotten Wellen zu reiten, meinten, der Wind sei um diese Jahreszeit immer ein wenig unzuverlässig. Zum Ende des Sommers und im Herbst sei er linearer. Schlussendlich gelang es mir doch, die ganze Länge des Strandes zu befahren, wenn auch mit einer fünfminütigen Pause auf dem Rückweg, weil der Wind

abflaute und erst dann wieder Vollgas gab. War Inch Beach also ein Reinfall? Eigentlich nicht. Dieser Spot hat nämlich so einiges zu bieten: Irish Coffee und Torten gibt es in einem Restaurant gleich am Beach. Am Abend lockt auf dem Hügel im Rücken eine eigenwillige und wundervoll möblierte Bar mit einem ewigen Studenten und Wellenreiter als Betreiber. Auch hat dieser Ort irgendwie eine magische Ausstrahlung, schwer zu sagen warum. Übernachten geht in einem Selbstversorger-Haus auf dem Hügel. Oder im Camper vor oder hinter dem 2.10-Meter-Höhenbegrenzungsbalken auf dem Parkplatz – eine Eigenart in Irland, doch dazu später mehr. Der Strand selbst erschien uns nicht geheuer zum Übernachten, weil wir nicht wussten, wie weit das Meer steigen und den Strand überfluten würde. Nach der sehenswerten Halbinsel Dingle fuhren wir weiter an die Brandon Bay (5), welche im Norden derselben liegt. Eigentlich gab es auch hier prima Voraussetzungen zum Kiten. Eine größere Kitesurf-Gemeinde hat diesen Ort bereits für sich entdeckt. Der etwa 12 Kilometer lange, sichelförmige Strand ist interessant, da der Start je nach Windrichtung gewählt werden kann. Was soll ich sagen: Der Wind war da – der Regen allerdings auch. Und dieser Tag war einer der lausigsten, was das Wetter anbelangt – Wolken flogen tief hängend über das Meer, es war sehr kalt und irgendwie empfanden wir diese Ecke von Irland als seltsam. Einen Schlaf- oder Rastplatz zu finden, ist in diesem Land ohnehin nicht immer einfach; Pubs hingegen sind allgegenwärtig.

## 2 Meter und 10 Zentimeter

Anhand von Brandon Bay möchte ich kurz einen Hinweis zum Übernachten in Irland geben. Irland ist nur bedingt camperfreundlich, besonders, wenn man das wilde Campen bevorzugt. Es gibt an vielen Ecken auf den rar gesäten Parkplätzen oft einen Höhenbegrenzungsbalken von 2,10 Meter. Für unseren VW war das kein Problem, wären die Hinterräder des Buggys nicht auf einer Höhe von 2,30 Meter. Diesen Umstand

Reizvoll sind Connemara  
und das Örtchen  
Claddaghduff allemal



Hier ist Buggyfahren wirklich unmöglich

Unterwegs im wilden Irland



konnten wir beheben, indem wir den Bus noch besser bepackten und die Big-Footlights, welche für die Strände in Irland bestens geeignet sind, irgendwie im Innern Platz fanden. Für höhere Campingfahrzeuge wird es mit dem Übernachten kritischer. Es gibt, wenn auch wenige, reinrassige Campingplätze. Aber viele dieser Plätze sind mit den blechernen Häusern auf Räder belegt, also mit fix installierten Caravans, und doch gelten sie als Campingplatz. Manchmal gibt es auch ein paar wenige, zusätzliche freie Felder für Camper. So auch an der Brandon Bay. Wir fanden gerade einmal einen wilden Stellplatz – zugegeben, wir haben an einem depressiven Wittertag auch nicht lange gesucht. Dieser Platz direkt am Strand war jedoch mit verwirrenden Schildern ausgezeichnet. Das ist eine weitere Eigenart Irlands: Es gibt Schilder, welche einen Caravan (Wohnanhänger) im roten Kreis abbilden. Hier darf man mit einem Camper übernachten. Ist aber ein Camper abgebildet, so sollte man dies besser lassen. Eindeutig ist auch der Hinweis: „No Overnight Parking“. An der betreffenden Stelle fanden wir jedoch nur ein Schild mit einem Zeltverbot. Aber nach diesem hundsmiesigen Tag wollten wir sowieso mal wieder eine warme Dusche, und bei den vielen Campingplätzen mit Blechcaravans gefiel es uns nicht richtig. Zudem zeigte die Wetterprognose nichts Erfreuliches für die nächsten Tage. Also verließen wir Brandon Bay wieder, ohne einen Meter Buggy gefahren zu sein, und nach einer Dusche auf dem Campingplatz bei Tralee zogen wir einen Pub vor, was sich an diesem Abend super lohnen sollte.

## Buggyfahren unerwartet

Nach dem Durchreisen schönster Landschaften und Partynächten in der Studentenstadt Galway entdeckten wir auf der Karte vor uns, beschrieben auch im Reiseführer, einen Strand, welcher als Landbrücke zu einer vorgelagerten Insel dient. Dieser befand sich im überaus reizvollen Connemara, am äußersten Zipfel, in einer Ortschaft namens Claddaghduff (6). Der

Strand gleicht einem Quadrat in der Größe von rund 1.000 mal 600 Metern. Geparkt und übernachtet werden konnte gleich vor Ort auf einem Parkplatz, umrandet von einer niedrigen Mauer. Also: Kite entrollen und ab auf den Strand! Herumdüsen zwischen Steinblöcken und den wenigen Autos, welche auf die Insel wollten. Sogar der Bauer auf dem Traktor grüßte freundlich und schaute dem Treiben ein wenig zu. Am Horizont entwickelte sich wieder einmal eine Regenfront. Diesmal schreckte mich das Ganze aber wenig, denn ich hatte schon einen 2-Quadratmeter-Allroundkite an den 14 Meter langen Leinen. Dennoch hieß es zusammenpacken, Tee trinken, Regen durchrauschen lassen und nach einer halben Stunde wieder die harte Piste rocken. Die Sonne schien erneut, alles war wunderbar. Die nächste Regenfront baute sich allerdings schon wieder auf. Wir fuhren bis kurz vor dem Regen, gingen dann wieder Tee trinken, die Sonne kam in Sichtweite, blauer Himmel, also rocken gehen. Beim dritten Mal gewannen jedoch die Regenwolken. Ich fuhr den nächsten Regen einfach durch und wurde mit doppelten Regenbögen und abartig schöner Stimmung belohnt: mit einer langsam sich dem Horizont zuneigenden Sonne und deren Schein auf dem nassen Strand! Während Denise nach ein paar Runden im Buggy derweil fotografierte und anschließend im Camper Tee trank.

## Durststrecke

Für die kommenden Tage war wieder Regen angesagt. So ließen wir viele kleinere Strände Richtung Norden einfach aus. Bekanntlich kann man aber den Durst gut und recht in einem Pub löschen. Wenn auch die Wirtschaft in Irland nicht über jeden Zweifel erhaben ist, so florieren doch die Wirtshäuser. Irland pflegt eine Pub-Kultur, welche wohl einmalig auf der Welt ist. Oft spielt eine Band, sei es eher traditionell oder modern, während die Irländer singen, tanzen, plaudern und trinken. Gute

Stimmung und teilweise zum Bersten volle Pubs mit Menschen jeden Alters – außer Kindern, die sind am Abend nicht mehr zugelassen. Wenn ich einen Pub besonders empfehlen kann, dann den in Strandhill, County Sligo: ein Wellenreiter-Pub mit Musik an den Wochenenden, gleich um die Ecke eines schönen Campingplatzes. Kiten und Pubs, eine gute Mischung, wenn sie denn ausgewogen wäre. Doch leider kam das Buggyfahren schlichtweg zu kurz. Mittlerweile war ein befreundetes Paar zu uns gestoßen, um mit uns zwei Wochen lang herumzureisen. Dies war jedoch nicht der Grund dafür, dass der Buggy tagelang auf keinem Strand herumrollte. Gut, die Pub-Besuche wurden nicht weniger ...

## Wind, Natur und Kultur

Bei der Vorbereitung der Reise mit Hilfe von Google Earth entdeckte ich noch eine Ecke mit Stränden in der Grafschaft Donegal (7). Diese sind eher weniger lang, dafür aber breit, und vor Ort erwies sich der Untergrund als hart. Wir entschieden uns für den einen, und wurden mit einem guten Tag Buggyfahren belohnt. Der Wind war sehr stark, wie so oft in Irland; wir zogen einen 3-Quadratmeter-Schirm an 16 Meter langen Leinen. An dieser Ecke, rund um den Ausgangspunkt Ardara, kann man gut für ein paar Tage verweilen und sich dort auch mit Lebensmitteln eindecken. Aber wir wollten weiter: der Strand von Benone lag noch vor uns. Dazwischen wanderten wir und besuchten die Stadt Derry, oder Londonderry, wie sie früher hieß. Einfach überwältigend war die Natur in den Bergen sowie die Klippenlandschaft, spannend die Städte im englischen Teil Irlands. Dies allein würde für einen Reisebericht reichen, aber das vorliegende Sonderheft von **KITE & friends** handelt ja vom Buggyfahren. Soviel will jedoch noch erwähnt sein: Ein Fußballmatch aus Schottland, übertragen im TV, im Pub der Sieger mit anschließend aufspielender Band, welche alle Volkslieder der katholischen Minderheit besingt: Das kann berauschend sein. Der Nordirlandkonflikt ist immer noch brand-

Tolle Strände in der Grafschaft Donegal



**Überall gegenwärtig und von uns viel genutzt: Pubs**

aktuell, auch wenn wir Festlandeuropäer das nicht alles so nachvollziehen können.

Nach einer kurzen Fahrt von Derry nach Benone fuhren wir mit dem Bus gleich auf den Strand (8). Superharter Untergrund und über 7 Kilometer lang – wow! Aber was nützt das, wenn der Wind parallel zum Strand zischt und dieser zwischen 50 und 150 Meter breit ist? Wind voll aus West ist nicht ideal, Strömung aus Nord wäre das Beste und Südwind geht für einen großen Teil des Strandes ebenso. Nun ja, wir hatten Wind aus West. Okay, also ein bisschen Kreuzen und Downwinden, ist doch kein Problem, oder? Aber bei über 70 Stundenkilometern Wind gibt es Besseres. Zum Beispiel Eis vom Strand-Wagen. Das war es dann auch schon: Tschüss Benone-Strand, denn für die nächsten Tage war Sturm angesagt. Und wie sich herausstellte sogar ein ausgewachsener Sturm, mit über 130 Stundenkilometern Wind. Da wurde sogar das Reisen selbst zum Wagnis. Auf dem Campingplatz hüpfen die Caravans schon bedrohlich. Wir zogen es deshalb vor, man

ahnt es ja bereits, den Tag im Pub zu verbringen. Ein bisschen enttäuscht vom Strand von Benone, der übrigens laut den Locals mehrheitlich Westwind aufweist, reisten wir weiter. Ein Küstenabschnitt stand uns jedoch noch bevor: der zwischen Belfast und Dublin. Unterwegs in Irland hatten ihn die Einheimischen erwähnt. Mit eigenen Augen gesehen haben wir dann den Strand bei Callystown beziehungsweise Clogherhead, im County Louth, unterhalb der Grenze Nordirlands zur Republik. Nicht so lang, nicht so breit. Wegen des eher miesen Wetters und unseres Sehenswürdigkeiten-Programms ließen wir alle Strände vor Dublin aus. Es gibt dort aber durchaus welche, die noch zu entdecken wären. Erwähnenswert ist der Küstenstreifen östlich von Drogheda, einem netten, städtischen Ort. Und die Gegend rund um den Küstenflecken Bettytown (10). Hier lockt ein Strandabschnitt von über 4 Kilometern Länge und – bei Ebbe – über 150 Metern Breite. Auf diesem Küstenabschnitt wird auch mit Strandseglern herumgerockt.

Nun näherten wir uns der Hauptstadt der Republik: Dublin. Hier wären die Strände nördlich der Stadt zu entdecken gewesen (11). Die Stadt zog uns aber mehr in ihren Bann. Vor uns lag ja noch Frankreich mit der Normandie – ein Buggymekka, und hoffentlich wärmer! Denn hier in Irland wurden wir mittlerweile von kalten Temperaturen heimgesucht, bei denen das Thermometer zwischen 6 und 12 Grad Celsius pendelte.

## Normandie und Schluss

Von Rosslare nach Cherbourg mit der Fähre – nach einer Nacht wacht man bereits vor den Küsten Frankreichs auf. Wollsocken, Wollmütze und Schal wurden in die hinterste Ecke verstaut und dann ging es flott an der Küste der Normandie entlang. Alle Strände sind hier gezeitenabhängig. So auch der, welchen wir 1997 befahren haben, unser erster Strand überhaupt! Damals mit Flexifoil und Quadrofoil C3. Er liegt westlich von Cherbourg und ist rund 8 Kilometer lang sowie bis zu 200 Meter breit. Die ganze Küste hinunter bis Mont Saint-Michel ist ein einziges Paradies zum Kitebuggyfahren. Auch die andere Seite gegen Calais ist voller Strände. Unsere Reisezeit neigte sich jedoch langsam dem Ende zu und flott ging es über Paris nach Bern zurück.

Mittlerweile ist seit dieser Reise eine Weile vergangen. Es ist Winter, wir befinden uns mitten in der Snowkite-Saison. Rückblickend und ein Fazit ziehend über Irland als Buggyland kann ich sagen, dass sich die Grüne Insel allein zum Buggyfahren kaum lohnt. Ist der Buggy jedoch nur zweitrangig, neben Kultur und sonstigen Aktivitäten, dann lohnt sich der Besuch durchaus. Sonst findet man bessere Ecken, wie zum Beispiel Hoylake oder die Strände im Norden Frankreichs. Schottland mit den äußeren Hebriden bietet ebenfalls mehr Strände, ähnelt Irland aber, was das Wetter anbelangt. Dennoch bleiben uns die Eindrücke vom rauen Wind und Wetter in bester Erinnerung – Irland, die Grüne Insel von Europa. ■

**Gegen Meer und Landschaft ist man klein**



**Freude über Wind und Strand: Denise genießt Irlands Küsten**



**Toll: Wildes Übernachten direkt am Spot**

## REGELUNG AM DEUTSCHEN NORDSEESTRAND

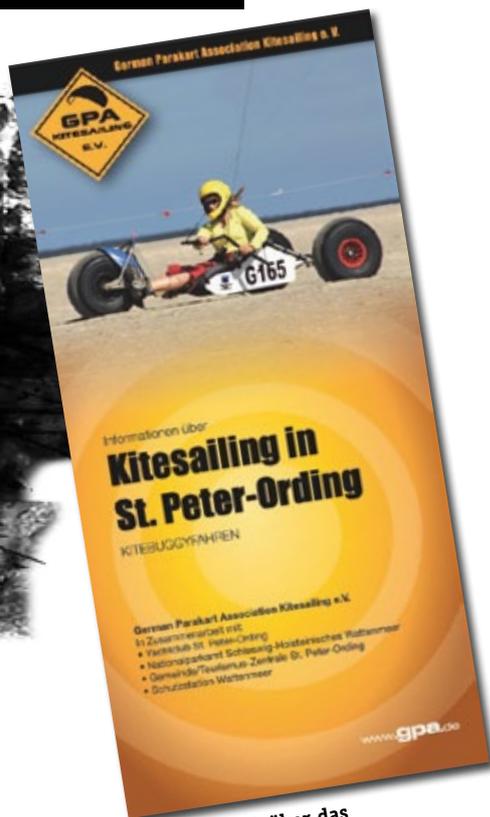
# Ordinger Fahrgebiet

Zehn Jahre besteht inzwischen das Fahrgebiet zum Buggyfahren am Strand von St. Peter-Ording. In dieser Zeit hat sich das Miteinander bewährt und die Kitebuggys sind kaum noch wegzudenken. So prima der Sport an den tollen Strand passt, so kompliziert sind leider auch die Hintergründe. Zum einen ist der Nationalpark Wattenmeer mit seinen Schutzzonen zu beachten; zum anderen besuchen jährlich tausende Urlauber und andere Strandsportler die Strände. So bedarf es einer verantwortungsvollen Nutzung durch die Buggyfahrer.

Glücklicherweise haben die seit 1996 von der GPA (German Parakart Association Kitesailing) aufgestellten Regelungen, Schulungs- und Prüfungssysteme zu einer kontrollierten Ausübung des Sports auch an derart heiklen Plätzen geführt. Zusammen mit einer Haftpflichtversicherung für alle lizenzierten Mitglieder konnte der GPA-Vorstand dieses Jahr einen Vertrag für die weitere Nutzung des Kitebuggy-Gebietes (vorerst bis 2019) in St. Peter-Ording abschließen.

### Gastfahrer

Da ab sofort nur Mitglieder der GPA mit Buggynummer fahren dürfen, wäre die Nutzung des Geländes für Gäste aus dem Ausland nicht mehr möglich. Hier konnte eine zusätzliche Regelung getroffen werden, wobei die Gastpiloten vorab online unter [www.gpa.de](http://www.gpa.de) für einen festgelegten Zeitraum eine Sondergenehmigung beantragen können. Dazu sind die Mitgliedschaft in einer nationalen Vereinigung, eine Pilotenlizenz und eine Versicherungsbestätigung mit 3 Millionen Euro Deckung nötig.



Flyer der GPA über das Fahrgebiet in St. Peter-Ording

### Regeln

Die Fahrgebietsregeln und Fahrgebietsgrenzen sind gleich geblieben. Alle Details kann man im GPA-Flyer „Kitesailing in St. Peter-Ording“ nachlesen, der ebenfalls online als Download unter [www.gpa.de](http://www.gpa.de) bereitsteht.



Die Lage des Fahrgebiets, mit 100 Metern Abstand zu den Dünen im Osten und 50 Metern Abstand zur oberen Flutgrenze im Westen



Diese Schilder kennzeichnen die nördlichen und südlichen Fahrgebietsgrenzen



# Français Conquérant



INTERVIEW MIT DEM

AMTIERENDEN EUROPAMEISTER

Im jugendlichen Alter begann der französische Student Stephen Schapman damit, Buggyrennen zu fahren. Nach dem französischen Meistertitel im Jahr 2010 und dem Vizeweltmeistertitel hinter dem Niederländer John Jansen stand Stephen im vergangenen Jahr auf dem ersten Podiumsplatz der internationalen Wettkampfszene. Wir haben beim amtierenden Europameister nachgefragt.

**BUGGYKITE & friends:** Wie hast Du mit dem Kitebuggysport begonnen?

**Stephen Schapman:** Ich fahre mittlerweile seit sechs Jahren Kitebuggy, meist in Dunkerque im Norden Frankreichs, aber auch an dem bekanntesten Strand von Les Hemmes – oder wie einige sagen: „the Hems“. Angefangen hat es, als ich das erste Mal die Leute meines Klubs traf und mit einem Lynn-Buggy die ersten Runden drehte.

**BF:** Du hast schnell große Erfolge gehabt?

**Stephen:** Ich bekam gute Tipps von den Fahrern meines Klubs und sie unterstütz-

ten mich dabei, geeignetes Material für den Einstieg in Regatten zu kaufen. So wurde ich bereits im ersten Jahr, in dem ich bei Buggyrennen antrat, französischer Jugendmeister und Vizemeister der Meisterschaft.

**BF:** Dein größter Erfolg ist der Europameistertitel, den Du 2011 in Hoylake errungen hast. Wie hast Du Dich auf den Wettkampf vorbereitet?

**Stephen:** Alles begann damit, dass ich im Juli meinen neuen Buggy bekam, welchen ich abstimmen musste. Das nahm einen Großteil des Sommers in Anspruch. Dann längte ich einige Schnursätze ab, um im Wettbewerb sicherheitshalber immer neue Leinen einsetzen zu können. Vor der Abreise habe ich noch einmal alles durchgecheckt: Handles, Lager und vieles mehr. Es gab kein spezielles Trainingsprogramm im Buggy, da ich sowieso die ganze Zeit trainierte, auch wenn es gerade keine Wettbewerbe gab.

**BF:** Und wie war es dann in Hoylake?

**Stephen:** Die Europameisterschaft lief sehr gut, und dass der amtierende Weltmeister

Glücklich über die Siege der letzten Jahre





**Name:**  
Stephen Schapman  
**Alter:**  
22  
**Beruf:**  
Student  
**Homespot:**  
Dunkerque

Nachdem sein alter Buggy aufgegeben hat, vertraut Stephen auf den Apexx



nicht antrat, war ein glücklicher Umstand. Ich legte es darauf an, das Podium zu ersteigen – und wurde Erster! Es ist keine einfache Aufgabe, gegen Fahrer wie Arjen van der Tol oder Bastian Bischoff anzutreten. Sie lauern immer hinter Dir, um auch noch Deinen kleinsten Fehler auszunutzen: Ein harter Wettkampf während der gesamten Meisterschaft. Hoylake ist ein großartiger Spot, aber in den ersten Tagen war es dort zu matschig, um Wertungsrennen zuzulassen.

**BF:** Du fährst einen Apexx-Buggy?

**Stephen:** Ja, ich fahre den Xtreme Apexx – einen Buggy, der speziell für mich angefertigt wurde und der entsprechend wie angegossen passt. Er ist recht leicht und einfach zu handhaben, was ein Vorteil im Wettbewerb ist. Es steckt ein tolles

Team hinter dieser Marke, welches stets ein offenes Ohr für das Feedback seiner Kunden hat.

**BF:** Bei der EM hast Du die Vapor von Peter Lynn eingesetzt?

**Stephen:** Die Vapor ist ein unglaublicher und dabei anwenderfreundlicher Kite. Er ist außergewöhnlich flugstabil, leicht zu fliegen und dabei sehr konkurrenzfähig.

**BF:** Welche Pläne hast Du für das Jahr 2012?

**Stephen:** Wie jeder Sportler habe ich das Ziel, an der Spitze zu bleiben und weitere Titel zu erringen. 2012 möchte ich wieder französischer Meister werden, ein Titel, den ich im vergangenen Jahr verlor, weil mein alter Buggy gebrochen ist. Auch werde ich mit einem neuen Kite antreten. Um mich besser messen zu können, werde ich auch

bei anderen Wettbewerben, wie in den Niederlanden, häufiger dabei sein.

**BF:** Danke für das Interview, und die letzten Worte gehören Dir!

**Stephen:** Ich möchte dem Team von Peter Lynn, dem Xtreme-Team und meinem Klub danken, die mich in 2011 während aller Rennen unterstützt haben. ■

Vom Start an versucht Stephen, die Führung zu übernehmen



Mit der Vapor ging Stephan Schapman erfolgreich auf Podiums Jagd

Technical Long-Sleeve-T in Schwarz und Weiß von Ozone, 34,- Euro, Ozone-Beanie und Oakley-Jawbone-Brille (Custom 230,- Euro) sowie Dünenkind-Häkelmütze und Uvex-Rage-Brille (49,- Euro)

Alles an Board? Auch an nassen Tagen braucht man einen festen Stand, wie mit den rutschsicheren Sohlen von Keen



Ozone-T-Shirt Para to the People (26,- Euro) und Ozone-Cap, HQ-Powerkites-Shirt (22,- Euro), 24-Liter-Citybag (79,- Euro) sowie Compression-Bag (26,- Euro) von Ozone

Zum Kite-Equipment gehören neben Kites, Buggy und Trapez auch festes Schuhwerk, ein Helm und andere Kleidung, die nicht zuletzt vor Sturm, Wasser und heftiger Sonneneinstrahlung schützt. Da jetzt die Saison 2012 vor der Tür steht und die „Big Days“ am Strand abgefeiert werden, möchte man als Kiter natürlich nicht nur gut ausgerüstet, sondern auch frisch und trendy gekleidet sein. Darum haben wir für Euch auf diesen Seiten einige Tipps zusammengetragen. Und Mode-Muffeln sei gesagt: Einige sehr praktische Dinge sind auch dabei!



Heavy Hoody (69,- Euro) von Ozone und Uvex-Cosmo-Brille (79,- Euro, gesehen beim Drachenstore)

**JETZT HABEN DIE BUGGYKITER  
DIE KLAMOTTEN SCHÖN!**

# Von Kopf bis Fuß



Jetzt kommt der Sommer: Water Diva Triangle von Camaro

Fotos: Jens Baxmeier, Andreas Rumpf, Herstellerfotos

Großvolumiges Big Bag mit  
80 Litern Fassungsvermögen  
von HQ (79,98 Euro)



Schnapper:  
HQ-Powerkites-  
Sunglasses (6,- Euro)



Superleichte Levior-  
Ikarus-Helme, gesehen  
beim Kite-Power-Shop  
für 179,90 Euro



Powerkites-T-Shirt  
von HQ (22,- Euro)



Laptoptasche des V24-Ozone-Bags und  
DVD „Global Kite Guide Egypt“

Ozone-Helmet Protection  
Bag (17,50 Euro)



Sicherer POC-  
Helm Cortex  
Flow für  
229,95 Euro

*Infos*

[www.camaro.at](http://www.camaro.at)  
[www.cintamani.is](http://www.cintamani.is)  
[www.drachenstore.de](http://www.drachenstore.de)  
[www.duenenkind.de](http://www.duenenkind.de)  
[www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)  
[www.keenfootwear.com](http://www.keenfootwear.com)  
[www.kite-power-shop.de](http://www.kite-power-shop.de)  
[www.komperdell.com](http://www.komperdell.com)  
[www.merrell.de](http://www.merrell.de)  
[www.oakley.com](http://www.oakley.com)  
[www.pocsports.com](http://www.pocsports.com)  
[www.powerkites.de](http://www.powerkites.de)

Komperdells  
Fleece-Mask  
als Kälte- und  
Sandflugschutz



Superleichter  
Airshock-Protector  
von Komperdell,  
der ab 107 Gramm  
wiegt und sicherer  
Cross-Protector  
von Komperdell in  
Mono-Ausführung  
mit integriertem  
Hüftschutz



Surf Lock als  
Tresor für  
Autoschlüssel  
und Co., für  
39,99 Euro  
über HQ



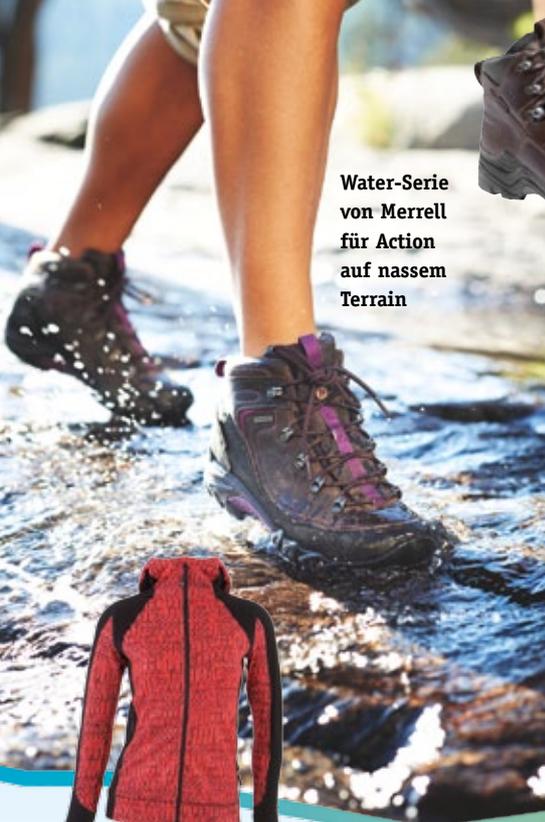
Camaro Armour  
Vest, bietet eine  
Kombination aus  
Aufprallschutz und  
Auftrieb im Wasser:  
129,95 Euro



Praktische  
Underwear mit  
Rapid-Dry-Funktion  
von Komperdell



Schwarzes und weißes Technical Short-Sleeve-T von  
Ozone, 26,- Euro, Sturmhaube Ninja Balaclava 22,- Euro  
sowie Access-Base-Harness und Turbo-Bar



Water-Serie von Merrell für Action auf nassem Terrain



Der knöchelhohe Glarus von Keen ist dank Nubukleder robust und dank der wasserdichten Membran Keen-Dry auch im feuchten Einsatz ein solider Partner (159,95 Euro)

Mit dem Merrell Waterpro Manistee kann man auch bei warmer Witterung mit viel Grip bequem kiten



Der GTX-Schuh Avian Light Mid Sport von Merrell bietet sehr viel Halt und bequemen Tragekomfort



Gut in der Praxis und ganz viel Styling: Stiefel von Cintamani



Der Ambler Mash (109,95 Euro) ist durch gute Lüftung für die heißen Buggytage die richtige Wahl und der Ambler (Keen, 99,95 Euro) ist ein idealer Begleiter auf Reisen oder bei spontanen Outdoor-Aktivitäten



Bringt Wärme und Style an den Kitebeach: Softshell in Strickoptik, vom isländischen Outdoorfashion-Spezialisten Cintamani



Für Sommertage am Strand: Surf Shorts (POC, 89,95 Euro)



Colour Hood, hier in Gelb von POC: 99,95 Euro

Leuchtende POC-Beanies: 39,95 Euro



Teamwear aus dem Hause POC: T-Shirt Spine für 39,95 Euro



Wasserdichte Silikon-Armbanduhr mit Quarzwerk von Citizen in Weiß, Orange, Gelb, Grün und Blau, gesehen als Aktion beim Kite-Power-Shop für 39,90 Euro



Für 27,95 Euro gibt es das Brand-Shirt von Schwerelosigkite



Modell Was Brown von POC für 139,- Euro und POCs Stylerbrille Do White (139,- Euro)



Schwerelosigkite-Beach-Hoody Strandgruppe für 69,95 Euro



Leuchtturm Hoody von Schwerelosigkite für 69,95 Euro



# DRACHENSTORE

kites | buggys | boards | kurse | equipment



**DRACHENSTORE**  
**KÖNIGSWEG 16**  
**24103 Kiel**

[web] [www.drachenstore.de](http://www.drachenstore.de)  
[mail] [info@drachenstore.de](mailto:info@drachenstore.de)  
[tel] +49 | 431 | 240 86 81  
[fax] +49 | 431 | 240 86 82

# TOXIC

Advanced performance, made easy!



TOXIC TOXIC TOXIC TOXIC TOXIC TOXIC

Dieser Intermediate setzt auf höchste Leistung und Flugstabilität. Das Leistungsspektrum der Toxic kommt nah an das eines Hochleisters heran. Dabei bietet die Toxic eine gute Kontrollierbarkeit und gleichmäßig abrufbare Power auf allen Kursen. Ein perfekter Schirm für alle, die Speed und Power stressfrei genießen wollen.

- > neues, verbessertes Profil für maximale Leistung
- > leistungsstark und einfach zu fliegen
- > dosierbare Power über die Bremse



[www.powerkites.de](http://www.powerkites.de)



INVENTO GmbH  
Rastede – Germany  
[info@powerkites.de](mailto:info@powerkites.de)