

KITE & FRIENDS

AUSGABE 3/2015 • MAI/JUNI

D: € 6,50 A: € 7,40 CH: CHF 10,50 NL: € 7,80

L: € 7,80 DK: DKK 72,00 F: € 8,10 I: € 8,40

Die internationale Drachenzeitschrift



- Übersicht Kites mit und ohne Depower
- Entwicklung eines Racekites
- Traumspot La Franqui



TRACTION

Depower-Racekites 2015

Sonic von Flysurfer

Zeekai von HQ

R1 und Chrono2 von Ozone

LENKDRACHEN

Lerne den Axel!

Paul May zeigt es Euch

Thomas Zygar

Tricks und Kniffe

vom Experten

EINLEINER

Manta für alle

Erschwinglicher Showkite

EVENTS

Dubai

Drachenfest der Superlative

World Snowkite Contest

Per GPS zum Sieg

Spielwaremesse

Stimmungsfang für 2015

EVENTS

Kite Fight

The Last Man Standing





www.wolkenstuermer.de



www.facebook.com/wolkenstuermerhamburg



WOLKENSTÜRMER

DER SILBERSTREIF AM HORIZONT.

Jetzt auch in Norddeich.
Ab Ostern geöffnet.
Deichstraße 6 – 26506 Norddeich



PARAFLEX

Der preiswerte Flugspaß für die ganze Familie.



R2F ready to fly	PARAFLEX 1.2	PARAFLEX 1.7	PARAFLEX 2.1
Spannweite / Fläche ausgelegt:	1,2 m / 0,6 m ²	1,7 m / 1,0 m ²	2,1 m / 1,4 m ²
Tiefe / Anzahl Zellen:	0,6 m / 12	0,7 m / 12	0,8 m / 12
Windbereich:	2 – 6 Bft.	2 – 6 Bft.	2 – 6 Bft.
Tuch / Gerüst:	70D Ripstop Polyester	70D Ripstop Polyester	70D Ripstop Polyester
ready to fly:	45 kg Polyesterschnüre an Handschlaufen	60 kg Polyesterschnüre an Handschlaufen	100 kg Dyneema an gepolsterten Handschlaufen

www.wolkenstuermer.de

Die Strippenzieher



Schneekönigin

Seit Jahren ist Denise Stauber für die Swiss Kitesailing Association aktiv; sie plant und leitet erfolgreich die Swiss Snowkitetour. Nun will die Kiterin ihre Aufgaben schrittweise abgeben. Kein Wunder, denn mit ihrem Mann Adrian Zurbrügg unternimmt sie gerne Reisen zu den Spots in Europa. Ein neuer Bus steht dazu bereits in den Startlöchern. Viel Spaß!

Heute wie früher!

In den 90ern sind wir uns auf Rømø beim Buggyfahren über den Weg gelaufen; Er war Pionier auf dem Kitesurfboard und für **KITE & friends** haben Heiko Vetter und ich jahrelange die wildesten Tests durchgeführt. Als nun in den Höhenlagen des Odenwalds Schnee fiel, schickte mir Heiko eine Nachricht – und tatsächlich trafen wir uns zum Revival im prächtigen Weiß. Als Testgerät stand uns die neue Sonic-FR zur Verfügung – ein echter Ansporn! Als wir uns ausgetobt hatten, quatschten wir noch beim heimischen Kaffee mit Konstrukteur Armin Harich. Du bist und bleibst ein echter Strippenzieher. Danke, Heiko!



Win the Fight!

Siegreich nach dem Motto „Those who last come first!“ war Ankur Mehta beim ersten Red Bull Kite Fight. Der Lokalmatador wohnt in der Altstadt Manek Chowk und beschäftigt sich sozusagen seit seiner Geburt ständig mit dem Drachenfliegen, denn er fliegt nicht nur beim eintägigen Hindu-Fest Makar Sankranti.



Titelfoto:
Red Bull Kite Fight in Ahmedabad/Indien
Foto: Neville Sukhia

Editorial

Fußballspielen, Fahrradfahren und Wandern sind beliebt und jeder von uns hat diese Aktivitäten sicher schon einmal gemacht. Tennis, Golfen und Reiten sind nach wie vor angesagt. Es wäre aber auch mal spannend, etwas jenseits des Mainstreams zu machen. Was ist mit Drachenfliegen?

Okay, bei Euch renne ich damit offene Türen ein: Willkommen im Land der Individualisten, in dem man viel Abwechslung hat und immer wieder neue Dinge entdecken kann. Allerdings fällt mir etwas auf, wenn ich mich einmal umschaue: Bei Drachenfesten beherrschen fast nur noch große Stablose die Show. Die Trickflieger kurbeln landauf, landab Tricks ab, ohne diese mit klaren Geraden oder Kreisen zu verbinden. Und die Buggyfahrer formieren sich in St. Peter-Ording oder auf Fanø zum Herdentrieb im Halbwind. Es scheint also, als würde sich bereits ein Mainstream im Individualismus bilden.

Nun einen Aufruf zu starten, wäre etwas maßlos, aber uns alle miteinander zum Nachdenken zu bringen, sollte erlaubt sein. Ich bin mir sicher, dass in Eurem Kopf viele ausgefallene Ideen und unversuchte Vorhaben schlummern. Wäre es nicht an der Zeit, diese einmal anzugehen?

**Angespornt, Euer
Jens Baxmeier**



Wer hat den Manta geschrumpft?

Richtig, es war Peter Lynn aus Neuseeland, beziehungsweise seine Kitefactory. Obwohl die Kreationen dort sonst durch imposante Größen bestechen, sind auch die Micro-Showkites absolut sehenswert.

Seite 06

Klare Kante

Jon Trennepohl, Wayne Brunjes und Devin Cobleigh-Morrison sind klangvolle Namen aus den USA. Wenn diese einen 250 Zentimeter großen Competition-Kite erdenken, kann nur etwas Außergewöhnliches dabei herauskommen. Schaut selbst ...

ab Seite 32

Kräfte gebündelt

Wenn sieben Kite- und Strandsegelexperten an den Strand gehen, um Interessierten die World of Wind zu zeigen, dann klingt das nach richtig viel Spaß. Mehr über Events, Abenteuer und Action lest Ihr hier:

Seite 56



ab Seite 35

Buggyfahren mit den Vor- und Nachteilen des Depower

LENKDRACHEN

14 **Thomas Zygar** • Interview
Interessantes Kerlchen

18 **Tipps und Tricks von Thomas Zygar**
Der weiß, wovon er spricht

26 **Tutorial** • Axel
Beginn beim Ur-Trick

32 **Solus** • Sky Burner
Alleine schon die Erscheinung

TRACTION

68 **Paraflex Depower** • Wolkenstürmer
Dosierbares Kraftwerk

82 **Leopard** • Peter Lynn
Jetzt wird es wild!

86 **Randas** • JN-Kites
Verlässlich-Kite

90 **Sonic-FR** • FLYsurfer
Armin Harich im Interview

93 **Wild Top** • Agfaphoto
Actioncam in der Praxis

94 **Zeekai** • HQ-Powerkites
Premiere des Hochleisters

96 **R1 und Chrono 2** • Ozone
Ausblick auf die Neuen 2015

EINLEINER

06 **Micro Ray** • Peter Lynn
Kleiner Showman

66 **Bolivien** • Luftbildgalerie
Pierre Lesage in der Salar

WORKSHOP

30 **Drachenwerkstatt**
Rund und ohne Falten

EVENTS

08 **Kite-Fight**
Indien im Wettkampf

12 **Spielwaremesse**
Wohin führt der Weg?

20 **Dubai**
Drachen über den Emiraten

72 **Roccaraso**
Mit GPS auf die Piste

76 **China** • Snowkiten
Aufbruch mit Kitepower

80 **Swiss Snowkitetour**
Es hat geklappt!

BUGGYKITE

36 **Galerie** • Abseits der Wege

40 **Depower im Kitebuggy** • Mit den neuesten Racekites

43 **Dragonfly** • Edles aus Carbon

44 **Depowerkites** • Marktübersicht

46 **La Franqui** • Im Süden weht es heftig

50 **Vaporisiert** • Interview Michel Dekker

53 **Buggykites** • Marktübersicht der Vierleiner

56 **Borkum-Experience** • Wenn MINI Fahrer kiten gehen

59 **Universaltrapez** • Leichtes Geschir

60 **Clothing** • Sich angezogen fühlen

62 **Buggys** • Marktübersicht der Buggys

64 **Hermanville** • So fahren die Franzosen

STANDARDS

03 **Editorial** • Mal anders denken

10 **News** • Frisch auf dem Markt

23 **Fachhändler** • Berater des Vertrauens

48 **KITE & friends-Shop** • Feinstes Zeug

71 **Termine** • Was geht im Jahr 2015

75, 89 **Spektrum** • Neueste Meldungen

98 **Vorschau-Impressum** • Wir bieten noch mehr

Titelthemen schnell gefunden!

KITE & FRIENDS

KENNENLERNEN FÜR 6,50 EURO

Direkt bestellen unter
www.kite-and-friends.de
 oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

KITE & FRIENDS
 gibt es auch als eMagazin



3 für 1
 Drei Hefte zum
 Preis von
 einem



QR-Code scannen und
 mehr zum eMag erfahren

Mehr Informationen unter
www.kite-and-friends.de/emag

Jetzt zum Reinschnuppern:

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

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

Formular senden 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

Abo-Bedingungen und Widerrufsrecht

***KITE & friends-Abonnement und -Auslands-Abonnement**
 Das Print-Abo bringt Ihnen ab der nächsten Ausgabe **KITE & friends** sechsmal jährlich frei Haus. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erhaltene Ausgaben zurück.

?KITE & friends-Schnupper-Abonnement

Im Rahmen des Schnupper-Abonnements erhalten Sie die nächsten drei Ausgaben **KITE & friends** zum Preis von einer, also für 6,50 Euro (statt 19,50 Euro bei Einzelbezug). Falls Sie das Magazin nach dem Test nicht weiterbeziehen möchten, sagen Sie einfach bis eine Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalten Sie **KITE & friends** im Jahres-Abonnement zum Vorzugspreis von 35,00 Euro (statt 39,00 Euro bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erhaltene Ausgaben zurück.

?KITE & friends-Geschenk-Abonnement

Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der 6. Ausgabe.

KITE & friends ABO BESTELLKARTE

Ja, ich will **KITE & friends** bequem im Abonnement beziehen.
 Ich entscheide mich für folgende Abo-Variante (bitte ankreuzen):

- Das **KITE & friends**-Abonnement für 35,- Euro¹
- Das **KITE & friends**-Auslands-Abonnement für 39,- Euro¹
- Das **KITE & friends**-Schnupper-Abonnement für 6,50 Euro²

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

Es handelt sich um ein Geschenk-Abo³
 (Inland 35,- Euro, Ausland 39,- Euro) für:

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl Wohnort Land

_____ | _____ | _____

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien auf mein Konto gezogene SEPA-Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl Wohnort Land

_____ | _____ | _____

Geburtsdatum Telefon

_____ | _____ | _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eltville
 Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZ00000009570

Text und Fotos:
Ralf Dietrich

Ein echter kleiner Showkite

BABY-MANTA VON LYNN

Nach den Fanø Classics im letzten Jahr, als bei dem dazugehörigen Workshop der Micro Ray von Peter Lynn Kites gebaut wurde, haben wir viele Anfragen nach einem Bauplan erhalten. Trotz intensiver Bemühungen hat die Redaktion hierfür aber keine Freigabe erhalten können. Dennoch, wer solch einen knuffigen Manta sein Eigen nennen möchte, muss nicht traurig sein – es gibt das Baby auch käuflich zu erwerben.

Genau genommen sind es sogar drei Babys, denn der Manta kommt nicht alleine daher. Auch die bekannten Lynn-Kreationen Fisch und Krabbe sind als Minis erhältlich. Unser Baby-Manta hat dabei eine Spannweite von 1,20 Metern und eine Länge von 2,20 Metern. Der Fisch misst 1,30 auf 1,90 Meter, die Krabbe 1,00 auf 1,10 Meter. Preislich liegen die Drachen zwischen 110,- Euro für Manta sowie Krabbe und 130,- Euro für den Fisch. Der Käufer kann zwischen einem Set in Rot- und einem Set in Blautönen wählen. Apropos Set: Peter Lynn Kites bietet diese drei Mini-Drachen auch als Combo an. Dann werden sie zusammen mit einem 2-Meter-Lifter und einer 70 Meter langen Drachenschnur zu einem Preis von 370,- Euro geliefert.

Frisch geschlüpft

Doch zurück zu unserem Micro Ray. Erster positiver Eindruck: Die Tasche des Mantas ist endlich einmal so ausgelegt, dass der Drache nicht bis zur Unkenntlichkeit zusammengestaucht werden muss. Platz ist reichlich vorhanden, das Ein- und Auspacken stellt somit kein Problem dar. Aus der Tüte befreit, schaut der Manta seinen neuen Drachenfreund mit großen Augen an. Die schwarzen Pupillen wurden mit einfacher Naht auf den weißen Hintergrund aufgenäht, überschüssiges Spinnaker auf der Rückseite dabei nicht entfernt. Bei der Größe der Augen stellt dies aber kein Problem dar. Die Augen selbst wurden auf den Körper des Drachens aufgesetzt und vernäht. Dies bedeutet

einen einfacheren Arbeitsvorgang, aber leider liegt damit auch die Naht auf der Außenseite des Drachens. Schöner, wenngleich aufwändiger wäre hier das verdeckte Vernähen der Augen gewesen. Gut gefallen hat uns dagegen, dass zwischen Schwanz und Augen ein Reißverschluss sauber in den Drachenkörper eingesetzt wurde. Durch diesen gelangt man leicht in das Innere des Meeresbewohners.

Hinter den Kulissen

Im Innern angekommen erwartet uns die erste Überraschung: Wie bei seinem großen Vorbild wird der Mini-Manta ebenfalls innen durch Spannschnüre in Form gebracht. Das ist eine feine Angelegenheit! Ein Nachmessen der Innenschnüre ergab jedoch eine gewisse Toleranz bei ihren Längen. Sollten die Schnüre der rechten und linken Seite eigentlich gleich sein, so zeigten sich doch Abweichungen von etwa 5 Millimetern, einmal sogar eine Abweichung von einem Zentimeter.

Die Aufhängungen der Abspannungen wie auch die Aufhängung der Waage lassen dagegen keine Wünsche offen. Der Stoff wurde an dieser Stelle mit Klebespinnaker verstärkt und zusätzlich hat man ein Kreuz aus Drachenschnur aufgenäht.

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



MICRO RAY

HERSTELLER: Peter Lynn Kites Ltd., Kitefactory
INTERNET: www.peterlynnkites.com
KATEGORIE: Mini-Showkite
BREITE: 120 cm
HÖHE: 220 cm
GEWICHT: 160 g
SEGEL: Spinnaker
PREIS: 110,- Euro



Optik: niedlich! – und am Lifter wird die „Hyperaktivität“ gebannt

Die Nähte der einzelnen Paneele sind im Übrigen als einfache Naht ausgeführt; eine Vernähung mit der Umgebung, beispielsweise durch eine einfache Kappnaht, hat nicht stattgefunden. Dies ist aber durchaus sinnvoll, schließlich handelt es sich hier um einen kleinen Drachen, der flexibel bleiben muss, um in Form zu kommen.

Auf der Unterseite des Mantas wurden sechs Kiemen – nach dem gleichem Muster wie die Pupille – appliziert. Den Lufteintritt hat man, Lynn-typisch, mittels Gaze gefertigt, wobei diese, der besseren Optik zuliebe, zweifarbig ausgeführt ist. Auch bei der Gaze haben sich die Hersteller für eine einfache Naht mit Geradeausstich entschieden. Kett und Schuss wurden im Übrigen am gesamten Drachen beachtet. Der Schleppsack am Schwanz schließlich ist mit einer sauberen, doppelten Kappnaht gesäumt.

Die Applikation der Kiemen, eher etwas derbe ausgeführt

Für wen?

Ein Must-have für alle, die bereits einen größeren Manta besitzen. Aber sicherlich auch für all diejenigen, die Freude an diesen kleinen, lustigen Drachen haben, die Farbe und Bewegung an den Himmel zaubern möchten. Und nicht zuletzt auch ein idealer Drachen für unseren Nachwuchs, der damit seinen eigenen Stablosen in Papas Lifterleine setzen kann.

RALF DIETRICH



Solide Aufhängung der Waage



Reißverschluss wie bei den Großen

Tanz und Taumel

Auf der Wiese angekommen füllt sich unser kleiner Freund schnell mit Luft. Wie es nun einmal für solch kleine Drachen üblich ist, so zeigt auch unser Micro Ray ein recht agiles Flugverhalten. Will sagen: Es müssen schon sehr passende Windverhältnisse herrschen, damit unser Kleiner über eine längere Zeit stabil in der Luft steht. Besser ist da der Einsatz eines kleineren Lifters, der den Mini-Manta sorgenfrei in den Himmel befördert. So klein dieser Drachen auch ist – einmal in der Luft macht er schon etwas her. Lustig tanzt er am Himmel, die großen Augen schauen dabei schelmisch auf den Betrachter herab. Richtig schön ist der Anblick, wenn der Mini-Manta im Schwarm geflogen wird, denn dann kommt richtig Leben in die Bude. ■

▼ ANZEIGE

Pegasus

der Drachenshop

www.drachenshop.de

56154 Boppard • Zum Vierseenblick 1 • Tel. 06742 / 899 394 • Fax 06742 / 921 394

Text und Fotos:
Neville Sukhia /
Red Bull Content Pool

Red Bull Kite Fight 2015

WHO WILL BE THE LAST MAN STANDING?



Die Erfahrung der Sportveteranen hilft



Jeder kämpft um seinen Platz am Himmel

Wetteifer und ganz viel Spaß bei den Teilnehmern. Red Bull sponsert den Drachenkampf

Die Stadt Ahmedabad mit ihren Menschen und deren Passion für das Drachenfliegen sind Grund genug, den allerersten Red Bull Kite Fight hier stattfinden zu lassen. Wir werfen einen Blick auf die Leidenschaft und Begeisterung für diesen außergewöhnlichen Luftkampf während der dreitägigen Veranstaltung.

Drachenfliegen hat die Menschheit in der ganzen Welt schon seit Jahrhunderten fasziniert. Und nun wurde beschlossen, die talentiertesten Drachenflieger aus der Stadt Ahmedabad zu finden. Der erste Tag des Red Bull Kite Flight begann in der jahrhundertealten Ortschaft Manek Chowk, wo es sich fast 200 Drachenflieger an einem belebten Freitagmorgen nicht entgehen lassen wollten, an dieser einzigartigen Schlacht teilzunehmen. Über den Dächern der Stadt erreichte am Ende des Tages Ankur Mehta die beste Platzierung. Doch statt einer eintägigen Veranstaltung wie das Uttarayan geht der Kite Fight über drei Tage. Dabei über-

schreitet das Drachenfliegen alle Grenzen von Geschlecht, Alter und Religion. Talent ist das einzige, was hier zählt.

Abschluss

Für den letzten Tag des Red Bull Kite Fight ging es wieder in die Altstadt von Manek Chowk und hier bot sich auch die letzte Chance, an dem Event teilzunehmen. Zahlreiche Drachenflieger brachen dafür ihren morgendlichen Schönheitsschlaf ab – am Ende bewies Maulik Shah die besten Flugkünste. Dann wurden drei Vorfinale zwischen den neun besten Teilnehmern – also den besten drei jeden Tages – durchgeführt, bis es schließlich zum großen Finale um den Titel des Red Bull Kite Fight Meisters 2015 ging. Dabei überraschte es nicht, dass aus den Vorrunden wieder die jeweiligen Gewinner von allen drei Tagen ins Finale einzogen.





Über den Dächern herrschte feierliche Stimmung



Volle Konzentration und bestmöglicher Überblick waren gefragt



Wild tanzten die Kampfdrachen über den Himmel

Auch bei den Mädels herrschte große Begeisterung



Sieger Ankur Mehta (Mitte)

Olympisch?

Nach dem Event kam die Frage auf, ob der Drachenkampf nicht olympisch werden sollte. Im Rahmen der Weltausstellung 1900 in Paris soll parallel zur Sommerolympiade auch ein Wettkampf im Drachenschießen ausgetragen worden sein. Sicher würden sich viele Amdavadis freuen, wenn der Kite Fight ein Teil der Spiele werden könnte. Indien hat nämlich eine Reihe von großen Namen in diesem Sport aufzuweisen und es soll viele erfahrene Veteranen im Land geben, die bereit sind, bis in den Sonnenuntergang ihren Drachen in der Luft zu halten, um der Letzte auf dem Schlachtfeld zu sein. Das wäre doch eventuell eine Chance für Indien, einen großen Sprung nach oben im olympischen Medaillenspiegel zu machen! Aber bis es soweit ist, vergesst nicht den Schlachtruf: „Kaipo Che“!



Ready to fight!

Als die Schatten länger wurden, folgte ihnen auch die Länge der Manja-Schnüre, und mit einigen brillanten Flugfiguren errang Lokalmatador Ankur Mehta die Krone. Er ist in der Altstadt geboren und blickt auf 25 Jahre Erfahrung im Drachenschießen zurück. Der Red Bull Kite Fight 2015 war zu Ende, aber die Amdavadis – wie die Einwohner Ahmedabads genannt werden – gingen gleich an die Vorbereitung für ihr traditionelles großes Drachen-Finale, den Uttarayan.

Die Amdavadis zeigten ihr Können





QR-Code scannen und die kostenlose NewsApp von KITE & Friends installieren.



Größter Bruder

Schrecklicher Sven

Hersteller: Spacekites

Internet: www.spacekites.net

Preise: 175,- bis 189,- Euro

Der Schreckliche Sven erweitert mit 220 Zentimetern Spannweite die Serie um die Wilde Hilde und den Wilden Willy bei Spacekites. Satte Kraftentfaltung gepaart mit guten Allrounder-Eigenschaften sind das Entwicklungsziel des komplett in 8-Millimeter-CFK bestabten Powerkites mit sehr guten Leichtwindeigenschaften. Er wird in einem neuen, ansprechenden Design offeriert, ist aber auch einfarbig passend zu Hilde (138 Zentimeter) und Willy (180 Zentimeter) zu bekommen.



Big Stars

Große NASA Stars -3-

Hersteller: Born-Kite

Internet: www.born-kite.de

Preise: 276,- Euro bis 363,- Euro

Born-Kite bietet von seiner NASA-Star-3-Serie oberhalb der gewohnten vier Modelle zusätzlich die Größen 8.5, 10.0 und 12.5 an.



Mehr Druck

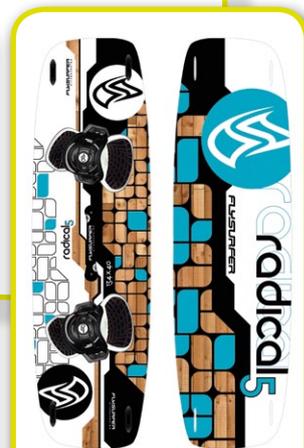
Boost, Sonic-FR, Radical5

Hersteller: Skywalk

Internet: www.flysurfer.com

Preise: 599,- bis 2.499,- Euro

Mit der Tubekite-Serie Boost feiert Flysurfer gerade einen ganz großen Auftritt unter boost.flysurfer.com. Der in den Größen 7.0, 9.0, 11.0, 13.0, 15.0 und 18.0 Quadratmeter erscheinene IKA-registrierte Racekite soll durch höchste Dynamik und ungeheure Effizienz bestechen. Die größten beiden Modelle sind dazu besonders leicht gebaut. Paroli bieten kann diesem Modell am ehesten die im gleichen Hause erschienene Sonic-FR, deren Kürzel Full Race bedeutet. Mehr in dieser Ausgabe. Das Radical5-Board kommt als neueste Freeride- und Free-style-Serie von Flysurfer in zwei Farbcodes für die Längen 132, 134 und 138 Zentimeter sowie in 127- und 144-Zentimeter-Ausführungen, welche ideal für die beliebte 2-Board-Strategie der Anwender sind.





Fisch vom Fischbacher

Fischbacher Manta Ray

Hersteller: Peter Lynn Kitefactory

Internet: www.peterlynnkites.com

Preise: 1.800,- bis 4.600,- Euro

Seit Kurzem ist bei Peter-Lynn-Kites der von Andreas Fischbacher entwickelte Manta Ray in einer komplett überarbeiteten Version erhältlich. Das Hauptaugenmerk der Weiterentwicklung lag auf dem Ausbau des Flugverhaltens bei Leichtwind ohne Pilotdrachen. Sowohl die Größen Midi (7 mal 14 Meter) als auch Maxi (12 mal 24 Meter) konkurrieren im unteren Windbereich mit Low-Wind-Spezialisten wie Genki oder Rolo-plan und profitieren dabei von sehr unkritischen Flugeigenschaften ohne Pilot. Erhältlich sind beide Größen in 41 Gramm schwerem Premium-Ripstop-Nylon von 30 Denier sowie einem um weitere 15 Prozent leichteren 20D-Tuch, welches den Preis um 30 Prozent erhöht. Anfragen über Andreas@AF-Kites.de.

Kleine Kraftprotze

UK Cruiser, Rookee

Hersteller: Siegers Vliegers

Internet: www.urbankites.de,

www.cooperkites.de

Preise: 129,- bis 199,- Euro

Urban Kites ist die neue Marke von Siegers Vliegers für vierleinige Single-Skin-Modelle. Die Cruiser wird in den Größen 2,0, 3,0, 4,0 und 5,0 Quadratmeter angeboten. Der Cooper-Einsteigerkite Rookee löst die Rabbit ab und kommt in den Größen 1,5, 2,0, 3,0 und 4,0 Quadratmeter.



Kleine Segler und feine Segel

Funlider, Spirit 2, Revolt Ultra

Hersteller: Libre

Internet: www.libre.de

Preise: 478,- bis 1.699,- Euro

Mit dem Funlider bietet Libre einen neuen Strandsegler für den kleinen Geldbeutel. Durch die große Auswahl an Segeln in 2,0, 3,1, 4,2, 6,0 und 7,9 ist ein riesiger Windbereich abgedeckt. Nach drei Jahren Entwicklungsarbeit bringt Libre den neuen Racekite Spirit 2 auf den Markt. Der neue Hochleister besitzt insbesondere bei den größeren Kites einen deutlichen Leistungszuwachs gegenüber dem Vorgängermodell. Die lieferbaren Größen sind 3,3, 3,9, 4,6, 5,7, 6,8, 8,0, 9,3, 10,7, 12,2, 14,2 und 16,5 Quadratmeter. Mit der Revolt Ultra hat Libre einen überarbeiteten Depowerkite in Leichtbauweise im Angebot. Gegenüber dem Vorgänger wurde mehr Wert auf Wendigkeit und Lift gelegt. Durch den Einsatz von 25-Gramm-Tuch konnte die Windrange für einen größeren Einsatzbereich erhöht werden. Und das alles mit reichlich Power in 11,0 und später auch in 15,0 Quadratmetern Fläche.



Renntauglich

Cross Sonic

Hersteller: Crosskites

Vertrieb: Vliegerop

Internet: www.crosskites.com

Preise: 349,- bis 779,- Euro

Auch von der Eigenmarke Crosskites liefert Vliegerop ab sofort mit der Sonic einen Hochleister, der als ernst zu nehmender Konkurrent ins Rennen geschickt wird, aber den Geldbeutel weniger belastet. Aus 40D-Mirai-Spinnaker gefertigt gibt es die Größen 3,0, 3,5, 4,0, 5,0, 6,0, 7,5, 9,0, 11,0 und 13,0 in jeweils festgelegter Farbe.



Text und Fotos: Paul May

Spielwarenmesse Nürnberg 2015

WOHIN WEHT DER WIND?

Lange Zeit war ich Stammgast auf der größten Spielwarenmesse der Welt, die glücklicherweise in meiner Heimatstadt Nürnberg stattfindet. Nach etlichen Jahren Abstinenz hatte ich nun wieder einmal das Vergnügen, neben dem riesigen Angebot an Spielsachen die Großen der Drachenbranche anzuschauen, deren Neuigkeiten zu beäugen und nach feinen Entwicklungen zu stöbern.

Elliot

Erhobenen Hauptes ab zum ersten Messestand – die Wahl fällt auf Elliot, wo das Hochgefühl rasch wieder schrumpft. Die Macher sind so schwer im Geschäft, dass man ohne Termin nicht zum Gespräch kommt. Anders bei den fröhlichen Jungs von Metropolis. Die Nordlichter hatten einen Termin ergattert, erkennen und begrüßen mich, obwohl sie eigentlich mitten im Gespräch mit Klaus Wanders, einem der Elliot-Chefs sind. Dieter Rieth und Thorsten Baasch beziehen mich sofort ins Gespräch ein und ich erhalte Feedback zu den letzten Ausgaben der **KITE & friends**, wobei sich die Metropolis-Männer vor allem über den Trickflug-Workshop freuen. Mein Stimmungsbarometer steigt. Danke! Elliot hat auf der Messe zwar wenig Neues für den Drachenmarkt, kann aber bereits die frischen Lava-Schirme präsentieren.

Invento

Stopp Nummer zwei zieht mich ins Reich der HQ-Kites, wo mindestens die Hälfte des Messestandes von Spielzeug dominiert wird, was mich zutiefst erstaunt. Star-Wars-Figuren, Dinosaurier, Flugspiele – viel Buntes ohne Bezug zu Drachen. Man muss sich eben tummeln, wenn man als große Firma mehrere Standbeine benötigt und die inzwischen aberwitzig teure Messewoche finanzieren will. Nachdem ich mich zunächst einige Minuten alleine umgesehen habe, lädt mich Heinz Hoffmeier – einer der Invento-Chefs – zu Kaffee und Gummibärchen ein und informiert mich freundlich über die neuen Produkte sowie die Firmenstrategie. Die eigentlichen Neuheiten standen ja schon in der **KITE & friends**, doch ist es sehr interessant zu erfahren, dass der Hochpreissektor im Drachensport kommerziell inzwischen völlig uninteressant ist. Und der fängt bei 75,- Euro an, denn nur

Innovationen im Drachenbau: So lieben wir die Spielwarenmesse



Brücken schlagen: vom Spielzeug bis zum Tractionkiting

Traditionell ist die Spielwarenmesse Chefsache, doch Jens Baxmeier kam dieses Jahr nicht nach Nürnberg, sodass ich das Vergnügen hatte, an seiner Stelle die wichtigsten Aussteller aus dem Drachenbereich zu besuchen. Leider entfielen damit die stundenlangen Fachsimpelien beim leckeren Abendessen mit Jens. Aber ich hatte eine Aufgabe, die es zu erfüllen galt, und mit den Vorzügen eines Pressebesuchers auf der Messe ausgestattet, ging ich mit einem erhebenden Gefühl in die heiligen Hallen.



Nimmt Maß: Fachredakteur Paul May und die neue Lava

Gemischtes Quartett (von links): Peter „Ratz“ Fürtjes (Elliot), Thorsten Baasch (Metropolis), Klaus Wanders (Elliot) und Dieter Rieth (Metropolis)



unter 50,- Euro sitzt der Geldbeutel des Urlaubers locker; hier werden immer noch immense Stückzahlen verkauft. Jenseits der 100-Euro-Grenze hingegen läuft das Geschäft mit Lenkdrachen und Einleinern eher schleppend. Dass HQ-Kites hier noch mit einigen Modellen an den Start geht, ist einzig und allein Prestigesache. Sind die Kundenwünsche ab 150,- Euro inzwischen einfach zu individuell? Sind die Highend-Käufer von kleinen Schmieden verwöhnt, die mit ihren Modellen auch bei Kennern Herzklopfen zu verursachen vermögen und die persönliche Wünsche im Fokus haben? Vermutlich müssen sich die Großen vom Schläge HQ-Kites zu stark an der Masse orientieren, statt flexibel genug zu sein, um verlorenes Terrain zurückerobern zu können. Dies würde erfordern, mehr als eine Farbkombination und eventuell auch gelegentlich eine UL-Version anzubieten. Aus meiner Sicht ist das sehr schade, denn gerade HQ hat mit dem Infinity gezeigt, dass man sehr gute Kites für relativ wenig Geld anbieten kann. Doch von den erfahrenen, anspruchsvollen Piloten, die auf der Drachenseite als Multiplikatoren dienen, werden solche wunderbaren Drachen wohl kaum mehr wahrgenommen. In jedem Fall war es unglaublich nett, Heinz Hoffmeier zu treffen und mit ihm zu fachsimpeln – ich könnte den ganzen Tag mit ihm reden, doch leider ist sein Terminplan übervoll, und auch ich muss weiter.

Colours in Motion

Hier freut man sich ganz offensichtlich, jemanden von der **KITE & friends** zu sehen. Robin Grimsel, der Sohn der Firmengründer Constanze und Wolfgang Grimsel, und seine junge Frau bieten Espresso an (meine Rettung! Danke!) und führen kompetent durch das bunte und vielfältige Sortiment, welches so riesig ist, dass nicht einmal ein Bruchteil der Drachen, Windspiele und Zubehörteile aus dem Programm auf dem Messestand Platz findet. Bedruckte Spinnakerbahnen verdrängen hier die zahllosen Paneele oder die aufwändigen Applikationen bisheriger Segeldesigns. Drachen müssen billiger, Produktionskosten minimiert werden, möglichst ohne an Attraktivität zu verlieren. Andererseits hat Colours in Motion immer noch große, aufwändige Showkites im Katalog, für die der nötige Raum auf der Spielwarenmesse schlicht unbezahlbar ist. Später kommt dann noch der Chef höchstpersönlich vorbei: Wolfgang Grimsel schwärmt mit mir nostalgisch über Drachenfeste, sanfte Brisen und in der Luft raschelndes Spinnakernylon, denn er ist ein echter Drachennensch, der seinen Traum lebt, aber auch unglaublich hart dafür arbeitet.

„Prestigesache“ bei HQ-Kites ist der um 100,- Euro teure Ion, den Heinz Hoffmeier hier präsentiert

Wolkenstürmer

Die letzte Station des diesjährigen Messerundgangs ist Wolkenstürmer. Carsten Gutgesell, Fritz Kiewit und Denise Reinke empfangen mich freundlich und lassen mich einige neue Modelle bewundern. Was mich persönlich freut, ist, dass bei Wolkenstürmer der „Billigtrend“ vorbei zu sein scheint und man hier dem Käufer noch zutraut, für Qualität, Größe und Design ein paar Euro mehr auf den Ladentresen zu legen. Da wäre der Single-Skin-Kite Mono, ein neues Konzept, das für seine Größe richtig viel Dampf machen soll. Vom klassisch geformten Leon kommt die Version XL von Spiderkites, welche sowohl als Ein- als auch als Zweileiner geflogen werden kann. Vom Konzept her wie ein Prism Switch, ist der Leon doch deutlich größer und findet hoffentlich den Weg in zahlreiche Shops. Mein Wolkenstürmer-Highlight ist ein Einleiner, den es in zwei Größen gibt. Wolfgang Schimmelpfennig, einer der Großmeister der allerersten Stunde und der Entwickler der Paraflex, hat einen großen Himmelsanker namens Paralift geschaffen – einen eindrucksvollen Stablosen mit 3,1 oder 5,6 Quadratmetern.

Auch bei Wolkenstürmer macht das Plaudern und Fachsimpeln Spaß, und hier merkt man, dass die Leute immer noch am Strand stehen und den Wind in den Händen halten.

Resümee

Was bleibt nach diesem Besuch auf der Mega-Messe der Spielsachen? Natürlich können die besuchten Aussteller nur einen kleinen Teil der Drachensbranche repräsentieren, da die hohen Kosten es vielen kleineren Herstellern unmöglich machen, hier auszustellen. Der Trend bei den Großen scheint stark gen Masse und damit Richtung günstig ausgerichtet. Die Kites für die echten Windjunkies sind keine Umsatzbringer – sie werden wohl in zunehmendem Maß von den kleinen Herstellern angeboten werden müssen. Doch auch bei den Großen ist die Stimmung gut, und echte Drachenfreaks entdecken hier so manches Kleinod. Vielen Dank für die Gespräche! ■

Das Wolkenstürmer-Team legt den Fokus weiterhin auf die verschiedensten Drachenmodelle



Text: Paul May
Fotos: Thomas Zygar,
Paul May

Interview mit Thomas Zygar

Visionen, nach denen es zu streben lohnt!

In den 90er-Jahren erlebte das Lenkdrachenfliegen eine unglaubliche Blütezeit, in der echte Pioniere die Entwicklung beeinflussten. Doch welcher der „alten Hasen“ ist noch heute mit ungebrochenem Elan dabei? In Thomas Zygar fand unser Fachredakteur Paul May einen Wegbegleiter von damals, der heute noch ebenso ungewöhnlich kreativ wie innovativ den Bau und Flug von besonderen Lenkdrachen betreibt.

KITE & friends: Du bist schon sehr, sehr lange aktiver Drachenpilot. Ich kann mich erinnern, dass wir bereits 1998 in Zingst bei einem STACK-Wettkampf mit unseren Teams gegeneinander angetreten sind. Seit wann fliegst Du Drachen?

Thomas Zygar: Ach, ich schon ein Jahr früher dabei. 1997 hatte ich meinen ersten Wettkampf in Greiz, bei dem ich noch nicht einmal die Vorentscheidung schaffte. Zu dieser Zeit gab es zahlreiche Teilnehmer, weshalb eine solche stattfinden musste. Mein zweiter Wettkampf fand dann in Cuxhaven statt. Wieder sehr viele Teilnehmer. In der Präzision war ich der 27. Starter und aufgrund des sehr schönen Wetters und der sehr langen Wartezeit sah ich wie ein Grillhähnchen aus. Doch wurde ich mit einem dritten Platz belohnt und durfte fortan in der Experienced Class starten. Kurz darauf gründete ich mit Karsten Ehsany das Pair-Extrem. 1998 wurde ich vom Team Reflex angeworben, woraus dann noch das Pair Too Reflex mit Hans-Christian Burg entstand. Unsere Trainingszeit lag in den Trainingspausen des Teams. Das ist heute kaum zu glauben. Woher ich die Zeit fürs Einzel, Pair und Team nahm, ist mir heute unbegreiflich. Meine Frau muss schon damals sehr starke Nerven gehabt haben.

Hey, wow! Greiz war auch mein erster, Cuxhaven mein zweiter Wettkampf! Ich bin damals beide Male in der Qualifikation des Einzelwettkampfes gescheitert. Warum fliegst Du bis heute so begeistert Drachen?

Das Drachenfliegen hält mich am Leben. Durch meine Selbstständigkeit bin ich meistens sehr gestresst. Im Sommer gehe ich dann noch um 21 Uhr fliegen und komme vollkommen relaxt nach Hause ... teilweise mit ganz neuen Ideen.

Was gab Dir damals den „Kick“ und begeistert Dich bis heute?

Am liebsten fliege ich zu Musik. Chillout oder Barlounge ist dann angesagt, und dementsprechend relaxt und ruhig ist auch mein Flugstil. Während des Fliegens bin ich in meiner eigenen Welt, vergesse das ganze Drumherum und bemerke teilweise andere Leute nicht einmal. Dabei trete ich unglücklicherweise sogar schon einmal auf fremde Drachen. Frag mal auf den Pollerwiesen (PoWie) nach! Menschen treffe ich natürlich auch gerne, doch die Zeit zum Quatschen fehlt mir immer, da ich jedes Mal regelrecht ausgehungert zur Wiese komme und mich austoben muss. Dann fliege ich manchmal bis zu drei Stunden ohne Pause.

Gibt es Menschen, die Dich und Deinen Flugstil beeinflusst haben, Menschen die Dich beim Fliegen seit Jahren begleiten?

Oh ja! Mein größtes Vorbild war und ist Carl Robertshaw. Sein Flugstil hat mich immer begeistert, und das größte Erlebnis war ein Treffen auf der EM 1999, wo er mir einen Matrix Super Storm einfach so geschenkt hat: „Es ist besser, wenn Du ihn fliegst, als wenn er in meiner Tasche liegt!“ Ein cooler Typ. Des Weiteren durfte ich auf mehreren Drachenfesten gemeinsam mit Ray Bethell auftreten. Ray war wie ein Vater zu mir, gab mir unendlich viele Tipps und war sich selbst als Fieldcrew nicht zu schade. Thomas Jansen, Andre Babik, Christoph Fokken, Stephen Versteegh und all die Piloten, die ich während meiner aktiven Zeit kennengelernt habe, haben mich alle auf ihre eigene Art inspiriert und ich bin für jeden Kontakt dankbar. Eine Zeit, von der ich heute noch zehre.

Mit wem stehst Du heute gerne auf der Wiese?

Mit allen, die ich dort antreffe. Ich habe noch keinen unangenehmen Menschen beim Drachenfiegen getroffen. Das Hobby verbindet eben. An der Ripse und auf den PoWie treffe ich immer tolle Leute und es entwickeln sich richtige Freundschaften. Am Elfrather See bin ich meist nahezu alleine und genieße dann im Sommer die ruhigen Sonnenuntergänge und die gewünschte Windstille.

Hast Du aktuell Lieblingstricks? Was ist Dir beim Fliegen besonders wichtig?

Ich mag eigentlich alle Tricks gleich gerne. Im Moment mache ich jedoch überwiegend Bodenarbeit, alle Tricks kurz über der Grasnarbe, und am liebsten springende Wingtips, sodass der Drachen wie ein Springball über die Wiese hüpfet. Zudem fliege ich sehr akzentuiert, mit ruhigen und für den Betrachter nachvollziehbaren Tricks, Sideslides und sehr langen kontrollierten Flugphasen im Backflip – ähnlich einem Revolution.

Wie würdest Du Deinen Flugstil charakterisieren?

Anfangs orientierte ich mich sehr stark an meinen Vorbildern. Doch nach und nach und auch durch die Einsamkeit am Elfrather See entwickelte ich meinen ganz eigenen Flugstil. Es gab ja niemanden, bei dem ich mir etwas abgucken konnte. Andere Piloten finden meinen ruhigen und entspannten Flugstil gut. Ich selber mache mir darüber gar nicht so viele Gedanken. Die Mischung aus Präzision und Tricks macht es aus –

Der Vision Teamwork ist der aktuelle, ganz besondere Lenkdrachen von Thomas Zygar

und das am liebsten an 40 Meter langen Leinen und bei allen Windstärken. Bei 65 Stundenkilometern ist dann mit meinem Standard Schluss. Wichtig ist mir auch das Fliegen ohne Zusatzgewicht am Drachen. Geht nicht, gibt es nicht! Auch ohne Ballast am Heck muss der Kite funktionieren. Ich tüftle dann eben so lange, bis der richtige Anstellwinkel für die Trickausführung herausgefunden ist. Leider gibt es wirklich ein paar Tricks, die ohne Zusatzgewichte nicht ausführbar sind, doch diese bleiben dann schweren Herzens außen vor.

Ein Standard-Drachen, der bis 65 Stundenkilometer funktioniert? Du musst uns etwas mehr über Deine Drachen verraten!

Er ist bislang leider „nur“ bis 55 Stundenkilometer Wind gefilmt worden. Ich habe lange getüftelt, damit mein Drachen nicht zu schnell und zugkräftig wird, und bin schließlich auf ein Leitkantenprofil gekommen, welches den Drachen extrem langsam macht. Die Waagekonstruktion erledigt dann den Rest. Das spezielle Leitkantenprofil verlangsamt den Kite aber nur bei sehr viel Wind; bei weniger Wind bildet es sich zurück und der Drachen behält stets die gleiche Geschwindigkeit. Wie der Vogel fliegt, muss man einfach in Natura sehen und fühlen.

MEHR INFOS

STECKBRIEF

NAME: Thomas Zygar
ALTER: 51 Jahre
BERUF: Gas- und Wasserinstallateurmeister
Zentralheizungs- und Lüftungsbaumeister

WOHNORT: Moers
ERFOLGE: einige nette Platzierungen, hier die schönsten:
EM 1999 Pair 6. Platz
EM 2008 Einzel 7. Platz
EM 2008 Pair 7. Platz





Team Reflex im Jahre 1999

Außerdem erhalten meine Drachen stets ein etwas weiches Gestänge, wodurch die gesamte Konstruktion Energie aufnehmen kann. Das puffert Böen weg und sorgt für eine gleichmäßigere Flugeschwindigkeit. Durch das Leitkantenprofil wird das Gestänge im Flug entlastet und stabilisiert.

Begeistert bin ich besonders von meinem SDUL (= SuperDooperUltraLight), der bei Windstille regelrecht in Zeitlupe fliegt und dabei nicht vom Himmel fällt. Damit das alles wirklich perfekt funktioniert, ist der Einsatz unterschiedlicher Leinen enorm wichtig. Diese müssen genau zum Wind und dem jeweiligen Drachen passen. Ich fliege meine Drachen mit Leinenstärken von 23 bis 250 Dekanewton. Wenn er so gebremst und entlastet wird, kann man meinen UL noch bei 45 Stundenkilometer Wind fliegen.

Das ist ja wirklich krass. Wie kamst Du eigentlich ursprünglich darauf, Lenkdrachen selbst zu bauen?

Ich baue meine eigenen Kites, weil mich an den Modellen „von der Stange“ jedes Mal irgendetwas anderes gestört hat. Einmal gingen die Nasen andauernd kaputt. Ein anderes Mal konnten die Flugeigenschaften nicht überzeugen. Oder der Zug war einfach zu brutal und meine defekte Hüfte machte nicht mehr so richtig mit. Also musste etwas Eigenes her. Ein Sprung ins kalte Wasser, und bei meiner ersten eigenen Konstruktion hat man mich gefragt, was für ein Zeug ich denn rauche. Doch nach und nach machte ich durch Erfolg und Misserfolg Erfahrungen und eignete mir dadurch mein Wissen an. Vieles könnte ich gar nicht erklären, aber es funktioniert ... für mich. (lacht)

Was unterscheidet Deine Kites von Serienmodellen?

Meine Drachen sind ganz speziell an mich und

Pair-Partner Hans-Christian Burg beim Streetkiten in Bad Mergentheim



meinen Flugstil angepasst. Mich ärgerte immer Folgendes: Sobald ich Zeit fürs Fliegen hatte, fehlte stets das richtige Material. Also musste ein Drachen her, der zu allen Bedingungen passte. Unzählige Modelle wurden genäht, für toll empfunden und kurze Zeit später wieder verworfen. Es waren einige gute Kites dabei, doch konnten sie nur andere überzeugen; ich selbst war nie ganz zufrieden (lacht). 2006 entwickelte ich erstmals die Vision B, die ich dann bis 2012 ständig verändert habe. Das Resultat ist die Vision Teamwork – ein Drachen, dessen Potenzial ich bisher noch nicht ausschöpfen konnte. Dieser Kite gibt richtig viel her.

„Kitevision“, „Vision“ – erkläre doch bitte den KITE-&-friends-Lesern, wie es zu diesen Namen kommt.

Mein Leitspruch lautet: „I have a Vision!“ Daraus hat sich mein Spitzname sowie der Drachename entwickelt. Dazu kommt die langjährige Vision, einen Drachen zu entwickeln, der meinen Bedürfnissen entspricht.

Wie siehst Du die derzeitige Entwicklung im Drachenbau?

Besonders interessant finde ich die Entwicklungsarbeit unserer kleinen deutschen Drachenschmieden: Highend-Material mit liebevoller Verarbeitung und eigenem Charakter. Von Stärken und Schwächen möchte ich gar nicht reden, denn meistens liegt das Problem zwischen den Ohren des Piloten. Die Drachen können in aller Regel mehr als die Person am Ende der Leinen.

Wir waren ja beide Teampiloten. Was machte oder macht den Reiz des Teamfliegens, das spezielle Teamfeeling, für Dich aus?

Das Besondere ist die Zusammenarbeit: Das Ausarbeiten und Umsetzen einer Idee, die gemeinsame Freude über das Ergebnis und den Erfolg. Und das Erlebnis, gemeinsam bei konstantem Wind in den Sonnenuntergang zu fliegen und nachts davon zu träumen... Ach ja! Teamfliegen geht nur mit richtigen Freunden!

Mir persönlich fehlt das Wettkampffliegen immer wieder. Ich traure den „guten alten Zeiten“ häufig nach. Geht es Dir ebenso?

STACK – eine wunderbare Zeit. Gerade die Anfänge – eine tolle Kameradschaft. Angefangen beim gemeinschaftlichen Frühstück im Großzelt, über den Wettkampf, die gemeinsamen Abende, Spaß und manchmal auch der Ärger über ein schlechtes Resultat, welches gleichzeitig auch wieder Ansporn war und so manche neue Konstruktion zum Vorschein brachte.

Ich brauchte stets eine Woche, um wieder runterzukommen, und denke selbst heute noch gerne an die Wettkämpfe, die Leute, die Feste. Auch diese Einfachheit fehlt mir immer wieder: das Zelten und die mangelhaften Sanitäranlagen. Schließlich waren alle gleich dreckig.

Wie siehst Du die aktuelle Entwicklung im Lenkdrachenfliegen hinsichtlich STACK, Tricksparty?

Da habe ich wenig Hoffnung. Dabei liegt es gar nicht mal an den Leuten selbst, dass heutzutage nicht mehr so viel passiert, sondern eher an den Umständen. Freizeit wird immer knapper; vielfach sind die finanziellen Aufwendungen für eine Wettkampftour recht hoch. Außerdem lassen sich Sponsoren und Organisatoren für Wettkämpfe nur schwer finden, und die Festivalauflagen würgen so manches Engagement ab. Uns fehlt einfach eine Lobby.



Kitevision nach Thomas Leitspruch: „I have a Vision!“

Wie beurteilst Du den Trend im Freestyle- oder Trickfliegen?

Alles ist möglich. Es werden noch Dinge kommen, die wir uns heute gar nicht vorstellen können. Wer hätte sich vor Jahren ausmalen können, ein kleines Gewicht an den Kielstab zu heften und irrationale Tricks zu fliegen? Also, ich bin gespannt!

Was würdest Du Dir für die Zukunft des Lenkdrachenfliegens wünschen?

Mein Wunsch wäre, dass Angela Merkel vom Drachenvirus befallen wird und wir eine starke Lobby bekämen. Dass der Lenkdrachensport wie in Frankreich offiziell als Sport anerkannt und somit auch gefördert wird.

Zum Abschluss noch zwei eher hypothetische Fragen. Die erste: Wie sieht Dein perfekter Drachentag aus?

Zunächst: Kein Notfall und Noteinsatz in der Firma, sodass ich einmal richtig frei habe. Dann: Strand, am liebsten Brouwersdam in den Niederlanden, aufländiger Wind und die 10 Stundenkilometer, blauer Himmel, Sonne, Getränke, viele Freunde und ungetrübter Drachenspaß mit toller Musik im Ohr. Danach ein entspanntes Barbecue mit kühlem Bierchen in einer lauwarmer Nacht am Strand. Genau die Abende, die wir zuletzt bei STACK NL mit den geliebten Holländern erlebt haben.

Und die zweite Spezialfrage gleich hinterher! Kannst Du uns fünf Personen – tot oder lebendig – nennen, mit denen Du gerne einen Tag auf der Drachenswiese oder am Strand verbringen würdest?

Eigentlich mit allen Drachenfliegern, denn im tiefsten Innern sind wir Kinder geblieben. Am liebsten jedoch mit Georg Marek, dem ich gerne noch sagen möchte, was für ein toller Pilot er war. Vielleicht hätte er dann seine Entscheidung geändert. ■

MEHR INFOS

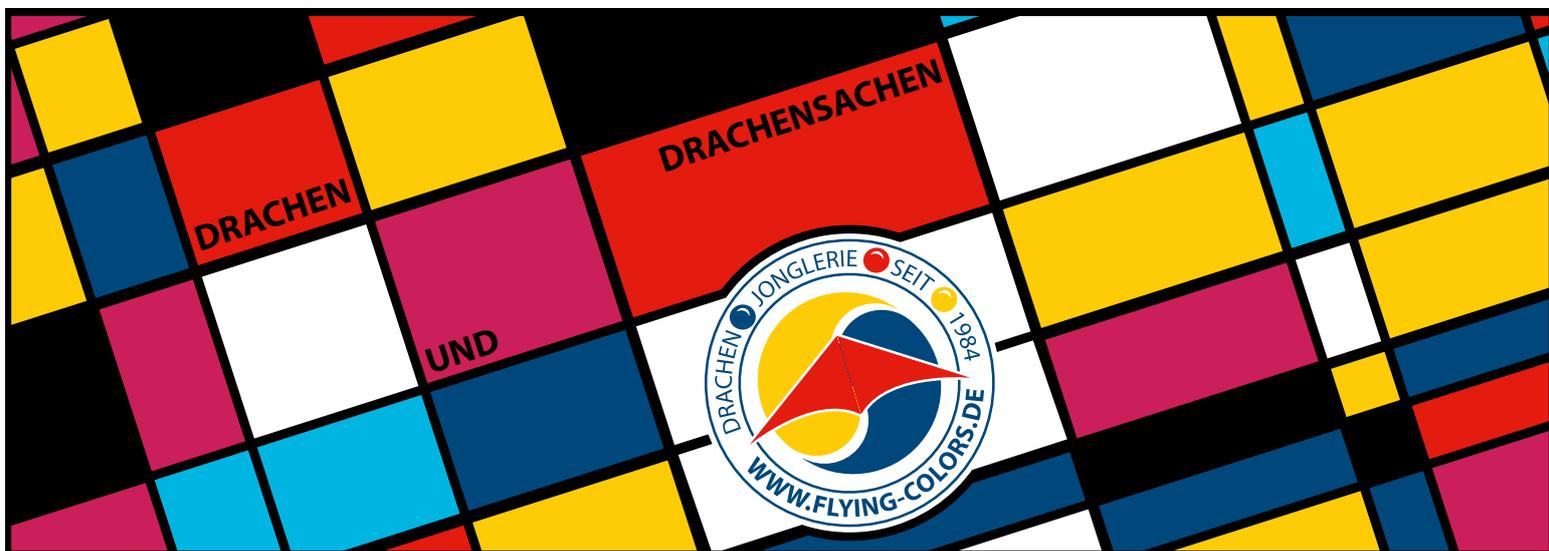
INTERNET-TIPPS:

Standard bei 55 Stundenkilometern:
www.youtube.com/watch?v=hjxWJ7c8ans
 SuperDooperUltraLight im 1800er:
www.youtube.com/watch?v=ADXMjrqvuYO

QR-Code mit dem Smartphone scannen und Video anschauen!



▼ ANZEIGE



Text: Paul May
Fotos: Thomas Zygar

Tipps und Tricks von Thomas Zygar

Ein Tüftler plaudert aus dem Nähkästchen

Thomas Zygar baut ziemlich spezielle Drachen: Sie sind mit einer Spannweite von über 2,70 Meter sehr groß – eben echte Fullsize-Kites. Seine Vision, so der Name des Drachens, trickst bereitwillig, ist sehr präzise – schließlich war Thomas jahrelang Teampilot –, liebt lange Leinen, zieht eher wenig und fliegt sehr langsam und ruhig. Zudem kommt sie konstruktionsbedingt ohne Zusatzballast am Kielende aus. Grund genug für KITE & friends, den Drachenbauer nach Verarbeitungsdetails zu fragen.



Mittelkreuz neu genutzt



Zygars Yo-Yo-Stopper



Thomas Zygar baut seine Visions nicht mehr aus den bewährten Spinnakertüchern, sondern setzt voll und ganz auf Cuben; das ist ein Laminat, das ein Flächengewicht von 11 (!) bis 49 Gramm pro Quadratmeter besitzt. Dabei ist es nach Thomas Auskunft einfacher zu verarbeiten als klassisches Spinnaker, da es nicht so glatt und außerdem gut faltbar ist. Zudem ist es extrem UV-beständig, dehnt sich kaum und nimmt absolut keine Feuchtigkeit auf. Darüber hinaus ist Cuben salzwasserresistent und deutlich raschelärmer als andere Segelstoffe, wie etwa das bekannte Spinnakergewebe. Cuben-Laminat wird hergestellt, indem man kreuzweise verlaufende Dyneema-Monofilamente mithilfe von Hitze zwischen zwei Polyester-Filmen „zusammenbackt“. Aber Achtung: Obwohl Cuben durch seine Reißfestigkeit und sein geringes Gewicht ein tolles Material ist, ist es doch sehr dünn und kann dadurch natürlich bei der Bodenarbeit schnell Löcher bekommen. Thomas setzt entlang der Nähte eine dünne Metallfolie ein, die seine Segeldesigns unterstützt und im Sonnenlicht irre glitzert.

Mittelkreuz, modified in Moers

Mittelkreuze müssen stabil sein und sollen nicht zu viel Gewicht auf die Waage bringen. Dieses Problem löst der Handwerksmeister Zygar, indem er bei einem klassischen Exel-Mittelkreuz die Sperre in der Querspreizen-Aufnahme durchbohrt. Nun wird die ursprüngliche Querspreizenaufnahme auf den Kielstab geschoben und in der eigentlich für

Saubere Nase in durchgehender Stabtasche

den Kielstab vorgesehenen Bohrung eine Sky-Shark-Innenmuffe fixiert, die dann die unteren Spreizen aufnimmt. Das hält bombig und gibt dem Kite eine hohe Stabilität.

Yo-Yo-Stopper

Kabelbinder sind Thomas als Yo-Yo-Stopper zu banal, die handelsüblichen Stopper hingegen benötigen häufig extra Ausschnitte in den Stabtaschen. Also geht der Tüftler aus Moers auch hier seinen eigenen Weg: Er montiert tolle, schraubbare Stand-Off-Aufnahmen so, dass sie auf der Rückseite der Leitkantentasche überstehen. Dort wird dann auf die Stand-Off-Aufnahme noch ein Stopper-Clip geklebt, der die Flugleine im Yo-Yo fixiert. Fertig! Das funktioniert prima und macht wenig Arbeit.

Eine Nase für Ästhetik

Die Lkw-Plane, die zurzeit in vielen Modellen verbaut wird, ist unserem Drachenbauer ein Gräuel. Er nimmt stattdessen einen Streifen Dacron und beklebt diesen auf der sichtbaren Seite vollflächig mit selbstklebendem Spinnaker. Die Rückseite wird im Kielbereich zweilagig mit Klebespinnaker beklebt. Mittlerweile verbaut Thomas allerdings keine aufgesetzten Nasen mehr, sondern integriert seine Spezial-Nasenverstärkung in eine vollständig durchgehende Leitkantentasche.

Scheuerschutz? Weg damit!

Die meisten Drachen haben einen aufgesteppten Scheuerschutz im Kreuzungsbereich von oberer Spreize und Kiel. Thomas ist radikal und verwendet

bei seinen Visions gar keinen Scheuerschutz mehr. Stattdessen schneidet er mit einem Kreisschneider oder einer Kreisschablone das Tuch in diesem Bereich aus. So können zwar der Kielstab und die obere Spreize aneinanderscheuern, das Tuch dabei aber niemals kaputtgehen.

The Sound of Silence

Obwohl Thomas Präzisionspilot ist, mag er dennoch laute Kites gar nicht. Also muss eine effektive Schlepptantenberuhigung her, die aber nicht mit Performance-Einbußen verbunden sein soll. Durch das Aufnähen einer zusätzlichen Saumtasche und den Einsatz eines Vollstabes von der Flügelspitze bis zum Verbindner der unteren Spreize wird die Saumkante vollständig beruhigt und dem Flügelerde zusätzliche Stabilität verliehen.

Praxisnah: Leitkantenmuffe

Hochwertige Kites werden aus gewickeltem CFK-Rohr aufgebaut, das nur in 82,5 und 101,5 Zentimeter Länge hergestellt wird. Also müssen die Leitkanten gemufft werden. Und wer kennt das Problem nicht – die Leitkante ist gebrochen und die Muffe sitzt (wie könnte es anders sein?) im gebrochenen



Gespannter Saum



Eine gelochte Endkappe wird über die Spreize und auf den APA geschoben, wodurch die Leinen keine Angriffskante finden

Stab? Thomas Zygar hat die Lösung für uns: Anstatt die Innenmuffe im Leitkantenrohr einseitig einzukleben, klebt er einfach einen kleinen Gummiring (z. B. von einer JACO-Stand-Off-Aufnahme) mittig auf die Innenmuffe. Nachdem der Kleber getrocknet ist, wird die Innenmuffe eingesetzt. Sie kann nicht verrutschen, und da die Stäbe durch die Leitkantenabspannung gehalten werden, sitzt alles perfekt und fest an Ort und Stelle. Der Stab ist schnell getauscht, und die Muffe ist beliebig oft verwendbar, wenn einmal ein Stab bricht. ■

▼ ANZEIGE



KOMPETENTE Beratung
FREUNDLICHES Team

RIESIGES Angebot

RIESIGER Showroom

RIESIGER Online-Shop

Viele Neuheiten 2015



Skandinavien-Damm 11 - 24983 Handewitt - Tel. 04608-970270 - info@metropolis-drachen.de

metropolis-drachen.de



Dubai International Kite Festival 2015

Der Anfang von etwas ganz Großem?

Text und Fotos:
Bernhard Dingwerth

„Do buy“ – die Lautgebung des Emirats-Namens könnte auch als Kaufaufforderung interpretiert werden, denn einmal im Jahr gibt es hier das Dubai Shopping Festival. Über vier Wochen lang wird hier die Wirtschaft angekurbelt, und der Einzelhandel lockt mit Sonderangeboten, viel Unterhaltung und lukrativen Gewinnspielen. Die ganze Stadt steckt voller Attraktionen. Konzerte, Straßenfeste, Kulturveranstaltungen, Sportevents, Theateraufführungen und viele weitere Veranstaltungen für Familien finden statt. Mittlerweile hat sich dieses Projekt zu einer Touristenattraktion entwickelt, die mehrere Millionen Besucher nach Dubai lockt, und so sind die Hotels ausgebucht.





Oskar kommt aus der Tonne



Prototyp des neuen Single-Skin-Einleiners Boomer von Peter Lynn

„Dubai or not to buy“ – man mag darüber geteilter Meinung sein, ob in diesem pulsierenden Herzen der Vereinigten Arabischen Emirate ein Shopping-Festival überhaupt notwendig ist. Der Umgang mit Reichtum und materiellen Dingen dort ist sowieso für Menschen unseres Kulturkreises manchmal nur schwer nachvollziehbar. Sei's drum: Zur Belustigung und Unterhaltung der vielen Leute wurde in diesem Jahr auch erstmalig zu einem Mega-Drachenevent eingeladen. Vor 17 Jahren gab es schon einmal ein Drachenfest in der Stadt, und im Laufe der Jahre mehrere neue Startversuche. So sollte dies nun vom 29. bis 31. Januar ein internationales Kite-Festival mit den besten Drachenfliegern der Welt werden. Veranstalter und Sponsor war Sonal Rawal von Classic Concept Event Management. Die Teilnehmerliste klang vielversprechend, mit 32 hochkarätigen internationalen Drachenfliegern, angeführt von Namen wie Peter Lynn und David Gomberg sowie 8 Teams, wie das Al-Farsi Kite Team aus Kuwait oder das No Limit Team aus Deutschland, sodass über 80 Aktive zusammenkamen.



Team No Limit



Sechs mal Silly Funny Thing von No Limit

MEHR INFOS

TEAM NO LIMIT

Auf der Gästeliste standen Sven und Silke Weidhase, Oliver und Wiebke Stelling, Andreas Schmeelke und Isabell Bosse sowie Christian und Volker Hoberg. Das Team der kreativen Drachenbauer hat sich bereits Anfang der 90er-Jahre formiert, und seit Jahren sind die Piloten überall gern gesehene Gäste mit ihren Sesamstraßen-Drachen, Comicfiguren, Windrädern und selbst erdachten Designs wie dem Silly Funny Thing – kurz SFT. Bereits im Jahre 1998 waren die Jungs und Mädels aus dem Cuxhavener Raum zu Gast beim Drachenfest in Dubai und freuten sich sehr, diesen Ort nun wieder mit ihren Drachen schmücken zu dürfen.

Ein Video von ihrem Besuch seht Ihr online unter:
<https://www.youtube.com/watch?v=A02dPxgony4>

QR-Code mit dem Smartphone scannen und Video anschauen!



Das Drachenfest fand citynah vor toller Kulisse statt





Drachen im Sonnenuntergang vor der unverwechselbaren Skyline Dubais



Falkentrainer

Bunte Mischung

Ein fantastisches Flugfeld am kilometerlangen Strand von Jumeirah lud bei perfektem Wind zu einer bunten Veranstaltung ein. Es sollte ein Strandfest werden, das die bunte Zusammensetzung des Emirats und die Vielfältigkeit seiner Bevölkerung widerspiegelt. Neben riesigen Blauwalen, Tigern und Teddybären waren international erfolgreiche Lenkdrachenteams sowie Kitesurf- und Kitebuggy-Aktionen angekündigt. Nachtdrachenshows mit LED-bestückten Drachen, gigantische Lasershows, Theater und Musik gab es ebenfalls am Strand, bei angenehmen Temperaturen. Eine tolle Atmosphäre und ein beeindruckendes Panorama bot dabei die Skyline von Dubai im Hintergrund.

am Himmel und der Flugstabilität zufrieden sein, so wird der Kite bei Kaixuan in Weifang genäht und unter dem Namen Boomer erhältlich sein. Das diesjährige Drachenfest war auf jeden Fall ein aktionsgeladenes Spektakel, das nach einer Wiederholung verlangt. Auch wenn organisatorisch nicht alles immer rund lief, bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen daraus lernen und im kommenden Jahr die Veranstaltung so nochmals getoppt werden kann.

Aussichten

Das jüngste Dubai International Kite Festival hat alles gehalten, was es versprochen hat, und noch viel mehr. Laut Organisatorin Sonal Rawal gibt es Zukunftspläne für etwas ganz, ganz Großes. Und zuzutrauen ist ihr das! ■

Show und Erlebnis

Hunderte bunter Drachen in allen Formen und Größen schwebten in der Meeresbrise. Menschen sämtlicher Altersgruppen machten Fotos oder versuchten, selbst gekaufte Drachen zu fliegen. Eine Neuheit von Peter Lynn war in Dubai zu sehen. Nach ein paar Tractionkite-Entwürfen konzentriert sich der Neuseeländer auf den SSSL – Single Surface Single Line Kite. Hier hat sich der Konstrukteur eine aufwendige Aufgabe gegeben und bald über 40 Prototypen gebaut, deren Flugeigenschaften er vergleicht und die in verschiedenen Farben auf den von ihm besuchten Drachenfesten zu sehen waren. Sollte er mit der Ausformung



Gill Bloom mit Dubai Della Porta



Drachenfliegen sorgt in Dubai für Begeisterung

Fachhändler In Deiner Region

00000

KitePilot

Bahnhofstraße 27, 08543 Ruppertsgrün
Tel.: 01 77/319 18 29, Fax: 037 43/94 46 69

FIPS Drachen, Spaß und Spiel
Am Berge 37, 21335 Lüneburg
Tel.: 041 31/40 47 69, Fax: 041 31/40 20 98

Kite24.com
Vereinsweg 3, 22765 Hamburg, Tel.: 040/59 45 08 28
www.kite24.com, E-Mail: info@kite24.com

10000

Windspiele

Weidestr. 147, 22083 Hamburg,
Tel: 040/22 25 55, Fax: 220 16 45,
www.windspiele-online.de
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge



30 Jahre Drachenladen Berlin
www.flying-colors.de
www.flyingblog.de

Drachenpoint

Strandallee 141, 23683 Scharbeutz,
Tel.: 045 03/779 79 20, www.drachenpoint.de

Drachenstore

Königsweg 16, 24103 Kiel
Tel.: 04 31/240 86 81, Fax: 04 31/240 86 82

HÖHENFLUG Kiel

Holtenuer Straße 35
24105 Kiel
Telefon: 04 31/80 46 04
www.hoehenflug.com

Drachennest

Lenkdrachen, Windspiele und Zubehör

Sven Groß, Erna-Weißenborn-Ring 52,
25746 Heide, Telefon: 0481/7 75 02 71,
Mobil: 0151/25 13 94 01,
info@drachennest.biz, www.drachennest.biz
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Ge, Ki

KITEWORLD
Spirit of Sky
FUN · SPORT · SERVICE

Tel: 03 84 59/67 72 76
Fax: 03 84 59/67 72 79
E-Mail: info@spiritofsky.de
www.spiritofsky.de

Kite Buggy Shop

Jüterbogger Straße 22, 14943 Luckenwalde
Tel.: 01 51/70 11 91 19
www.kite-buggy-shop.de

20000

WOLKENSTÜRMER

Der Drachenladen in Hamburg

Rentzelstr. 36-48
20146 Hamburg
fon: 040/ 43 27 23 93
wolkenstuermer.de Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Ge, Ki

Metroplis Drachen

Skandinavien-Damm 11, 24983 Handewitt bei Flensburg
Telefon: 046 08/97 02 70, Telefax: 046 08/97 02 71
info@metroplis-drachen.de, www.metroplis-drachen.de

Drachenkiste St. Peter-Ording

Badallee 5
25826 St. Peter-Ording
Tel.: 048 63/95 02 03

www.skykite.de

Frank Beckmann, Bürgerstraße 15, 21521 Aumühle
Telefon: 041 04/69 01 31, E-Mail: info@skykite.de

Angel & Drachenshop Büsum

Nordseestraße 51, 25761 Büsum
Telefon: 01 51/11 65 85 41



Kite-Power-Shop seit 2001
St. Peter-Ording
www.kite-power-shop.de
Kites - Buggy - Kitesurfing - Mountainboards - Zubehör & more
Am Deich 21 25826 St. Peter-Ording Laden: 04863-4788900

Henning Adrich - Spielwaren

www.adrich-spielwaren.de
Drachen, Windspiele und mehr



Schulstr. 1, 21709 Himmelpforten Tel. 04144 / 210990
Email: info@adrich-spielwaren.de



POWER KITEING DRACHENHÖHLE-SYLT
Tel. 046 51-92 97 90
Friedrichstr. 6
25980 Sylt / Westerland

Diese Fachgeschäfte empfehlen sich als kompetente Partner für alle Ihre Wünsche rund um den Drachen. Die Abkürzungen für die speziellen Serviceleistungen bedeuten folgendes: Le = Lenkdrachen, El = Einleiner, So = Sonderanfertigungen, Ma = Material, Zu = Zubehör, Bu = Buggies, Li = Literatur, Re = Reparaturen, Ve = Versand, Jo = Jonglierartikel, Ge = Geschenkartikel, Ki = Kitesurfen

Flic Flac Oldenburg
Gaststraße 13, 26122 Oldenburg
Tel.: 04 41/277 88, Fax: 04 41/156 17

Sehstücke
Friedrichstraße 29, 26548 Norderney
Tel.: 049 32/99 14 14

Flic Flac Emden
Brückstraße 2, 26725 Emden
Tel.: 049 21/269 33, Fax: 049 21/2 03 48

Drachenschwärmer
Ostertorsteinweg 58, 28203 Bremen
Tel.: 04 21/32 80 44, Fax: 04 21/32 80 45
www.drachenschwaermer.de

40000

Drachenladen Rieleit
Münsterstraße 71, 40476 Düsseldorf, Tel.: 02 11/46 61 01,
Fax: 02 11/44 30 37, www.drachen-laden.de

Drachenwerkstatt, Schmitz & Vogel
Margaretenstraße 71, 45144 Essen
Tel.: 02 01/70 26 74, Fax: 02 01/70 18 59



BORN TO BE WILD.
www.spiderkites-shop.de
Service: LE, EL, SO, RE, VE




www.kiteshop-ruhrgebiet.de
Ihr Ansprechpartner bei der Auswahl von Equipment
Unser Service –
testen Sie, bevor sie kaufen

www.worldofwind.de
Kurse & Events:
Kitebuggy, Strandsegeln, ATB, Powerkiten
Büro: +49 2327 78 73 19

30000



Lister Meile 21, 30161 Hannover
Tel. 0511/ 31 23 56
info@fridolins-spielzeug.de
www.fridolins-spielzeug.de

Aufwind Mathias Mayer

Schlossbleiche 18, 42103 Wuppertal, Tel: 02 02/31 33 91,
Fax: 31 47 65, www.aufwind-wuppertal.de,
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge

Drachenshop Garbsen
Frielinger Straße 26, 30826 Garbsen
Tel.: 051 31/45 51 30, Fax: 051 31/45 51 30

Kite & Buggy
Broser Straße 22, 32689 Kalletal, Tel.: 052 64/65 57 83
www.kiteandbuggy.com, E-Mail: service@kiteandbuggy.com

50000

Skyracer – Trendprofil für Sport, Spiel & Spaß
An der Tränke 4, 32423 Minden, Tel: 05 71/5 09 37 51, ...der TREND-TROFF!
Der Drachenspezialist seit über 15 Jahren



Pattevogel

Der Kölner Drachenladen



Zülpicher Straße 314, 50937 Köln
Tel: 02 21/28 27 28 67
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge
www.pattevogel.de

Kölns Fachgeschäft für Freizeitsport und Spiel



Drachen- und Ballonstoff
Rip-Stop Gewebe
- unschlagbar im Preis -
für stabile Drachen, Einleiner
und Heißluftballone
www.Drachenstoff.de
Zick Zack - Stadtblick 10 - 38112 Braunschweig

Leyendecker Bastelstube
Saarstraße 6-12, 54290 Trier
Tel.: 06 51/71 68 41, Fax: 06 51/71 68 46,
E-Mail: kontakt@bastelstube.de, www.bastelstube.de

Kids Carts
Konkordiastraße 11, 58095 Hagen
Tel.: 023 31/171 79, Fax: 023 31/238 83

Graff GmbH
Sack 15, 38100 Braunschweig
Tel.: 05 31/480 89 52, E-Mail: kuhn@graff.de

Ballon- & Drachenwelt
Hörderstraße 336, 58454 Witten-Stockum
Tel./Fax: 023 02/488 30, www.ballon-drachenwelt.de



Kurze Geismarstr. 34 | Göttingen
Tel: 0551-58163 | www.der-drachenladen.de
seit 1984

Windvogel - Hamm, das Drachenfachgeschäft
59075 Hamm, Tel. 023 81/413 32
www.windvogel-hamm.de, windvogel-hamm@web.de

60000

Drachenmarkt.de

Am Mühlberg 3, 61197 Florstadt
Tel.: 060 35/20 82 85

Rückenwind

Am Spitalacker 16, 63571 Gelnhausen
Tel.: 060 51/532 60, Fax: 060 51/532 62

Drachenparadies.com

Frankfurter Straße 21, 64293 Darmstadt
Tel.: 0 61 51 / 4 70 71, Fax: 0 61 51 / 4 70 72
E-Mail: drachenparadies@t-online.de
Internet: www.drachenparadies.com

Drachenshop Stormriders

Altstadtstraße 14, 65582 Diez
Tel.: 064 32/97 52 49
E-Mail: info@Drachenshop-Stormriders.de
Internet: www.drachenshop-stormriders.de

Hobbyshop – www.kiteshop.de

Dein Drachenladen befindet sich im Internet und heißt.....

www.kiteshop.de

Am Parkfeld 10 a, 65203 Wiesbaden, Tel./Fax: 06 11/60 85 21

Drachen-Jorek

Alles für Drachen und Kite Sport

www.drachen-jorek.de



Der Drachenladen in Aschaffenburg

Lärchenweg 6 (Eingang Buchenweg)
63741 Aschaffenburg / Nilkheim
Tel.: 06021/ 58 28 76
e-mail: info@drachen-jorek.de



Service: El, Le, Ma, Zu, Ki, Bu, Ve, Re

70000

KerschWings

Industriestraße 6, 72585 Niederich
Tel.: 071 23 / 94 47 66, KerschWings@t-online.de

Sputnik Drachen & Spiele

Nürtingerhofstraße 10, 72764 Reutlingen
Tel.: 071 21/34 08 37, Fax: 071 21/34 08 27

Air-Games

Eichenstraße 15, 78083 Dauchingen
Tel.: 077 20/993 26 90, Fax: 077 20/993 26 91
www.air-games.de, E-Mail: info@air-games.de

80000



Your Professional Kite Shop

Established in 1992

Tel. +49 (0)821. 66 75 09 · www.chill-out.net
Friedberger Str. 116 · D-86163 Augsburg

Drachenbox

Bronnerstr. 12 • 88400 Biberach

Tel. 07352/8979 • www.drachenbox.de

Kinderdrachen · Lenkdrachen · Großdrachen · Matten · Buggy's · Baumaterial



www.flyoverdrive.de München

Drachen, Wind + Outdoor - Spiele

Tel: 089/439 13 11 oder 0171/481 03 06

90000

Kite and Bike

Frau Rosemarie Salbeck,
Pfälzerstr. 5, 91126 Schwabach
www.kiteandbike.de

BELGIEN

Kites Beachshop Stella Maris

Koninklijke Baan 344, 8670 St-Idesbald Koksijde
Tel.: 00 32/58 51 76 47

DÄNEMARK

Metropolis

Lakolk Boutique Center 13, 6792 Römö

NIEDERLANDE

Vlieger-Gigant.nl

info@vlieger-gigant.nl

Tel.: 06-18564471 (18:00 - 22:00)

SiegersVliegers

Marconistraat 3/4, 8861 NG Harlingen

Tel.: 00 31/517/43 00 05, Fax: 00 31/517/43 40 11
www.siegersvliegers.nl, E-Mail: info@siegersvliegers.nl

Vlieger Op

Scheepmakersstraat 87, 2515 VB Den Haag

Tel.: 00 31 /70/385 85 86
Fax: 00 31/70/383 85 41

FRANKREICH

Euphoria Workshop

37 rue des Pyramides, 59000 Lille, Tel.: 00 33/320 00 81 95,
Fax: 00 33/3 20 00 81 95, www.euphoria-workshop.com

SCHWEIZ

Drache Näscht

Rathausgasse 52, 3011 Bern

Tel.: 00 41/31/311 26 57, Fax: 00 41/31/311 26 60

VeloWerkOlten GmbH

Römerstraße 18, 4600 Olten,

Tel.: 00 41/62/212 00 02, Fax: 00 41/62/212 93 22

Drachenladen Zofingen

Brittnauerstraße 16, 4800 Zofingen

Tel.: 00 41/627 51 51 92

S-Windspiel GmbH

Landstraße 116, 5415 Nussbaumen

Tel.: 00 41/562 82 00 23, Fax: 0041/562 82 00 43

Swiss Kitesurf GmbH

Sportzentrum Mulets, 7513 Silvaplana, Tel.: 00 41/81/828 97 67

Fax: 00 41/81/828 97 71, www.kitesailing.ch

Sie sind Fachhändler und möchten hier auch aufgeführt werden? Kein Problem.

Rufen Sie uns unter 040 / 42 91 77 110 an oder schreiben Sie uns eine E-Mail an service@wm-medien.de. Wir beraten Sie gerne.

Axel

der Ur-Trick

Mit ihm ging die Trickserei so richtig los

Schon vor Jahren schrieb ich in der KITE & friends: Der Axel ist gewissermaßen der Urvater aller modernen Tricks. Der Axel war in der Tat der erste Move, bei welchem der Kite über einen kontrollierten Strömungsabriss hinaus aus seiner normalen Fluglage und in eine Bauchrotation versetzt wurde.

Text und Fotos:
Paul May

Wer genau den Axel „erfunden“ hat, liegt tief im Nebel der Drachengeschichte verborgen. Bekannt und sicher ist allerdings, dass dieser Trick zuerst an der amerikanischen Westküste, genauer gesagt im kalifornischen Berkeley, geflogen wurde. Folgerichtig wurde er zu Anbeginn der Trickfliegerei auch noch als „Berkeley Axel“ bezeichnet. Die Kunde davon, dass die US-Boys ihre Drachen aus der normalen Fluglage herausreißen, flach auf den Bauch knallen, sie dort drehen lassen und anschließend weiterfliegen, als ob nichts gewesen sei, ging zu Beginn der 90er-Jahre wie ein Lauffeuer um die Welt. Im gerade aufkommenden Internet konnte man davon lesen, in den Drachenzeitschriften ebenso, und die weitgereisten und eingeweihten Wettkampfpiloten wussten mehr. Torsten „Schmidel“ Schmitt aus Hamburg und der „Drachenmichel“ Michael Seehorz aus Königsbrunn bei Augsburg waren begehrte Gesprächspartner, wenn es darum ging, diesem damals neuen und brandheißen Manöver auf die Spur zu kommen. Lang ist's her, heute gehört der Axel zu den Klassikern des Trickfliegens, zu den sogenannten Old-School-Tricks.



Voraussetzungen

Zum Thema „Drachen“ habe ich mich ja bereits umfassend geäußert: Ein günstiger Freestyler, beispielsweise der Maestro (HQ-Kites), Reloaded (Level One) oder Zodarion (Spiderkites), kann heutzutage schon so gut wie jeden Trick. Mehr braucht man nicht, um loslegen zu können. Handschlaufen und Leinen an den Kite – und schon kann's losgehen. Was wir nun wollen, ist ein Tag mit eher leichtem oder mäßigem Wind. Was Du selbst allerdings unbedingt schon können solltest, ist der Stall in all seinen Variationen. Der Snap Stall ist die Ausgangsposition für den klassischen Axel, der Spin Stall wird für den Spin Axel benötigt. Wenn Du also Ecken fliegen, den Kite stallen kannst und sogar den Side Slide beherrschst, dann bist Du bereit. Ready to Axel!

Der Axel – los geht's!

Wir fliegen unseren Kite in einem Groundpass in etwa 8 bis 10 Metern Höhe quer durch das Windfenster. Kurz vor dem Windfensterrand initiieren wir nun einen schönen, sauberen Snap Stall, bei dem der Drachen ruhig in der Luft stehenbleibt und eventuell sogar ein bisschen absinkt. Bevor man den eigentlichen Axel auslöst, gewährt man mit der Hand, die gleich den Impuls für den Axel setzen wird, ein bisschen Leinendurchhang, sodass sich der betreffende Drachenflügel ein wenig nach hinten lehnt. Nun

zieht man mit derselben Hand kurz und knackig, aber nicht unbedingt mit brachialer Gewalt, an der gleichen Schur, wodurch sich der Kite mit der Nase zum Piloten zeigend auf den Bauch legt und mit der Axel-Rotation beginnt. Damit diese möglichst flach und auch vollständig (ganze 360 Grad) gelingt, sollte man nun an beiden Leinen für viel Durchhang sorgen, da sich sonst unweigerlich die Flugleinen an den Flügelspitzen verfangen. Dass dies geschieht, ist am Anfang ganz normal. Nicht verzweifeln! Gib einfach mehr Slack! Dazu kann es notwendig sein, dass man dem Drachen ein paar Schritte entgegengeht.

Bitte beachten!

Ob man den Axel mit der Inside Hand, also der Hand, die zum Windfensterzentrum hin zeigt, oder

AXEL-SEQUENZ AUS DEM STALL

MIT DER HAND, DIE DEN AXEL AUSLÖSEN WIRD, LEINENDURCHHANG GEWÄHREN, SODASS SICH DER FLÜGEL LEICHT NACH HINTEN NEIGT.



START



SNAP STALL KURZ VOR DEM WINDFENSTERRAND

GROUNDPASS IN ETWA 8 BIS 10 METERN HÖHE



AXEL-IMPULS AUSLÖSEN: DER DRACHEN LEGT SICH AUF DEN BAUCH ...

... UND ROTIERT MÖGLICHST FLACH. DABEI VIEL (!) SLACK GEBEN! BITTE BEACHTEN, WIE STARK DIE LEINEN AUF DEN FOTOS DURCHHÄNGEN!

ENDE



ER FLIEGT WEITER RICHTUNG ZENIT.

DER KITE RICHTET SICH WIEDER AUF.

der Outside Hand, der zum Windfensterrand hin zeigenden Hand, ausführt, ist meines Erachtens nach unerheblich. Worauf ich aber auf jeden Fall achten würde, sind ein paar essentielle Dinge: Erstens sollte man beim Lenkdrachenfliegen nach Möglichkeit auf Beidhändigkeit Wert legen und alles mit beiden Händen trainieren. Wenn Du es also draufhast, den Axel rechts auszulösen, ruhe dich nicht auf Deinen Lorbeeren aus! Übe den Trick mit der Linken weiter! Zweitens solltest Du den Lenkimpuls unbedingt so ausführen, dass die Arme beim Auslösen seitlich am Körper vorbei schwingen. Den

Axel-Impuls Richtung Brust auszulösen war ein Fehler, den ich anfangs beging. Ihn dann wieder abzustellen und den Axel „vernünftig“ einzuleiten, sodass auch ein großer, träger Kite ihn annimmt, ist nicht so einfach. Man muss wieder fast von vorne anfangen. Drittens ist es absolut nicht nötig, mit aller Gewalt auf den Kite einzuprügeln. Der Axel lässt sich, ein guter Stall vorausgesetzt, fast aus dem Handgelenk einleiten. Wesentlich hingegen ist – wie gesagt – der Leinendurchhang.

360 Grad? Ein Problem!

Übrigens: Viele der heute aktuellen Freestyler sind nicht mehr für perfekte Axels konzipiert. Sie sind so gestreckt, dass sie vor allem um ihre Horizontalachse bereitwillig rotieren, und somit Yo-Yos & Co. leichter vollführen. Deswegen ist es mit ihnen sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich, „echte“ 360-Grad-Axel hinzubekommen. Diese

SPIN-AXEL-SEQUENZ

START



EINFLUG IM GROUNDPASS IN 8 BIS 10 METERN HÖHE

KURZ VOR DEM WINDFENSTERRAND MIT EINEM PULL-BEFEHL EINEN SPIN EINLEITEN.

JE NACH DREHRICHTUNG: WENN DIE DRACHENNASE NACH 11 ODER 1 UHR ZEIGT, LÖST MAN DEN AXEL AUS. HIERBEI VERWENDET MAN DIE ANDERE HAND. MAN AXELT DEN FLÜGEL, DER BEI DER SPIN-ROTATION NACH AUSSEN ZEIGT.



ENDE

AUCH HIER GILT: VIEL LEINENDURCHHANG (SIEHE FLUGLEINEN) GEWÄHREN, DAMIT DER KITE FLACH AUF DEM BAUCH ROTIEREN KANN UND SICH DIE SCHNÜRE NICHT AN DEN FLÜGELSPITZEN VERFANGEN.

NACHDEM DIE AXEL-ROTATION AUF DEM BAUCH BEENDET IST, RICHTET SICH DER KITE AUF UND FLIEGT WEITER.

Drachen beenden die Rotation auf dem Bauch meist schon nach 270 Grad und richten sich dann wieder auf. Entweder man schummelt den Rest hin, oder man fliegt seinen Axel eben zur Seite hin aus.

Spin Stall – Dynamik pur!

Ein guter, kontrollierter Stall und daran anschließend ein flacher Axel zeigen, dass der Pilot die Kontrolle hat. Aber so richtige Action ist mit diesem Move nicht verbunden. Wesentlich dynamischer ist hingegen der Spin Stall. Diesen fliegen wir ebenfalls mit einem halbhohen Groundpass ein. Der Ort, an dem das Ganze geschehen wird, befindet sich wie beim Axel kurz vor dem Windfensterrand. Dort leiten wir mit einem kräftigen Pull Turn einen schönen Spin ein, wobei es letztlich egal ist, ob dieser nach oben hin oder nach unten dreht. Den optimalen Zeitpunkt für den aus diesem Spin flüssig herausgezogenen Axel möchte ich anhand der Stellung der Drachennase festlegen. Wenn sich diese über die 12-Uhr-Position hinaus gedreht hat und bei 11 beziehungsweise 1 Uhr angelangt ist, löst man mit der anderen Hand den Axel aus. Auch hier ist der wichtigste Schritt das Entlasten der Flugleinen. Nur mit genügend Slack kann der Kite flach drehen, ohne die Flügelspitzen zu fangen.

Nicht verzweifeln!

Wenn es nicht gleich klappt, bitte nicht verzweifeln. Die meisten Trickpiloten haben viele Stunden gebraucht, um ihre ersten reproduzierbaren Axels zu meistern. Ich habe dabei so ganz nebenbei auch noch ein ziemlich dickes Bündel CFK-Stäbe zerbrochen und viele Stunden mit dem Austauschen von Leitkantenstäben verbracht. Aber ich verspreche hoch und heilig: Das Üben wird sich lohnen, denn wenn man erst einmal den Axel „geknackt“ hat, tut sich sehr schnell eine neue, weite und vielfältige Welt des Trickfliegens auf, in der nun vieles vergleichsweise leicht von der Hand gehen wird. In der nächsten Ausgabe der **KITE & friends** widmen wir uns dem Half Axel und den darauf basierenden Moves. Viel Spaß beim Üben wünscht Paul May.

KITE-NEWS

Alles, was Kiter wissen müssen.
Direkt aufs Smartphone.



**Szene-News, aktuelle Termine
und Produkt-Tipps aus erster Hand.**

 Jetzt kostenfrei
installieren



QR-Codes scannen und die
kostenlose deutsche News-App
von KITE & friends installieren.



KITE-NEWS is also
available as an international
(english) Version.

Scan QR-Codes to install the international
News-App by KITE & friends.



Drachenwerkstatt

Kreise sauber nähen

von Ralf Dietrich

Text und Fotos: Ralf Dietrich,
Jens Baxmeier



Früher oder später stehen alle Drachenbauer vor der Frage: Wie näht man Kreise aus andersfarbigem Spinnaker sauber auf ein Segel? Die Erfahrung zeigt: Den Kreis einfach auf das Segel legen und einmal 360 Grad drumherum nähen, ist eine schlechte Idee – der Kreis wird garantiert verrutschen, und dann entsteht eine unschöne Falte. Den Kreis mit Hilfe von Tesa, Doppelklebeband oder anderem Kleber fixieren, ist aufwändig. Was also tun?



Tipp: Kreise sicher und faltentfrei aufnähen

Die Lösung ist denkbar einfach und kommt in Form eines Helferleins. Der kleine Metallstab wurde noch nicht einmal von Drachenfliegern erfunden, sondern stammt von den amerikanischen Quiltern, die ebenfalls vor diesem Problem standen. Englische Drachenflieger wurden auf deren Lösung aufmerksam, probierten sie aus und befanden sie für Drachenbau-tauglich. Keith Boxall schließlich brachte mir diesen simplen Lösungsansatz nahe, den ich Euch nicht vorenthalten möchte.

Adapter

Dreh- und Angelpunkt (im wahrsten Sinne des Wortes) ist also ein kleines Metallröhrchen, das in einem 90-Grad-Winkel abgeschragt ist. Wichtig ist bei dem Röhrchen, dass es vom Durchmesser her in die Aufnahme des Zubehörträgers Eurer Nähmaschine passt. Letzterer befindet sich hinten am Nähfuß, in Form einer lochförmigen Öffnung, die mit einer Feststellschraube versehen ist. Man kann sich eine Hilfe zum Nähen von Kreisen einfach selbst bauen, indem man das Ende eines geeigneten Röhrchens um 90 Grad umbiegt und die kurze Seite entsprechend der Höhe zur Nähplatte bei gesenktem Fuss ablängt.

Röhrchen, wie es zum Quilten erfunden wurde



Aufgelegter Kreis, einfach umnäht und verrutscht: eine Falte entsteht



Arbeitsschritte

Zunächst wird der Kreis ausgeschnitten und dessen Mitte markiert. Hier ist saubere Arbeit vonnöten, schließlich ist eine genaue Markierung der Mitte ungemein wichtig, da sonst die Naht nicht sauber am Kreisrand sitzt. Es gibt hierfür auch Kreisschneider.

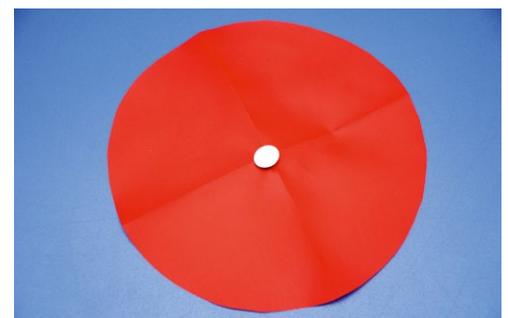
Anschließend wird der Kreis auf dem Segel an entsprechender Stelle platziert und von hinten mit einer Reißzwecke fixiert. Wiederum ist darauf zu achten, dass die Reißzwecke exakt in der Mitte des Kreises sitzt.

Nun kommt der spannende Teil: Der Kreis samt Segel wird unter der Nähmaschine platziert. Und zwar so, dass der Nähfuß am Kreisrand anliegt – eben da, wo später die Naht liegen soll. Zu guter Letzt wird das Röhrchen an seinen Platz gebracht. Richtig justiert, schwebt das abgekrümmte Ende der Öffnung exakt über dem Dorn der Reißzwecke. Wird nun der Nähfuß abgesenkt, senkt sich ebenfalls das Röhrchen über der Reißzwecke ab. Das Geniale an dieser Lösung: Über das Röhrchen ist nun das Nähgut mit der Maschine verbunden und kann nicht mehr verrutschen. Hand anlegen muss man bei dem nun kommenden Nähvorgang also nicht mehr: Einfach zurücklehnen, Pedal der Maschine betätigen und den Nähvorgang genießen.

Übrigens: Diese Vorgehensweise funktioniert nicht nur mit Vollkreisen; auch Viertelrundungen, wie beispielsweise zur Verstärkung an Segelenden, lassen sich mit dieser Methode realisieren.



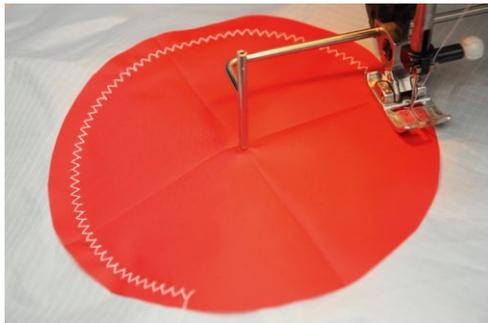
Das Röhrchen wird an den Nähfuß montiert



Mittig im Kreis wird eine Reißzwecke befestigt



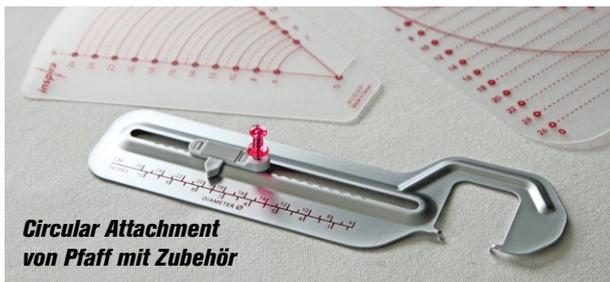
Das Röhrchen wird so justiert, dass es exakt über der Reißzwecke steht



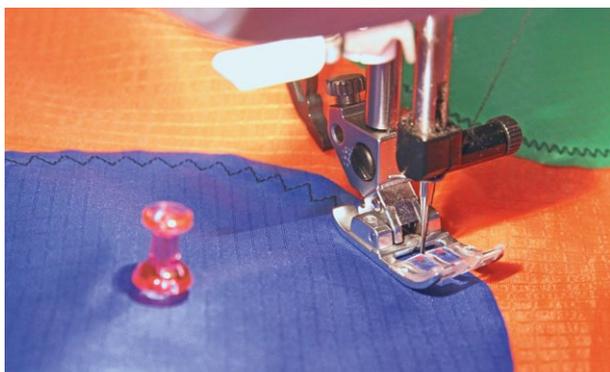
Nähfuß absenken – und schon näht man sauber im Kreis

Pfaff-Zubehör

Wem die Bastelei zu heikel ist, der kann als Besitzer einer geeigneten Pfaff-Nähmaschine auf ein professionelles Hilfsmittel zurückgreifen: Das Zirkellineal „Circular Attachment“ lässt sich direkt an der Maschine anbringen, verfügt über eine praktische Verstellung und einen Pin, der von oben den Stoff fixiert. Beiliegende Schablonen vereinfachen nicht nur den Kreischnitt, sondern ermuntern auch zu Variationen von Quilt-Mustern. ■



Circular Attachment von Pfaff mit Zubehör



Saubere Naht in einem exakten Kreis um den Pin

ANZEIGEN

GRATIS-VERSAND ab 24 € ONLINE-SHOP SICHER BESTELLEN SCHNELL GELIEFERT

www.kitestore24.de

Kitestore24.de
Lenkdrachen & Lenkmatten

Exclusive Kites
retro style ~ exclusive design

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

www.exclusive-kites.com

Der heiße Draht zu KITE & friends:

Redaktion:	Aboservice:
Post:	Post:
Verlagsbüro Jens Baxmeier	Leserservice
Karkenfenn 15	KITE & friends
25836 Kirchspiel-Garding	65341 Eltville
Telefon: 048 62/22 63 39	Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 032 12/200 50 05	Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail:	E-Mail:
redaktion@kite-and-friends.de	service@kite-and-friends.de
Internet:	Internet:
www.kite-and-friends.de	www.alles-rund-ums-hobby.de

DVD

DVD How to Snowkite

Profis zeigen Dir in diesem kompletten Guide alles, was Du wissen musst, um das Snowkiten zu erlernen.

In englischer und norwegischer Sprache

Artikel-Nr. 11254

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de und auf Seite 48 im Heft.

Text und Fotos:
Paul May



High-End von Sky Burner aus den USA

THE ONE AND ONLY SOLUS

Ein Drachen namens Solus? Der „Stowasser“, das lateinisch-deutsche Schulwörterbuch schlechthin, nennt als Bedeutung für dieses lateinische Adjektiv viele Bedeutungen, wie „allein, einzig, bloß, nur“ oder „einsam, verlassen“. Am besten passen und die Intention des Designerteams bestmöglich treffen wird aber zweifelsohne „außerordentlich“. Wir wollen nun mit diesem Test herausfinden, ob der Solus in der Tat ein einzigartiger und außergewöhnlicher Kite ist.

Der Solus ist, wie schon etliche Sky-Burner-Kites vor ihm, eine Gemeinschaftsentwicklung von den US-Amerikanern Jon Trennepohl und Wayne Brunjes, die sich dieses Mal noch Devin Cobleigh-Morrison mit ins Boot holten. Genäht werden die Drachen allesamt bei Heads Up Kites von Pam Kirk und Mike Dennis. Es handelt sich bei diesem Kleinserienmodell also komplett um Qualität „Made in the U.S.A.“ Dies weckt natürlich Erwartungen, die auch dadurch nicht geringer werden, dass ich in den vergangenen Jahren immer mal wieder Kites aus dem Hause Sky Burner an den Leinen hatte, welche allesamt zu überzeugen und zu gefallen wussten.

Materialfragen

Die kleine Drachenschmiede um „Mr Sky Shark“, Jon Trennepohl, war und ist für die kompromisslose Verwendung der hauseigenen gewickelten Sky Sharks bekannt. Diese gewickelten Top-Stäbe garantieren hohe Performance und ein direktes Ansprechverhalten des Drachens auf Steuerimpulse. Natürlich würde niemand von einem Trennepohl-Kite eine andere Bestabung erwarten, doch kann ich an dieser Stelle bereits verraten, dass der **Stabmix**, den der Meister seinem Top-Modell mit auf den Weg gegeben hat, auch wirklich perfekt

funktioniert. Natürlich müssen die Stäbe mit dem Segel harmonieren, das beim Solus komplett aus dem Polyestertuch Icarex PC31 besteht. Dieses wasserabweisende und nahezu luftundurchlässige Tuch ist für den Bau von High-Performance-Kites seit Jahren der bewährte Standard. Also gibt es auch hier keinerlei Klagen. Werfen wir unseren nächsten Blick auf die Verbinder, welche den Solus zusammen- und in Form halten. Hier treffen wir ebenfalls auf gute alte Bekannte, über die wir uns jedes Mal wieder freuen: Spreizverbinder von APA, die den Stäben perfekten Halt geben; einschraubbare Stand-Off-Aufnahmen, bei denen keinerlei Überstände zu Schnurfängern werden können; Yo-Yo-Stopper, die mithilfe von Kabelbindern sicher fixiert sind, und ein Mittelkreuz, das bestens gestoppt ist: Alles ist gut auf die anspruchsvollen Bedürfnisse eines Freestyle- oder Competition-Piloten abgestimmt.

Sorgfalt erkennt man im Detail

Bislang waren die Segelpaneele der Sky-Burner-Kites stets mit schnurgerade gezogenen Kappnähten verbunden. Das ist zwar gut, wirkt aber heutzutage etwas hausbacken und hat sich beim Solus grundlegend geändert. Hier wurden die

Icarex-Paneele blitzsauber verklebt und in Segelmachertechnik vernäht. Die Dacronleitkanten sind absolut faltenfrei mit dem Segel verbunden und so ausgeschnitten, dass die Spreizverbinder Yo-Yo-freundlich abgedeckt sind. So macht man das heutzutage! Was aber keineswegs allgemein üblich ist: die Art und Weise, in der die Dacronstabsche über die Gurtbandnase genäht wird. Diese superglatte Lösung kennt man zwar schon seit Lam Hoacs Sea Devil, doch geht es definitiv nicht besser. Hier kann sich nie und nimmer eine Flugleine während eines Backspins verfangen. Ebenso vorbildlich ist die Ausstattung des Solus mit einer trimmbaren Saumschnur. Strafft man diese, fliegt der Kite lautlos und nervt seine Umwelt nicht durch lautes Knattern. Lockert man sie, wird der US-Boy bei frischem Wind zwar zum Krawallbruder, doch stören dann plötzlich einfallende Böen die Fluggeschwindigkeit deutlich weniger und nimmt die Präzision bei Ecken und in Kurven deutlich spürbar zu. Auch wenn ich die Krachvariante bevorzuge: Wie schön ist es, wenn man die Wahl

hat! Und dass Sky Burner dem Piloten diese Wahlmöglichkeit lässt, ist vorbildlich und zeugt von Liebe zum Detail.

Groß und präzise

Auf der Website des Herstellers wird der Solus als Old-School-Kite bezeichnet, mit dem bei teamtauglicher Präzision alle aktuellen Freestylemoves machbar sein sollen. Das klingt verdammt nach der „eierlegenden Wollmilchsau“. Also sehen wir uns in aller Ruhe an, was dieses Baby so draufhat. Fangen wir mit dem Präzisionsfliegen an: Der Solus fühlt sich zwar an kurzen Leinen durchaus wohl, doch spricht nichts gegen richtig lange Strippen, damit der Kite Platz am Himmel hat. Bei 6 Stundenkilometern Windgeschwindigkeit kann man ihn mit geringer Eigenbewegung bereits fliegen, ab 8 Stundenkilometern zieht er von selbst durch das Himmelsblau. Dabei ist er bis in die 5 Beaufort hinein mit mäßigen Zugkräften und bestens kontrollierbarer Fluggeschwindigkeit unterwegs. Auf der Geraden zieht er ebenso spurtreu seine Bahn wie

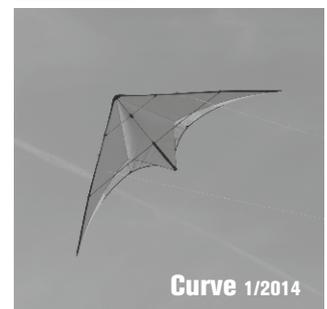
NAME:	Solus	
HERSTELLER:	Sky Burner / USA	
VERKAUF EUROPA:	Air One / Frankreich	
INTERNET:	www.skyburner.com	
KATEGORIE:	Competition, Freestyle	
GESTÄNGE:	Leitkante: Sky Shark Nitro Untere Spreizen: Sky Shark Black Diamond Nitro Obere Spreize: Sky Shark P100 Kiel: Sky Shark P3x	WAAGE: Dreipunkt-Waage/ ummantelte Dyneema
SEGEL:	Icarex PC 31 (Spinnakerpolyester), Mylarlaminat	WINDBEREICH: 6–30 km/h (2–5 Bft.) EMPF. LEINE: 25–45 m / 45–75 daN EMPF. PREIS: 299,- Euro (330,- US-Dollar)

ZUBEHÖR: Corduraköcher, Kielgewicht

Der große Sky-Burner-Kite brilliert an den Leinen



Rückblick KITE & friends



Perfekte Nase am Solus, an der sich bestimmt nichts verfängt

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



MATERIALWAHL:



PREIS/LEISTUNG:





Axel-Sequenz mit dem Solus

Für wen?

Wer einen Kite sucht, den man nicht auf jedem Drachenfest im Dutzend sieht, der beim Tricksen an kurzen Leinen ebenso gut funktioniert wie beim Fliegen präziser Figuren an 45-Meter-Schnüren, der gewiss nicht so schnell langweilig wird und der wirklich exzellent verarbeitet und aufgebaut ist – der sollte den Solus unbedingt in die engere Wahl ziehen. Keine Einheitskost, sondern ein in vielerlei Hinsicht besonderer Drachen.

PAUL MAY



Signiertes Segel

INSIDER GUIDE

STABMIX Bei vielen modernen Drachen spielt deren Balance eine ganz entscheidende Rolle hinsichtlich der Flug- und vor allem der Trickeigenschaften. Deshalb überlegen sich die Hersteller ganz genau, wo sie welchen Stab einbauen. Das heißt, sie achten darauf, wo besondere Steifigkeit gefragt ist und wie das Gewicht verteilt sein soll.

COMETE Beim Comete handelt es sich um eine kontinuierliche Abfolge von Axeln gleicher Richtung. Ein Axel wird von einem Axel unterbrochen, dieser wird wiederum durch einen erneuten Axel unterbrochen, und so weiter – ein wilder, spektakulärer Trick.

in großen Circles und Loops. Selbst aus eng gezogenen Spins kommt er ohne jede Neigung zum Nachdrehen, was sehr erfreulich ist. Ecken meistert der Solus ebenso bravourös. Dabei bevorzugt er aber eindeutig eine harte Hand, die ihn mit knackigen Push-Pull-Befehlen um die Ecke knallt. Weiche Push Turns führen eher weniger zum gewünschten Ergebnis. Generell ist der Solus, der nur minimal unter dem Full-Size-Format bleibt und mit seinen 250 Zentimetern Spannweite ein eindrucksvolles Bild am Himmel abgibt, ein präziser Drachen, dem ich jederzeit Pair-Tauglichkeit attestieren würde. Ein Team allerdings muss schon sehr gut ausgeschlafen haben und wirklich fit sein, damit der Solus nicht zu temperamentvoll wird. Dieses Temperament beschert dem Einzelpiloten hingegen genau den Spaß und die Action, die er im Normalfall braucht.

Freestyle mit Style!

Tricks? Der Solus ist natürlich kein Trickdrachen, aber im Freestyle-Segment weiß er absolut zu überzeugen. Er dreht herrlich flach auf dem Bauch, was neben den Klassikern wie Axel und 540er vor allem die Slot Machine und die Taz Machine zum Vergnügen macht. Ebenso klappt er prima durch die Axelkaskade und den Flic Flac, die sich beide taktgenau akzentuiert fliegen lassen. Der **Comete**? „A piece of cake“ – oder, wie man bei mir daheim sagt: „Einfach wie das Brezeldrehen“. Nur bei Fade und Lazy Susan benötigt der Solus in böigem Wind ein wenig Gefühl seitens des Piloten. Er will mit Kontrolle in den Fade gezogen werden und braucht eine Sekunde, um den Backflip zu einem tiefen Turtle werden zu lassen. Wenn man hier zu wenig Geduld mitbringt oder einen von Aggressivität geprägten Flugstil besitzt, sollte man möglicherweise den Ballast am Kielende etwas

erhöhen. Dies würde die Yo-Yos, die aber bereits im Standard-Setting zur absoluten Paradedisziplin des Solus gehören, noch weiter beschleunigen. Doch das braucht es eigentlich wirklich nicht, denn der Solus wickelt so bereitwillig und radikal wie ein wesentlich kleinerer Kite. Generell gilt: Solange man ihn laufen lässt und Präzisionsfiguren in den Himmel zimmert, fühlt sich der Solus satt und groß an den Leinen an. Wenn man aber die Strömung aus dem Segel trickst, gleitet er elegant und bereitwillig von Trick zu Trick, wobei er eine ungeahnte Agilität entwickelt.

Eierlegende Wollmilchsau?

Der Solus ist ein sehr guter Drachen, der mir persönlich während des Testens richtig viel Spaß gemacht hat. Er ist in der Tat sehr präzise und dennoch trickreich. Dabei liefert er seinem Piloten ein anderes Gefühl an die Leinen als die derzeit aktuellen deutschen oder französischen Competition-Kites. Was soll das heißen? Ganz einfach: Der Solus hat zwei Gesichter. Einerseits fliegt er druckvoll und spurtreu, solange man ihn laufen lässt. Andererseits entwickelt er eine quirlige Lebendigkeit, die man so nicht erwartet. Für mich ist der Solus einer der besten Kites, die in den letzten Jahren aus den USA zu uns gekommen sind. Keine Frage: Er ist außerordentlich.

Trimmbare Saumschnur an der exakt gefertigten Segelrückseite



BUGGY

SPECIAL 2015

KITE & FRIENDS

**Depower im
Kitebuggy**

**Fluch oder
Segen?
ab Seite 40**



36 Galerie
Abseits der Wege

43 Dragonfly
Edles aus Carbon

44 Depowerkites
Marktübersicht

46 La Franqui
Im Süden wird es heftig

50 Vaporisiert
Interview Michel Dekker

53 Buggykites
Marktübersicht der Vierleiner

56 Borkum Experience
Wenn Minifahrer kiten gehen

59 Universaltrapez
Leichtes Geschirr

60 Clothing
Sich angezogen fühlen

62 Buggys
Marktübersicht der Buggys

64 Hermanville
So fahren die Franzosen

OFFROAD

Kiting

Buggy: GT-Race Kitebike
Pilot: Marc ten Brink
Foto: Coen Suijen

SPECIAL BUGGYKITING



Pilot: Sebastien Maton
Spot: Fuerteventura
Foto: Vliegerop

Wie sieht das ideale Fahrgebiet für Buggykiter aus? Groß, eben und hart – ja, da kann man richtig auf Touren kommen und die volle Geschwindigkeit aus dem Material herauskitzeln. Aber ist das die ganze Wahrheit? Ehrlich gesagt nicht, denn die Besonderheiten, die ein Gelände bietet, können eine ganz gehörige Portion zum Spaß beitragen. Sandverwehungen, kleine Hügel, vom Meer zerfurchte Kanten – echte Herausforderungen, die eine Durchquerung mit dem Buggy erst spannend machen.

Eine Schotterpiste, auf der ein driftender Buggy ordentlich Staub aufwirbelt, oder die Maulwurfshügel auf der Wiese, bei denen sogar ein Zweiradbuggy abhebt: Die Buggykiter auf dieser Seite vertragen es richtig dicke. Es gehört schon eine Menge Erfahrung dazu, hier sein Material unter Kontrolle zu halten und keine falschen Manöver zu riskieren. Der Erlebnisfaktor ist abseits der bügelglatten Pisten aber umso größer und die Bilder ungleich spektakulärer. Also, lasst es krachen ...

Buggy: Libre Fullrace
Pilot: Moritz Gehrman
Foto: Jens Baxmeier

Wechselbad DER GEFÜHLE

Location: Fano
Pilot: Jan Hendrik Junker
Foto: Götz Sommer

SPECIAL BUGGYKITE



Kite: Cooper Motor
Spot: St. Peter-Ording
Foto: Melke Baxmeier

Gleich ob Wasserspiele oder ein entspannter Ritt in den Sonnenuntergang: Das Buggykite hat so viele Facetten, wie es Wettererscheinungen gibt. Und auch wenn es mit Volldampf durch die Pfützen geht, macht es unheimlich Spaß, sein Dreirad zu kontrollieren, während dieses einfach nur dem Zug der Windkraft folgen will. Für so viel Abenteuer zwängt man sich gerne einmal in die wärmende „Pelle“.

Viel friedlicher geht es dagegen zu, wenn man bei zunehmender Abendflaute im Licht der untergehenden Sonne seine Bahnen zieht. Die Ruhe genießen und die Eindrücke dieser Traumwelt einfangen, welche in rotgoldene Farbtöne gehüllt ist. Wenn man beim Einpacken im Sand noch die Wärme der über den Tag vom Zenit brennenden Sonne spürt, dann könnte gerne die Zeit anhalten.

Text und Fotos:
Jens Baxmeier

Warum Depower plötzlich so gut funktioniert

NUN WIRD ES ERNST!

Vor einem Jahr sprachen wir von einem Umbruch in der Depowerkite-Entwicklung hin zu echten Rennschirmen, die dafür sorgen könnten, dass Depowerkites ihre Exotenrolle im Kitebuggysport verlieren. Und so hat die Entwicklung in den letzten 12 Monaten keineswegs stillgestanden. R1, Sonic-FR und Zeekai sind die Namen, welche dieses Jahr zumindest bei den Rennfahrern in aller Munde sein werden.

Um es vorwegzunehmen: Beim Buggyfahren werden jetzt sicher nicht plötzlich nur noch Schirme mit Depower zum Einsatz kommen und Controlbars die altgedienten Handles aus dem Alltagsbild verdrängen. Der Fortschritt, welchen die Entwicklung der Depower-Hochleister derzeit macht, ist allerdings so bemerkenswert, dass es sich auf jeden Fall lohnt, das Thema Depower näher zu betrachten. Dabei müssen wir jedoch ehrlich zu uns selbst sein: Es ist nicht so, dass die Hersteller nun endlich den Buggysport als potenziellen Markt für Depower-Schirme entdeckt hätten. Die Wahrheit ist eher: Das Racen ist inzwischen auch auf dem Wasser wie auf Schnee und Land bedeutend und dort sind die Rider mittlerweile bereit, für den Erfolg ein anspruchsvolleres

Handling des Kites in Kauf zu nehmen. Dass Buggyrennfahrer das Depower-Segment nun nicht mehr verächtlich als träge Tuchverschwendung betrachten müssen, ist also sozusagen nur ein „Abfallprodukt“ der derzeitigen Entwicklung in der gesamten Traction-Sparte.

Foilen in doppelter Hinsicht

Nicht nur, dass die meisten Top-Entwicklungen sogenannte Foilkites sind – also luftgefüllte Schirme, wie Buggyfahrer sie gewohnt sind, und nicht Tubekites mit ihrer Schlauchstruktur – kommt dem Buggysport entgegen. Das Beste ist die stark wachsende Beliebtheit des „Foilens“ bei den Kiteboardern. Hierbei ist unter den Brettern ein Hydrofoil-Flügel montiert (KITE & friends berichtete im Kiteboarding Special Ausgabe 4/2014 ab Seite 54), der für ein Aufschwimmen sorgt und den Widerstand reduziert. Damit benötigt man auch auf dem Wasser keine brachiale Zugkraft, sondern schätzt kleinere Kites mit weniger Seitenkräften. Dies entspricht der Auslegung, die Wettbewerbsfahrer seit Jahren im Kitebuggy favorisieren. Es liegt also auf der Hand, dass die neuen Race-Entwicklungen vom Wasser ihre Performance auch auf Land ausspielen können.





Seit einem Jahr bieten die Depowerkites (Chrono, rechts) den Buggyhochleistern Paroli

Test it!

Nach dem Test der Chrono von Ozone im letzten Jahr haben wir nun die neue Sonic-FR von Flysurfer im Kitebuggy gefahren. Wie nicht anders zu erwarten, funktioniert sie prächtig. Es ist schon faszinierend, wie viel Hightech aus den Entwicklungsabteilungen in die Depower-Rennmaschinen eingeflossen ist. Um die Wirkung der einzelnen Features und die Gesamtleistung unter Rennbedingungen auszutesten, fehlten uns leider bisher die Zeit und Möglichkeiten. Wir hatten aber das Gefühl, dass die Sonic-FR noch einen Tick agiler anzusteuern ist und die dynamische Fahrweise der Buggykiter damit überraschend gut unterstützt. Auch wenn im Low End eine gehörige Portion Vortrieb zu generieren ist, bleibt die Sonic-FR nach dem Anziehen des **Adjusters** selbst dann noch beherrschbar, wenn Fahrer ohne Depower bereits zwei Nummern kleiner eingewechselt haben. Mit der doppelten Tuchfläche flach angestellt im Adjuster hängend ist das Ansprechverhalten auf Steuerbefehle natürlich nicht mehr so direkt. Ob sich bei den neuen Modellen beim Abbiegen auf Amwindkurs durch das Nachlassen der Bar die



Spannend: Wie funktioniert die Sonic-FR im Buggy?



Controlbar: Für viele Buggyfahrer (noch) ein Buch mit sieben Siegeln

INSIDER GUIDE

ADJUSTER Versteller in den Hauptleinen eines Depowerkites oberhalb der Bar, mit dem man während des Fluges stufenlos die Stärke der Depower-Wirkung vorwählen kann. Ist der Adjuster gezogen, wird in gleicher Bar-Stellung weniger Zug generiert.

Power genauso schlagartig auf „Off“ stellen lässt wie bei der ersten Chrono, bleibt abzuwarten. Auch bei Manövern wie der Halse oder der Wende mit dem Kite im Zenit ist es wichtig, die volle Depower-Wirkung zu nutzen, denn diese Kites haben ein unheimliches Liftpotenzial. Dieses begründet sich allerdings nicht nur auf der technischen Auslegung dieser Boliden, sondern auch durch die Flächengröße, die man bereit ist, bei einem Depowerkite an den Himmel zu stellen.

Schnurlänge

Wie bekannt sein dürfte, sind Depowerkites werkseitig mit relativ langen Schnüren von bis zu 25 Metern ausgerüstet, während selbst im Buggy-Freizeitbereich mehr als 20 Meter kaum noch zur Anwendung kommen. Dass man hier für einen fairen Vergleich die Schnurlänge anpassen sollte, liegt nahe. Wir haben die Sonic-FR in 11 Quadratmetern mit 21-Meter-Leinen eingesetzt, was zum Cruisen okay ist. Für optimale Leistung auf dem Kurs funktioniert aber ein kürzeres Set-up sicher effektiver. Es müssen ja nicht unbedingt gleich 14 Meter sein, aber mehr als 16 bis 18 Meter braucht ein Depower-Racekite bei gutem Wind sicher nicht, damit er optimal um den Rennkurs ziehen kann.

Nicht jeder kann Depower!

Mehr nutzbare Fläche für den Kick an Zusatzbeschleunigung und dennoch die Möglichkeit, lässtig die Bar wegzuschieben und die Power herauszunehmen, womit der nutzbare Windbereich wesentlich vergrößert wird: Depower-Racekites sind verlockend. Doch auch wenn es so entspannt aussieht, wenn



Hoch gestreckt: Die neuen Depower-Modelle sind meist noch sichelförmiger geschnitten als die bewährten Buggymatten ohne Depower

die Rider lässig mit einer Hand an der Bar hängen: Der Handling-Unterschied ist größer, als man glaubt. Wer bereits durch das Kitesurfen, Snowkiten oder Landboarden viele Flugstunden mit Depower hinter sich hat, wird damit auch im Buggy bald alles unter Kontrolle haben. Doch die meisten anderen – und da schließe ich versierte Buggyfahrer mit viel Vierleinererfahrung ein – werden durch eine Phase der Umstellung gehen müssen. Bereits das Starten, Befüllen und Landen der häufig als Closed-Cell-Kites mit Ventilen in den Lufteinlässen ausgestatteten Depower-Schirme benötigt Routine und eine ganze Portion Umdenken. Am bedeutendsten ist der Verlust an Kontrollmöglichkeiten durch die Reduktion der zwei unabhängigen Handles auf eine einzelne Bar. Auf der Geraden ist noch alles cool, bei den Manövern folgen die modernen Schirme wirklich gut den Lenkbefehlen. Doch was ist, wenn man sein Manöver abbrechen, die Flugrichtung abrupt umkehren oder die Fluggeschwindigkeit plötzlich reduzieren muss? Mit den Handles lassen sich beide Flügelenden separat ansteuern und über die Bremse sind feinste bis radikale Flugkorrekturen möglich. Ein Depowerkite mit mehr Fläche kann aber an einer Bar gar nicht so unmittelbar angesprochen werden. Auch wenn die Auslegung der Sonic-FR sehr vielversprechend ist und auch HQ bei seiner Zeekai eine besonders hohe Drehfreudigkeit ankündigt, bedarf es mit einem Depowerkite einer vorausschauenderen Fahrweise. Im engen Renneinsatz bedeutet das: Sich aus dem Getümmel heraushalten, freie, wenn auch weitere Wege wählen und gerade bei Manövern wie der Wende rechtzeitig nach einer freien Stelle am Himmel suchen.

Spaß

Grundsätzlich macht es Spaß, die Windkraft optimal für den Vortrieb zu nutzen und richtig schnell über das Fahrgebiet zu sausen. Wenn der Kite dann noch



INSIDER GUIDE

SWEET SPOT Hiernit wird die Stellung einer Trimmung bezeichnet, in welcher das Segel am effektivsten arbeitet. Zieht man die Bar ganz zu sich, überzieht man den Schirm und es fehlt der Zug nach vorne. Schiebt man die Bar voll von sich weg, verliert der Kite an nutzbarer Zugkraft. Es gilt also, die Balance dazwischen zu finden

recht unempfindlich auf Böen reagiert und die Zugkraft leicht zu variieren ist, dann wäre das doch der perfekte Spaß. Mit einem Depower-Racekite müssten Buggykiter demnach dem Paradies am nächsten sein. Wenn der Schirm zusätzlich gut im Looping dreht und mittels Stellung der Bar der „Sweet Spot“ erspürt werden kann, sollte das den meisten Kitem ein dickes Grinsen ins Gesicht zaubern.

Wer allerdings schon länger leistungsstarke Vierleiner-Zugschirme an Handles fliegt und dort mit der Spannung der Leinen wie auf einem Musikinstrument spielt, hat dieses System perfektioniert. Hier wird durch die Bremse die Profilwölbung etwas erhöht, dort wieder nachgelassen. Durch leichte Steuerung der Hauptleinen hebt oder senkt sich der Kite minimal und die Strömung am Flügel wird erhöht. Je nach Bodenbeschaffenheit und Kurs wird mal sehr deutlich, mal fließend weich agiert und im Rennen entscheidet oftmals dieses Feingefühl über Sieg oder Niederlage. An der Controlbar reduziert sich der Einfluss des Piloten auf eine einzelne Stange, mit der alle Einflüsse auf den Kite umgesetzt werden müssen. Allerdings kann diese Stange Großes bewirken und wir sind gespannt, welchen Einfluss sie noch auf den Buggysport haben wird.

Sieht easy aus: Cruisen mit Depowerkite



Carbon-Anbauteile aus Frankreich

Carbon-Teile für High-End-Buggys



Schutzblech in perfektem Finish am neuen Radical von GT-Race

Text: Jens Baxmeier / Fotos: Hersteller

Aus dem französischen Marseille kommen die Verbundkunststoff-Produkte der kleinen Schmiede Dragonfly, deren Besitzer der Buggykiter Laurent Calatayud ist. Vor vier Jahren hatte er in seiner Garage begonnen ein paar Prototypen für Freunde zu bauen. Nachdem er einige Muster an die Buggyhersteller geschickt hatte, begann die Fertigung von kleinen Serien. Erst wurden Schutzbleche für das Vorderrad hergestellt, dann kamen Schutzplatten unter dem Sitz – die sogenannten Belly Plates – aus Carbon und Kevlar dazu, sodass das Angebot inzwischen reichhaltig ist und es einige Teamfahrer in ganz Europa gibt, die mit dem Material fahren.

Alle Schutzbleche – auf Englisch Mudguards – werden aus 245 Gramm starkem Kohlefasergewebe in Handarbeit hergestellt. So erhalten sie eine glänzende Oberfläche, sind sehr robust und dennoch leicht. Die Mudguards von Dragonfly beginnen bei einem Preis von 85,- Euro. Für verschiedene Rennbuggymodelle wie den Protask von Libre gibt es die Carbon-Schutzbleche für das Vorderrad ab 105,- Euro. Die Adaptable-Version kann beispielsweise auch an BBS-Buggys montiert werden. Das GT-Race Mudguard gibt es direkt mit dem Buggy für 99,- Euro, das Apexx Carbon Mudguard ist für 135,- Euro bei Xtreme erhältlich.

Belly Plates

Der Sitzschutz kostet zwischen 60,- und 85,- Euro und ist für Libre, BBS, MG, Apexx und GT-Race zu haben. Er ist ebenfalls handgemacht und besteht aus Carbon, Glasfaser, Kevlar und weiteren geheimen Komponenten, sodass er bis 110 Stundenkilometer sicher schützt. Bei Bedarf geben die Plates etwas nach, um ein komfortables Sitzen zu ermöglichen. Es gibt auch eine Ausführung komplett aus Kevlar, wenn das Material bei langen Trips, wie einer Sahara-Durchquerung, besonders harten Bedingungen ausgesetzt ist.



Belly Plate und Carbon-Schilder am Apexx mit Flexx-Control

MEHR INFOS

INTERNET-TIPP:
<http://dragonflycarbonproducts-cp.jimdo.com/>

Protask-Carbonschutz



Number Plates und mehr

Hintere Nummernplatten komplett aus Carbon sind für jeden Buggy zu einem Preis von 50,- Euro lieferbar. Durch die komplexe Konturführung greifen die meisten Piloten bei den Seitenschildern auf Dibond mit Carbon-Look-Folie zurück. Komplettsätze aus echter Kohlefaser kosten entsprechend ab 180,- Euro. Einzig bei Xtreme gibt es derzeit bei der Black Edition des Apexx die Complete Apexx Carbon Number Plates für 225,- Euro. Auch Radabdeckungen für Speichenräder werden von Dragonfly in Carbon angefertigt.



Hecknummernschild aus Carbon

Depower

Die Zahl der Depowerkites wird zunehmend größer. Dabei ist eine Spezialisierung auf besondere Einsatzbereiche auszumachen, die vom reinen Trainer über radikale Freestyler und Leichtwindspezialisten bis zur puren Rennmaschine geht.



SPECIAL BUGGYKITING

Access

Ozone

Depower



FACTS

Größe:
Access 4.0 rtf
Access 6.0 rtf
Access 8.0 rtf
Access 10.0 rtf
Access 12.0 rtf

Preis:
825,- Euro
875,- Euro
945,- Euro
975,- Euro
1.020,- Euro

Apex 5

HQ-Powerkites

Depower



FACTS

Größe:
Apex 5 3.5 rtf
Apex 5 5.5 rtf
Apex 5 8.0 rtf
Apex 5 11.0 rtf
Apex 5 13.0 rtf

Preis:
in Vorbereitung
in Vorbereitung
in Vorbereitung
in Vorbereitung
in Vorbereitung

Charger

Peter-Lynn

Depower



FACTS

Größe:
Charger 6.5 rtf
Charger 8.0 rtf
Charger 10.0 rtf
Charger 12.0 rtf
Charger 15.0 rtf
Charger 18.0 rtf

Preis:
1.069,- Euro
1.159,- Euro
1.249,- Euro
1.329,- Euro
1.429,- Euro
1.529,- Euro

Chrono

Ozone

Depower



FACTS

Größe:
Chrono 9.0 rtf
Chrono 12.0 rtf
Chrono 15.0 rtf
Chrono 18.0 rtf

Preis:
1.860,- Euro
1.955,- Euro
2.050,- Euro
2.155,- Euro

Frenzy

Ozone

Depower



FACTS

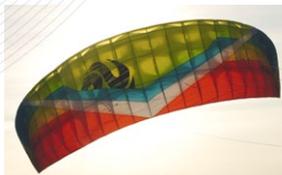
Größe:
Frenzy 5.0 rtf
Frenzy 7.0 rtf
Frenzy 9.0 rtf
Frenzy 11.0 rtf
Frenzy 14.0 rtf
Frenzy Ultra Lite 5.0 rtf
Frenzy Ultra Lite 7.0 rtf
Frenzy Ultra Lite 9.0 rtf
Frenzy Ultra Lite 11.0 rtf
Frenzy Ultra Lite 14.0 rtf

Preis:
1.099,- Euro
1.215,- Euro
1.255,- Euro
1.340,- Euro
1.425,- Euro
1.195,- Euro
1.365,- Euro
1.475,- Euro
1.615,- Euro
1.755,- Euro

Leopard

Peter-Lynn

Depower



FACTS

Größe:
Leopard 7.0 rtf
Leopard 9.0 rtf
Leopard 11.0 rtf
Leopard 13.5 rtf

Preis:
1.129,- Euro
1.209,- Euro
1.279,- Euro
1.329,- Euro

Lynx

Peter-Lynn

Depower



FACTS

Größe:
Lynx 5.0 rtf
Lynx 7.0 rtf
Lynx 9.0 rtf
Lynx 11.0 rtf

Preis:
779,- Euro
849,- Euro
919,- Euro
979,- Euro

Matrixx II

HQ-Powerkites

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Matrixx II 7.0 rtf	1.150,- Euro
Matrixx II 9.0 rtf	1.260,- Euro
Matrixx II 12.0 rtf	1.370,- Euro
Matrixx II 15.0 rtf	1.620,- Euro
Matrixx II 18.0 rtf	1.750,- Euro

Montana 8

HQ-Powerkites

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Montana 8 8.0 rtf	965,- Euro
Montana 8 10.0 rtf	1.045,- Euro
Montana 8 12.0 rtf	1.109,- Euro
Montana 8 14.0 rtf	1.155,- Euro

Paraflex Depower

Depower
Wolkenstürmer



FACTS

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

Peak2

Flysurfer

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Peak2 4.0 irtf	629,- Euro
Peak2 6.0 irtf	799,- Euro
Peak2 9.0 irtf	899,- Euro
Peak2 12.0 irtf	999,- Euro

Phantom

Peter-Lynn

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Phantom 6.0 rtf	999,- Euro
Phantom 9.0 rtf	1.119,- Euro
Phantom 12.0 rtf	1.229,- Euro
Phantom 15.0 rtf	1.329,- Euro
Phantom 18.0 rtf	1.419,- Euro
Phantom 24.0 rtf	1.579,- Euro

Plasma

Elliot

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Plasma 4.0 rtf	529,- Euro
Plasma 6.0 rtf	579,- Euro
Plasma 8.5 rtf	625,- Euro
Plasma 11.0 rtf	699,- Euro

Randas

JN-Kites

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Randas Heavy Duty 6.0	999,- Euro
Randas Heavy Duty 8.0	1.099,- Euro
Randas Heavy Duty 10.5	1.269,- Euro
Randas Heavy Duty 13.0	1.489,- Euro
Randas Performance Pur 6.0	1.179,- Euro
Randas Performance Pur 8.0	1.289,- Euro
Randas Performance Pur 10.5	1.499,- Euro
Randas Performance Pur 13.0	1.759,- Euro

Revolt Ultra

Zebra-Kites

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Revolt Ultra 11.0 rtf	1.340,- Euro
Revolt Ultra 15.0 rtf	1.590,- Euro

Slope

Zebra-Kites

Depower



FACTS

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

Sonic FR

Flysurfer

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Sonic-FR 9.0 rtf	1.999,- Euro
Sonic-FR 11.0 rtf	2.099,- Euro
Sonic-FR 15.0 rtf	2.299,- Euro
Sonic-FR 18.0 rtf	2.499,- Euro

Speed4

Flysurfer

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Speed4 Lotus 6.0 irtf	1.549,- Euro
Speed4 Lotus 8.0 irtf	1.699,- Euro
Speed4 Lotus 10.0 irtf	1.849,- Euro
Speed4 Lotus 12.0 irtf	1.999,- Euro
Speed4 Lotus 15.0 irtf	2.199,- Euro
Speed4 Lotus 19.0 irtf	2.399,- Euro
Speed4 Lotus 21.0 irtf	2.599,- Euro

Summit 2014

Ozone

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Summit 8.0 rtf	1.250,- Euro
Summit 10.0 rtf	1.315,- Euro
Summit 12.0 rtf	1.355,- Euro
Summit 15.0 rtf	1.495,- Euro
Summit Ultra Lite 8.0 rtf	1.485,- Euro
Summit Ultra Lite 10.0 rtf	1.570,- Euro
Summit Ultra Lite 12.0 rtf	1.625,- Euro
Summit Ultra Lite 15.0 rtf	1.795,- Euro

Viron2

Flysurfer

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Viron2 2.5 irtf	479,- Euro
Viron2 4.0 irtf	579,- Euro
Viron2 6.0 irtf	799,- Euro

Zeekai

HQ-Kites

Depower



FACTS

Größe:	Preis:
Zeekai 10.0	in Vorbereitung
Zeekai 13.0	in Vorbereitung
Zeekai 16.0	in Vorbereitung
Zeekai 19.0	in Vorbereitung

Lageridylle direkt am Spot



Traditionell wie aktuell ideal für Landsegler



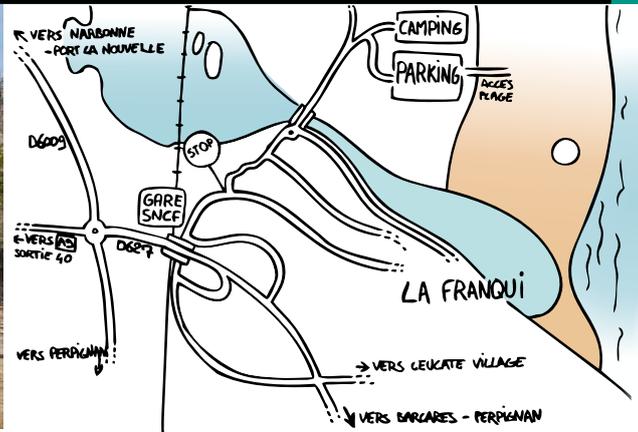
Garten der Harten!

Text und Fotos:
Jens Benzing, Gerd Kassel, Maik Schmidt

Vergessenes Kiter-Paradies La Franqui



Strandsegelschule
Cercle de Voile



Die Region Leucate am Fuße der Pyrenäen gehört zu den zehn besten Windsportgebieten Europas, denn hier herrscht der Tramontana vor – ein starker Wind, der von den Bergen herabweht. Für Wassersportler gibt es hier ein Steh-, Brandungs- und Speed-Revier nahe beieinander. Für Buggyfahrer, Landboarder und Strandsegler bietet der Plage des Coussoules einen perfekten Platz.

Der Strand ist nicht nur groß und bis auf einige bewachsene Stellen frei, er ist zudem auch glatt und in der Regel sehr hart. Die sehr salzhaltige Sandpiste gehört sicher zu den schnellsten Stränden Europas, solange sie trocken ist. Nach ausgiebigen Regenfällen wird die Oberfläche allerdings ziemlich rutschig. Daher empfiehlt es sich, eine geeignete Zeit abzuwarten oder Zeit mitzubringen, denn nach wenigen Tagen ist die Piste meist wieder gut befahrbar.

Wild und bizarr

Während im benachbarten Leucate eine touristische Infrastruktur vorhanden ist, sind die weiten Flächen nördlich von La Franqui in der Nebensaison einsam und vom Wind gepeitscht. Im Sommer ist der Campingplatz Les Coussoules nicht nur nahe gelegen, sondern bietet auch idealen Zugang zum Spot. Ist er jedoch geschlossen, wird es etwas schwieriger: Von der D627 kommend biegt

man auf die D427 nach La Franqui ab, um dann der Beschilderung „Les Coussoules / Plage“ nach links zu folgen. Nach dem Damm nehmen viele Locals die verbotene Straße direkt zum Spot. Dort übernachten sie auch mit Bussen und Wohnmobilen direkt vor Ort. Von Norden geht es über Port-la-Nouvelle, oder man fährt die D704 Richtung Perpignan und nach etwa 5 Kilometern links in Richtung Campingplatz Côte Vermeille, um an das Fahrgebiet zu gelangen.

Bedingungen

Im Vergleich mit anderen Spots ist dies einer der schönsten Strände, da in La Franqui häufig gutes Wetter und reichlich Wind zusammenkommen. Große Kites sind dort eher die Ausnahme. Meist ist man mit kleinen Größen unterwegs, denn der Tramontana kann schon einmal zwischen 35 und 50 Knoten (sieben bis zehn Windstärken) Wind



Werbung für den Mondial du Vent

Highspeed-Fläche mit 1.6-Quadratmeter-Cooper-Motor im Buggy



Die Zufahrt mit Wohnmobilen ist manchmal recht knifflig



**Campingplatz
direkt am Spot**

bringen. Dabei ist er im Frühjahr sehr kühl, da er von den Bergen herabkommt und diese noch recht lange mit Schnee bedeckt sind. Das Fahrgebiet ist durch seine kilometerlange Piste niemals überfüllt und so können sich Buggyfahrer, Boarder und Segler nach Belieben tummeln. Ist der Strand trocken, braucht man sich auch wegen der Gezeiten keine Gedanken zu machen. Für das Einschätzen des Windes braucht man allerdings etwas Zeit und beim Tramontana weht es manchmal doch heftiger als gedacht, sodass man als Neuankömmling erst einmal vorsichtig sein sollte.

Alternative

Natürlich liegt der äußerste Süden Frankreichs recht weit von Deutschland entfernt, doch ist und bleibt dieser Spot ein besonderes Erlebnis, zudem es dort schon einige Grade wärmer ist als zu Hause. Schutzkleidung ist bei diesem Untergrund allerdings dennoch anzuraten. Ende April werden hier vom französischen Verband die „100 Kilometer von La Franqui“ veranstaltet. Dann ist auch ganz Leucate im Ausnahmezustand, denn mit dem Mondial du Vent findet hier ein großes Happening der Wassersportler mit einem Stop der PKRA-Worldtour statt. Für alle, die am Strandsegeln interessiert sind, gibt es die örtliche Schule Cercle de Voile du Cap Leucate. ■



Köstlichkeiten der Region in Port-la-Nouvelle



**Sonnenuntergang vom Strand aus,
Blickrichtung Port-la-Nouvelle**



**Ideale Wasserbedingungen,
auch zum Kitesurfen**

MEHR INFOS

INTERNET-TIPPS:

Französischer Verband mit allen Terminen:

www.ffcv.org

Örtliche Strandsegelschule:

www.cercledevoile.com

Website mit vielen Erfahrungsberichten von Gerd

Kassel: www.kanukassel.de

Surf- und Kitesurf-Event: www.mondialduvent.fr

**Ausgedehnte
Strandausflüge
sind mit dem
Segler möglich**

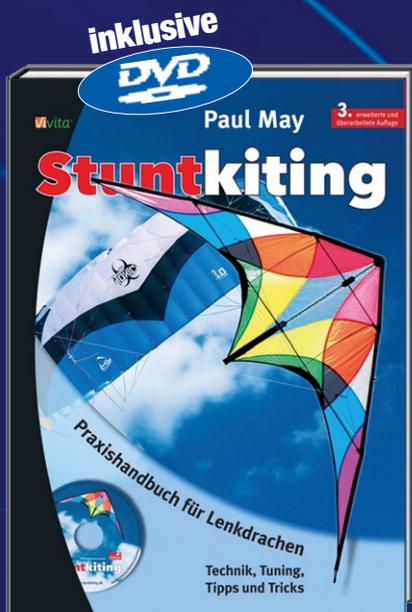


KITE & Friends Shop

**KEINE
VERSANDKOSTEN**

ab einem Bestellwert
von 25,- Euro

alles-rund-
ums-hobby.de



STUNKITING Praxishandbuch für Lenkdrachen 3. erweiterte und überarbeitete Auflage Paul May

Paul May, einer der federführenden Vertreter der deutschen Lenkdrachen-Szene, öffnet die Schatztruhe seiner langjährigen Erfahrung und gibt Anfängern wie Fortgeschrittenen Einblick in eine faszinierende Sportart.

Stuntkiting ist ein reich illustriertes und profundes Praxisbuch zu allen Fragen des ambitionierten Lenkdrachenfluges, mit einschlägigen Tipps zu Technik, Tuning, Handling und Reparatur. Das methodisch aufbereitete Training zum Freestyle-Kiting lässt die wichtigsten Tricks leicht nachvollziehen. Im Kiteportrait werden 50 aktuelle Sportlenkdrachen präsentiert und getestet. Viele Flug- und Freestylemanöver werden auf der beiliegenden DVD anschaulich vorgeführt.

272 Seiten, 689 Abbildungen + DVD mit 90 Minuten begleitendes Filmmaterial

Artikel-Nummer: 11354

€ 27,90

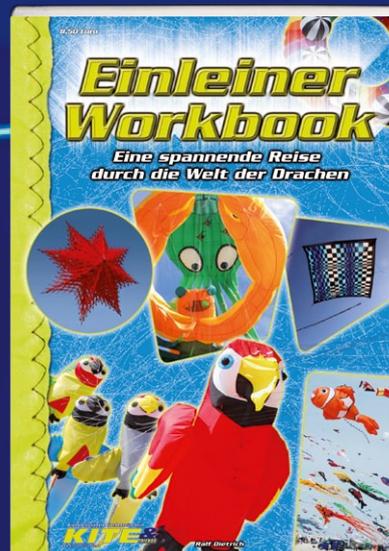
Einleiner-Workbook Ralf Dietrich

Auf 68 Seiten im handlichen DIN A5-Format zeigt KITE & friends-Fachredakteur Ralf Dietrich 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



DVD

How to Snowkite – Volume 1

Filmlänge: 120 Minuten, DVD Format: NTSC
Sprache: Englisch oder Norwegisch

Profis zeigen Dir in diesem kompletten Guide alles, was Du wissen musst um das Snowkiten zu erlernen.

- Bekleidung und Equipment
- Auswählen des richtigen Spots
- Wind & Wetter
- Wind-Fenster Basics

- Sicherheit
- Setup von Matten- und Tubekites
- Starten u. Landen
- Kite fliegen
- Snowkiten mit Ski und Snowboard
- Backcountry und Expeditions-Kiten
- Springen
- Reparatur und Pflege

Artikel-Nummer: 11254

€ 34,95

KITE & friends – Snowkite-Spezial

KITE & friends-Ausgabe 06 / 2014 mit einem Snowkite-Spezial. 32 Seiten über das Kiten im Schnee mit Tipps & Trick, zahlreichen Produkt-Infos und Expertenwissen.

Artikel-Nummer: 13025

€ 6,50



**Auch als
Geschenk-
Abo**



6 Ausgaben für 35,- Euro

jetzt bestellen unter 040/42 91 77-110
oder service@kite-and-friends.de



Traction-Workbook
Jens Baxmeier

Sämtliche Basics und Insider-Tipps zu Lande, auf dem Wasser und im Schnee im handlichen DIN A5-Format mit 84 Seiten. Unter anderem werden auch alle Grundlagen ausführlich und anschaulich erklärt.

- Basis Lehrgang
- Buggyfahren
 - ATB-Kiten
 - Snowkiten
 - Kitesurfen
 - Powerkiten

Artikel-Nummer: 10224 € 8,50



KITE & friends
Sammelordner

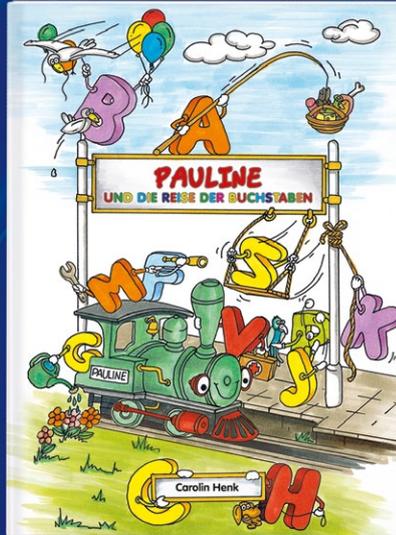
Die hochwertige Sammelmappe mit einem edlen, zellophanierten Einband bietet Platz für 12 Ausgaben KITE & friends. Die Hefte werden durch stabile Stäbchen gehalten - sie bleiben völlig unbeschadet. Mit diesem Ordner haben Sie ein praktisches Archiv und jede Ausgabe schnell zur Hand.

Artikel-Nummer: 10234 € 12,00

Pauline und die verschwundenen Zahlen
Carolin Henk und Sebastian Stark

Mit dieser kurzweiligen Geschichte führt Autorin Carolin Henk die Kinder auf fantasievolle Weise in die Welt der Zahlen ein. In den liebevollen Illustrationen von Sebastian Stark werden die Zahlen von eins bis zwölf auf verschiedenste Weise visualisiert, sodass Geschichte und Bilder gleichermaßen zum Entdecken, Wiedererkennen und Verinnerlichen einladen.

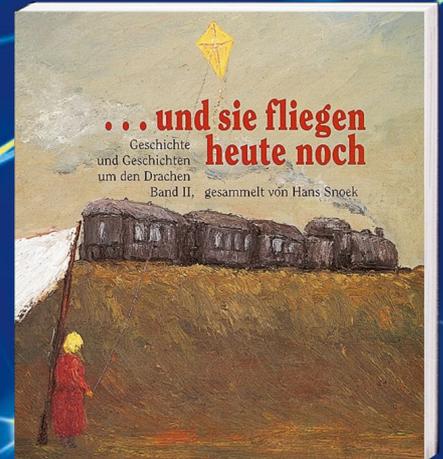
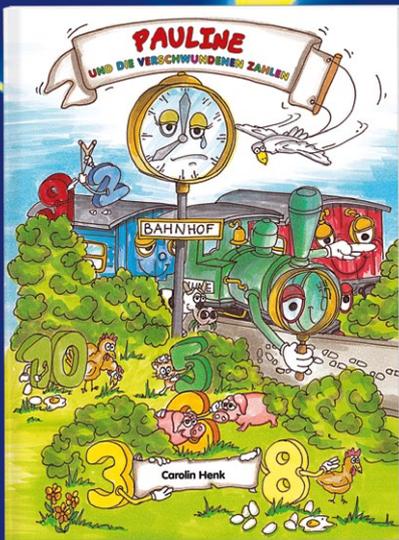
Artikel-Nummer: 12997 € 12,80



Pauline und die Reise der Buchstaben
Carolin Henk und Sebastian Stark

In dem liebevoll gestalteten Buch lädt die Autorin zu einer spannenden Reise durch das Alphabet ein. Dabei zeigt sie den kleinen ABC-Schützen unterhaltsam, wie die einzelnen Schriftzeichen bestimmten Worten und Klängen zugeordnet sind.

Artikel-Nummer: 11585 € 12,80



...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

KITE & friends SHOP BESTELLKARTE

- Ja, ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 6,50. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtung
- 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 _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien auf mein Konto gezogenen SEPA-Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eltville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZ00000009570

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

KF1503



Die Suche hat ein Ende. Täglich nach hohen Maßstäben aktualisiert und von kompetenten Redakteuren ausgebaut, finden Sie bei www.alles-rund-ums-hobby.de Literatur und Produkte rund um Ihre 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

Interview mit Michel Dekker

About Peter Lynns Vapor

Interview: Jens Baxmeier
Fotos: Vliegerop

Die weltweite Kitebuggygemeinde ist in Aufruhr: Eine neue Vapor ist angekündigt worden. Wie wird der neue Lynn-Kite sein, vor allem nach dem atemberaubenden Erfolg des ersten Vapor-Racekites im Buggy? Nach einer langen Testphase und einigen Abstimmungen aufgrund der Erfahrungen bei der Teilnahme an echten Rennen wird der fertige, neue Kite jetzt an die Rider ausgeliefert. Entwickler Michel Dekker stand uns Rede und Antwort.

KITE & friends: Peter Lynn hat ein großes Produktangebot, und die Krönung kam 2009, als man einen Highperformance-Kitebuggyschirm präsentieren konnte – dessen Karriere gleich mit dem Titel des Europameisters startete. Stellt es nicht eine unheimliche Herausforderung dar, für ein solches Produkt einen erfolgreichen Nachfolger zu finden? Und warum wolltet Ihr die Vapor nach all den Erfolgen überhaupt verbessern?

Michel Dekker: Ich hatte immer das Gefühl, die Vapor könnte noch verbessert werden. Eine neue Farbgebung und ein paar kleine Korrekturen würden da aber nicht ausreichen. Ich wollte noch mehr Spaß für meine Buggysessions, mehr Kick, mehr Tempo, aber bei mehr Komfort und Kontrolle. Außer dem Ausnutzen der allerneuesten Technik, wie zum Beispiel der drastischen Waagereduzierung durch das Weglassen von vier Zellen, war es einfach an der Zeit für eine echte Veränderung. Etwas, dass die Kitebuggy-Szene in die nächste Dimension bringen würde. Die alte Vapor ist ja jetzt nicht plötzlich ein schlechter Kite geworden, nur weil die neue da ist. Wir wollten einen Kite schaffen, der den Ridern noch mehr Spaß bringt und der schneller ist, aber eben mit mehr Komfort und totaler Kontrolle.

Was sind die wichtigsten Dinge, die Ihr beibehalten wolltet, und welche Punkte wolltet Ihr konkret beim Nachfolgemodell verbessern?

Es war eine ganz schöne Herausforderung, die Vapor überhaupt zu verbessern. Ich wollte, dass sich die Neue auch in weniger perfekten Windverhältnissen bewährt. Die Leistungen der alten Vapor waren ja unter den richtigen Bedingungen hervorragend. Ich wollte einen Kite, der schneller ist als das alte Modell, dabei in ungünstigen Windverhältnissen leichter zu handhaben sein würde. Einen Kite, dessen Stärke sich an den schwierigen Spots und Positionen auf dem Rennkurs zeigt. Einen Kite, der den Druck beim Umfahren der Marken besser aufrechterhält und der eine bessere Am- und Downwind-Leistung bringt. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, musste ich mit einem völlig neuen Kitedesign anfangen. Die neue Vapor erlaubt es dem Piloten, härter am Wind zu fahren und eine effizientere Linie zu erreichen, denn die Zugkräfte können optimaler reguliert werden und bauen sich gleichmäßiger auf, indem die Bremsleinenspannung genutzt wird. Die neue Vapor ist daher ein völlig anderer Kite geworden. Rider sollten nicht einfach mehr Leistung aus der gleichen Handhabung erwarten,



oder gar einen identischen Kite wie die Vapor, weil ich den neuen Kite nach einem ganz anderen Entwurf aufgebaut habe. Ich habe festgestellt, dass sich Kitebuggyfahrer sehr an ihren Kite und sein Verhalten gewöhnen. Es ist daher üblich, dass sie ihren Fahrstil an ihren Kite anpassen. Das hat vor allem das Testen schwierig gemacht, denn die Piloten brauchten immer eine gewisse Zeit, um ihren momentanen Kite zu „vergessen“. Erst nach ein paar Runden um den Kurs bekamen sie das richtige Gefühl und gewöhnten sich daran, mit der Bremsleinenspannung zu arbeiten. Die Vapor ist schnell und leicht im Handling, und zwar so wie sie ist, direkt aus dem Sack heraus, aber dieses Experimentieren mit der Regulierung der Bremswirkung macht die Sache spannend.

Was ist am wichtigsten, wenn man auf dem Rennkurs sehr schnell sein will?

Das hängt von der Art des Rennens und vom Fahrer ab. Die Vapor ist dafür gebaut, sich schnell auf langen, ausgedehnten Kurtsen sowie agil und manövrierfähig auf kurzen, technischen zu verhalten.

Warum ist die neue Vapor am besten dafür ausgelegt, im Rennen schnell zu sein?

Ich liebe einfach dieses Gefühl und den Rausch der Geschwindigkeit, die Action und das direkte Gefühl der Kite-Kontrolle an den Handles. Wenn man mit den regulierenden Bremsen arbeitet, eröffnet das eine neue Dimension und man kann die Vapor schneller und kontrollierter fliegen. Die neue Vapor verbessert so die Chancen jedes Piloten auf einen Rennsieg. Der Kite generiert weniger Grundzug und mehr Vortrieb. So kann der Buggyfahrer einen größeren Kite ziehen und diesen länger halten, ohne dass das Ganze unsicher wird und man die Kontrolle verliert. Mit diesen verfeinerten Speed-Maschinen ist das Erreichen höherer Geschwindigkeiten einfach leichter, es bringt mehr Fun – und das alles bei voller Kontrolle.

Wie unterscheiden sich das altbekannte und das neue Vapor-Modell im Handling?

Die neue Vapor ist stabiler, leichter zu fliegen, baut den Druck allmählich auf und gibt dem Rider mehr Kontrolle. Ihre Power kann über die Brems-



Dank allerneuester Technik, wie der Waagereduzierung durch den Abstand der Anknüpfungspunkte von vier Zellen wurde die Vapor optimiert

leine reguliert werden. Sie ist schneller im Am- und Downwind-Bereich und macht es einfach, einen effizienten Kurs beizubehalten, bei mehr Vortrieb. Wir würden Euch raten: Testet die neue Vapor und urteilt selbst!

Der Kite wurde schon in internationalen Rennen geflogen, bevor überhaupt die letzten Anpassungen vorgenommen waren. Bei welchen Detailanpassungen waren die Ideen der Rider die größte Hilfe? Was waren ihre Wünsche an die neue Vapor?

Für einige Rider war es sehr schwierig, genau festzulegen, was noch nötig war, um den Kite zu verbessern. Sie waren mit seiner Leistung zufrieden, schließlich handelt es sich bei der Vapor um den zurzeit besten Fixed-Bridle-Foilkite. Wir stellten fest, dass die meisten Piloten sehr an ihre Kites gewöhnt sind. Ich suchte vor allem nach Verbesserungen bei der Benutzerfreundlichkeit und beim Handling unter suboptimalen Bedingungen. Da wir mit einem völlig neuen Design antraten, waren die Rider gezwungen, sich an das neue Modell zu gewöhnen. Nach einigen Testläufen passten sie ihren Flugstil an den Kite an, mit hervorragenden Ergebnissen. Ich fuhr mit einigen der besten und härtesten Rider nach England, um dort an den Prototypen zu arbeiten. Wir fanden perfekte Bedingungen vor und alle waren mit den Ergebnissen zufrieden. Aber schließlich war es doch die Woche in Deutschland, wo die weniger guten Bedingungen herrschten, in der wir brauchbaren Input erhielten, um die Protos endgültig fertigzustellen.

Warum tragen die Handling-Eigenschaften so viel zum Erfolg bei?

Das Designziel war, höhere Geschwindigkeiten und bessere Benutzerfreundlichkeit in unstabilen Windverhältnissen zu erzielen. Ich habe an der Stabilität gearbeitet, um Euch das Vertrauen zu geben, noch stärker bis ans Limit zu gehen. Die Vapor ist außergewöhnlich steif; ein steifer Flügel-Shape verbessert das Ansprechverhalten und die Stabilität. Das Waagesystem ist ausgereift und Ober- sowie Untersegel sind auf aerodynamische Perfektion getrimmt, um den Luftwiderstand zu verringern. Wir sind sehr stolz darauf, durch das weiterentwickelte Grafikdesign den einzigartigen und kultigen Look der Vapor beibehalten zu haben. Die neue Vapor ein schneller Kite, aber es gibt einen eindeutigen Lerneffekt, wenn man sie richtig beherrschen und bis ans Limit

Eine glatte Kappe mit steifem Flügel-Shape für optimales Ansprechverhalten





**Per Computer optimiert
Michel Dekker den Schirm**

pushen will. Und was alle Buggypiloten schnell lernen ist, dass der Schlüssel zum Pushen von Buggykites über ihre werkseigene Speed-Leistung hinaus im Bremsensatz liegt. In dieser Hinsicht reagiert die neue Vapor ein wenig anders als das Vorgängermodell, aber wenn Ihr einmal die optimale Einstellung für jede Windgeschwindigkeit gefunden habt, werdet Ihr merken, dass dies ein konkurrenzlos guter Kite ist. Diesen „Sweet Spot“ zu finden ist bei allen High-End-Racekites ein sehr feiner Balanceakt und verlangt vom Piloten, sich perfekt auf den Kite einzustimmen. Aber die Vapor stellt Euch diese Herausforderung, ohne dass Ihr einen Kontrollverlust spürt oder Angst haben müsst, dass der Kite einklappt oder jede Sekunde stallen könnte. Die neue Vapor zu fliegen ist wie ein gutes Videospiele spielen: Sie hält die Spannung aufrecht, indem sie es Dir erlaubt, ihr ganzes Potential auszuschöpfen.

MEHR INFOS

INTERNET-TIPP

Website des Herstellers:
www.peterlynn.com

Wird die Vapor nur ein Racekite sein oder auch eine exzellente Highspeed-Funmaschine für erfahrene Rider, die nicht an Wettkämpfen teilnehmen wollen?

Die neue Vapor macht das Buggyfahren leichter zugänglich. Durch ihre verbesserte Benutzerfreundlichkeit erfüllt sie die Anforderungen sowohl der erfahrensten Fahrer aus der Rennszene als auch die Erwartungen der Freerider und Tourenfahrer unter den Buggyfreunden, die hohe Geschwindigkeit bei großem Komfort und viel Kontrolle wollen.

Seit dem letzten Jahr gibt es einen neuen Trend in den Kitebuggyrennen, Depowerkites mit hohem Aspect Ratio zu fliegen. Glaubst



Mehr Einfluss über den Bremsensatz ist eines der Geheimnisse der Neuentwicklung

Du, dass die neue Vapor da mithalten kann? Oder arbeitet Ihr auch an einem Depowerkite für Buggyrennen?

Ja und ja. Von Peter Lynn kann man immer erwarten, dass an neuen Projekten gearbeitet wird. Beide Kite-Systeme haben ihre Vorteile, und für welches man sich letztlich entscheidet, hängt von den Fähigkeiten des Fahrers, von den Bedingungen und von der Strecke ab.

Wann dürfen unsere Leser auf das erste Exemplar der fertiggestellten Vapor hoffen? Welche Größeneinteilung wird es geben?

Die ersten Größen sind jetzt erhältlich, und zwar in 2.7, 3.2, 3.8, 4.4, 5.2, 6.2, 7.3, 8.6, 10.1, 12.0, 14.1 und 16.6 Quadratmetern. Farben nach Kundenwunsch können außerdem über unsere Webseite bestellt werden. Denkt daran, Eure Kites vorzubestellen. ■



Die ersten neuen Vapors werden jetzt an den Stränden zu entdecken sein

Markt Vierleiner



Buster Pro PKD *Beginner*

Der PKD-Einsteiger-Kite ist in der aktuellen Pro-Version mit hochwertigerem Tuch und einigen Verbesserungen erhältlich. Er verfügt in seinem typischen Design über neue Farben.



Test KITE & friends 5/2014

FACTS

Größe:	Preis:
Buster Pro 2.2 rtf	189,- Euro
Buster Pro 3.3 rtf	219,- Euro
Buster Pro 4.4 rtf	239,- Euro

Alpha HQ-Powerkites *Beginner*

Das Basis-Einsteigermodell von HQ, unkompliziert und robust aufgebaut, in drei kleinen Größen.



FACTS

Größe:	Preis:
Alpha 1.4 rtf	129,- Euro
Alpha 2.5 rtf	145,- Euro
Alpha 3.5 rtf	165,- Euro

Hornet Peter Lynn *Beginner*

Der Einstiegsschirm von Peter Lynn zeigt ein fehlerverziehendes Flugverhalten, aber auch Potenzial über die Bremsen.



Test Vorgängermodell KITE & friends 1/2012

FACTS

Größe:	Preis:
Hornet 2.0 rtf	189,- Euro
Hornet 3.0 rtf	225,- Euro
Hornet 4.0 rtf	249,- Euro
Hornet 5.0 rtf	269,- Euro
Hornet 6.0 rtf	299,- Euro

Rookie Siegers Vliegers *Beginner*

Als Nachfolger der Rabbit ist die Rookie ein sehr solider Einstiegsschirm in vier Größen, der sich konstruktiv an die Nexxt One anlehnt.



FACTS

Größe:	Preis:
Rookie 1.5 rtf	174,- Euro
Rookie 2.0 rtf	189,- Euro
Rookie 3.0 rtf	214,- Euro
Rookie 4.0 rtf	234,- Euro

Speedy III Libre *Beginner*

Die dritte Modellreihe des legendären Einsteiger-Kites mit ordentlich Potenzial über die Bremsen bei guter Flugstabilität, verbunden mit easy Handling.



Test KITE & friends 4/2011

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 II Wolkenstürmer *Beginner*

Die Striker ist der universelle Einstiegs-Kite von Wolkenstürmer, der mit der 2.0 eine neue Größe hinzubekommen hat.



Test KITE & friends 6/2013

FACTS

Größe:	Preis:
Striker II 2.0 irtf	129,- Euro
Striker II 3.0 irtf	149,- Euro
Striker II 4.0 irtf	189,- Euro
Striker II 5.0 irtf	209,- Euro

Zebra Checka Libre *Beginner*

Gutmütiger Schirm für die ersten Schritte, der für einen Vierleiner über einen sanften und gleichmäßigen Druckaufbau verfügt - zu günstigen, stabilen Preisen.



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 VI HQ-Powerkites *Allrounder*

Gerade ist die sechste Generation der Beamer erschienen, die wieder gut zu beherrschen, variabel im Einsatz und prima ausgestattet ist. In die neue Konstruktion ist viel Know-how aus der Gleitschirmentwicklung eingeflossen.



FACTS

Größe:	Preis:
Beamer VI 2.0 rtf	199,- Euro
Beamer VI 3.0 rtf	225,- Euro
Beamer VI 4.0 rtf	249,- Euro
Beamer VI 5.0 rtf	279,- Euro

Magma II Elliot *Allrounder*

Seit vier Jahren im aktuellen Design auf dem Markt, bietet die Magma eine Range von sechs Größen.



Test KITE & friends 6/2010

FACTS

Größe:	Preis:
Magma II 1.5 rtf	159,95 Euro
Magma II 2.0 rtf	175,- Euro
Magma II 3.0 rtf	209,- Euro
Magma II 4.0 rtf	239,- Euro
Magma II 5.0 rtf	269,- Euro
Magma II 6.5 rtf	319,- Euro

Nexxt One *Siegers Vliegers* **Allrounder**

Der Allround-Kite der Cooper-Serie wurde erneuert. Er ist unkompliziert im Handling, ohne Bremsensatz sehr zahm, kann aber richtig Speed bekommen.



Test KITE & friends 2/2015

FACTS

Größe:	Preis:
Nexxt One 150	149,- Euro
Nexxt One 200	162,- Euro
Nexxt One 300	184,- Euro
Nexxt One 425	209,- Euro
Nexxt One 550	254,- Euro
Nexxt One 750	334,- Euro
Nexxt One 1050	449,- Euro

Twister *Peter Lynn* **Allrounder**

Der Allrounder Twister bietet mit einer recht hohen Streckung und kräftigem Grunddruck viel Power in der Klasse und weiß auch durch Lift-Performance zu glänzen.



Test KITE & friends 1/2015

FACTS

Größe:	Preis:
Twister 3.0 rtf	285,- Euro
Twister 4.0 rtf	359,- Euro
Twister 5.5 rtf	379,- Euro
Twister 7.5 rtf	459,- Euro

Zebra Z1 *Libre* **Allrounder**

Die Z1-Allrounder-Serie ist inzwischen ein Klassiker: mit hochwertigen Materialien in einer überraschend großen, preisstabilen Range, bis zur 10-Quadratmeter-Version.



Test KITE & friends 2/2007

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

Lava III *Elliot* **Intermediate**

Elliot hat ein Jahr lang die Serie der Lava III entwickelt. Bei dem mit gespleißter und vernähter Waage aufwändig verarbeiteten Intermediate werden drei Tuchstärken von 23 bis 39 Gramm verwendet.



FACTS

Größe:	Preis:
Lava III 2.0	249,- Euro
Lava III 3.0	279,- Euro
Lava III 4.0	319,- Euro
Lava III 5.5	379,- Euro
Lava III 7.0	419,- Euro
Lava III 8.5	459,- Euro
Lava III 10.0	499,- Euro
Lava III 12.5	799,- Euro

Reactor *Peter Lynn* **Intermediate**

Die Reactor von Peter Lynn bietet in der aktuellen Version eine Leistung, die nahe an die Hochleisterklasse reicht, wobei sie preislich sehr interessant bleibt.



Test KITE & friends 4/2014

FACTS

Größe:	Preis:
Reactor 2.2 rtf	359,- Euro
Reactor 2.8 rtf	379,- Euro
Reactor 3.5 rtf	399,- Euro
Reactor 4.4 rtf	429,- Euro
Reactor 5.5 rtf	465,- Euro
Reactor 6.9 rtf	505,- Euro
Reactor 8.6 rtf	555,- Euro
Reactor 10.8 rtf	599,- Euro

Toxic II *HQ-Powerkites* **Intermediate**

Bei der neuen Toxic hat HQ die Größen-Range angepasst und erweitert. Trotz beherrschbarem Handling wurden Speed und Leistung entscheidend verbessert, sodass es auch auf dem Kurs optimal vorangeht.



FACTS

Größe:	Preis:
Toxic II 2.3 rtf	260,- Euro
Toxic II 3.0 rtf	295,- Euro
Toxic II 4.0 rtf	335,- Euro
Toxic II 5.0 rtf	370,- Euro
Toxic II 6.3 rtf	405,- Euro
Toxic II 7.6 rtf	475,- Euro
Toxic II 8.5 rtf	555,- Euro

Vampir3 *Libre* **Intermediate**

Die Vampir3 wurde zur letzten Saison mit einem neuen Waage-Set-up versehen und steht damit wesentlich stabiler am Himmel. Qualität und Leistung sind gut.



Test Vorgängerversion KITE & friends 5/2011

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

Voltage *Peter Lynn* **Intermediate**

Die Voltage ist flugstabil und gut zu kontrollieren. Da sie brutale Kräfte und Lift zu generieren vermag, sollte man genau wissen, was man tut.



Test KITE & friends 5/2014

FACTS

Größe:	Preis:
Voltage 3.0 rtf	375,- Euro
Voltage 4.0 rtf	415,- Euro
Voltage 5.0 rtf	455,- Euro
Voltage 6.5 rtf	519,- Euro
Voltage 8.5 rtf	579,- Euro

Century Soulfly II *Hochleister PKD*

Bekannter Hochleister-Kite mit gemäßiger Streckung und weniger aggressiven Flugeigenschaften für leistungsorientierte Freizeitpiloten.



Test KITE & friends 2/2010

FACTS

Standard Größe:	Preis:
Century Soulfly II 2.2	239,- Euro
Century Soulfly II 2.8	279,- Euro
Century Soulfly II 3.5	329,- Euro
Century Soulfly II 4.5	389,- Euro
Century Soulfly II 5.5	439,- Euro
Century Soulfly II 6.7	489,- Euro
Century Soulfly II 8.0	529,- Euro
Century Soulfly II 10.0	619,- Euro

Century Soulfly II G *Hochleister PKD*

Die Version G der Century ist mit leichterem, hochwertigem Gleitschirm-tuch ausgestattet.



Test KITE & friends 2/2010

FACTS

Größe Gleitschirm-tuch:	Preis:
Century 2.2 Soulfly II G	299,- Euro
Century 2.8 Soulfly II G	349,- Euro
Century 3.5 Soulfly II G	409,- Euro
Century 4.5 Soulfly II G	479,- Euro
Century 5.5 Soulfly II G	539,- Euro
Century 6.7 Soulfly II G	609,- Euro
Century 8.0 Soulfly II G	659,- Euro
Century 10.0 Soulfly II G	769,- Euro
Century 12.5 Soulfly II G	899,- Euro

Electra *Wolkenstürmer* Hochleister

Ein Hochleister mit ordentlicher Steigerung über die Bremsen und sicherheitsrelevanten Features sowie stabiler Fluglage und wenig Lift.



Test KITE & friends 5/2011

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	570,- Euro
Electra 10.5	690,- Euro
Electra 13.0	790,- Euro

JoJo RX *JoJo Wings* Hochleister

Aktueller, hochwertiger Racekite mit enormer Streckung, aber weichem, vorhersehbar Flugverhalten.



Test KITE & friends 3/2014

FACTS

Größe:	Preis:
JoJo RX 2.0	411,- Euro
JoJo RX 2.5	439,- Euro
JoJo RX 3.0	470,- Euro
JoJo RX 3.5	502,- Euro
JoJo RX 4.0	533,- Euro
JoJo RX 5.0	588,- Euro
JoJo RX 6.0	643,- Euro
JoJo RX 7.0	702,- Euro
JoJo RX 8.0	760,- Euro
JoJo RX 9.0	823,- Euro
JoJo RX 10.0	886,- Euro
JoJo RX 12.0	953,- Euro
JoJo RX 14.0	1.023,- Euro
JoJo RX 16.0	1.094,- Euro

Motor *Siegers Vliegers* Hochleister

Ein schneller Flügel mit enormer Streckung in den großen Größen, der auf drei Auslegungsformen basiert, um den Windbereich optimal zu entsprechen. Leichtes Untersegel in den großen Größen.



Test KITE & friends 6/2014

FACTS

Größe:	Preis:
Motor 1.6	189,- Euro
Motor 2.3	239,- Euro
Motor 3.0	289,- Euro
Motor 3.8	339,- Euro
Motor 4.5	363,- Euro
Motor 5.5	415,- Euro
Motor 6.5	475,- Euro
Motor 8.0	554,- Euro
Motor 10.0	619,- Euro
Motor 13.0	725,- Euro

Sonic *Cross Kites* Hochleister

Unter der Eigenmarke Cross Kites hat Vliegerop die Sonic ins Rennen geschickt, um im Hochleister-Segment preislich, aber auch mit guten Leistungen zu konkurrieren. Jede Größe hat einen eigenen Farbcode.



FACTS

Größe:	Preis:
Sonic 3.0	349,- Euro
Sonic 3.5	379,- Euro
Sonic 4.0	415,- Euro
Sonic 5.0	459,- Euro
Sonic 6.0	509,- Euro
Sonic 7.5	569,- Euro
Sonic 9.0	629,- Euro
Sonic 11.0	699,- Euro
Sonic 13.0	779,- Euro

Spirit II *Libre* Hochleister

Nach drei Jahren Entwicklungsarbeit präsentiert Libre die Spirit 2. Der neue Wettbewerbsschirm verfügt vor allen Dingen bei den größeren Kites über einen deutlichen Leistungszuwachs gegenüber dem Vorgängermodell.



FACTS

Größe:	Preis:
Spirit II 3.3	478,- Euro
Spirit II 3.9	528,- Euro
Spirit II 4.6	588,- Euro
Spirit II 5.7	660,- Euro
Spirit II 6.8	729,- Euro
Spirit II 8.0	799,- Euro
Spirit II 9.3	870,- Euro
Spirit II 10.7	960,- Euro
Spirit II 12.2	1.030,- Euro
Spirit II 14.2	1.099,- Euro
Spirit II 16.5	1.199,- Euro

Vapor *Peter Lynn* Hochleister

Komplett neu konstruiert ist die Vapor mit größerem nutzbaren Windbereich und verstärkt aktivierter Bremsfunktion.



FACTS

Größe:	Preis:
Vapor 2.7	in Vorbereitung
Vapor 3.2	in Vorbereitung
Vapor 3.8	in Vorbereitung
Vapor 4.4	in Vorbereitung
Vapor 5.2	in Vorbereitung
Vapor 6.2	in Vorbereitung
Vapor 7.3	in Vorbereitung
Vapor 8.6	in Vorbereitung
Vapor 10.1	in Vorbereitung
Vapor 12.0	in Vorbereitung
Vapor 14.1	in Vorbereitung
Vapor 16.6	in Vorbereitung

Zebra Z2 *Libre* Hochleister

Das Erbe der alten Bora hat die Zebra Z2 bereits einige Jahre fest im Griff. Die nur in einer Farbvariante lieferbaren Zebras sind bei guten Materialien relativ günstig.



Test KITE & friends 1/2009

FACTS

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* Hochleister

Die Z3 ist der aktuelle Wettbewerbsschirm aus der Zebra-Linie. Ein besonders schlanker Flügel mit viel Leistungsfähigkeit.



FACTS

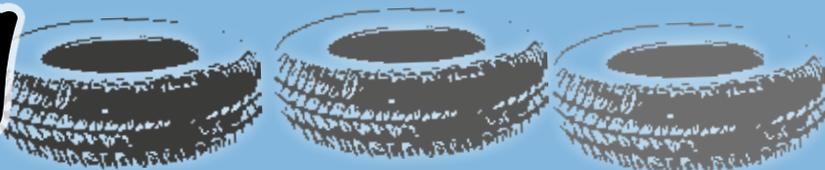
Größe:	Preis:
Zebra Z3 2.7	339,- Euro
Zebra Z3 3.2	368,- Euro
Zebra Z3 3.8	397,- Euro
Zebra Z3 4.5	448,- Euro
Zebra Z3 5.4	490,- Euro
Zebra Z3 6.6	570,- Euro
Zebra Z3 7.7	618,- Euro
Zebra Z3 9.0	690,- Euro
Zebra Z3 10.4	780,- Euro
Zebra Z3 12.0	890,- Euro
Zebra Z3 14.0	960,- Euro
Zebra Z3 16.0	1.050,-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



MINI goes Borkum Experience mit World of Wind

GO KART

Feeling



Vom 13. bis 15. März fand ein Strandsegel- und Kite-Wochenende exklusiv für 32 Kunden von MINI NRW statt. Bereits am Freitagmorgen machte sich das 8-köpfige Team von World of Wind auf den Weg nach Borkum. Strahlender Sonnenschein und guter Wind ließen die Vorfreude auf dieses Event noch höher steigen.

Text und Fotos:
Christian John

Die Teilnehmer nahmen die letzte Fähre des Tages um 16.45 Uhr von Emden aus nach Borkum. Vom Hafen ging es zunächst mit der Inselbahn zum Bahnhof, wo die Reisenden bereits von einem Teil des Teams von MINI NRW und World of Wind herzlich in Empfang genommen wurden. Dann bezogen sie ihr Quartier im Strandhotel Hohenzollern, das komplett nur für dieses Event gebucht war. Nach einem Quick-Check-In am MINI Counter startete die Veranstaltung offiziell mit einem Sektempfang und einem Get-together in der Hotellobby. Als Willkommensgeschenk erhielten alle Gäste eine Dünenkind-Mütze, welche nicht nur äußerst stylisch ist, sondern sich im Hinblick auf die Temperaturen der nächsten Tage auch als sehr nützlich erweisen sollte. Nach einem Ausblick auf die gesamte Veranstaltung und einer Sicherheitseinweisung durch das Trainerteam von World of Wind endete der Abend im hoteleigenen Restaurant Palee, welches bereits mit einem Michelin-Stern ausgezeichnet wurde.

Wake-up-Call

Während die Organisatoren bereits in den frühen Morgenstunden das Equipment vorbereitet und das Eventgelände abgesichert hatten, begann der ereignisreiche Tag dann um 8.30 Uhr auch für die Teilnehmer: mit einer letzten Sicherheitseinweisung in der Hotellobby und dem gemeinsamen Fußmarsch zur Event-Location. Mit Wind von 5 bis 6 Beaufort und einem Fahrgebiet in perfektem Zustand zeigte sich die Insel von ihrer besten Seite. Für das leibliche Wohl am Strand sorgte das Hotel mit leckeren Lunchpaketen.

Trainingsgruppen

Am Strand angekommen, wurden die Teilnehmer in vier Gruppen aufgeteilt. Der ersten Gruppe wurde das Powerkiten beigebracht; die zweite Gruppe lernte die ersten Manöver im Kitebuggyfahren und die dritte Gruppe wies man in das Strandsegeln ein. Die Teilnehmer der vierten Gruppe erfuhren bereits erste theoretische Inhalte zum Thema



Buggykiten lernen bei World of Wind



Kiten und Strandsegeln und wärmten sich bei spannenden Beach-Games auf. Nachdem die Basics vermittelt waren und die Manöver korrekt umgesetzt wurden, bauten wir pro Gruppe einen kleinen Parcours auf, welcher von den Piloten umrundet werden musste, wobei die Trainer die Zeit stoppten. Diese Zeiten flossen in die Ergebnisse einer Strandolympiade ein. Nach jeweils 1,5 Stunden Segel- und Kiteaction wechselten die Gruppen von einer Station zur nächsten.

Muskeln schonen

Der erste Eventtag endete für die Teilnehmer am späten Nachmittag. Die frische Seeluft, die doch noch recht kühlen Temperaturen sowie die ungewohnten Bewegungen und Muskelbeanspruchungen verlangten den Teilnehmern einiges an Kraft und Ausdauer ab. So freuten sich viele der Gäste auf eine warme Dusche oder einen Saunagang im Hotel, bevor es um 19 Uhr zum Abendessen ging. Nach dem Hauptgang begeisterte der bekannte Insulaner und „singende Wattführer“ Albertus Akkermann mit friesischen Liedern – begleitet von seinem Akkordeon erzählte er „Dittjes und Dattjes“ von der Insel.

Show und Ansporn

Der Sonntag startete um 9 Uhr an der Event-Location am Borkumer Strand mit einer kleinen Show des Trainerteams von World of Wind, die den Teilnehmern zeigte, was alles mit einem Kitebuggy und einem Strandsegler möglich ist. Dies weckte

MEHR INFOS

WER IST EIGENTLICH WORLD OF WIND?

Die seit dem Jahr 2008 bestehende Kite-Schule World of Wind von Chris John aus Bochum erweiterte im vergangenen Jahr ihr Angebot um das Strandsegeln und ist somit deutschlandweit die einzige lizenzierte Schule der GPA und des DSV, die ganzjährig Kurse im Kitebuggyfahren und Strandsegeln in Kombination anbietet.

Beim Strandsegeln wird auf den erst kürzlich eingeführten Mini-Yachten geschult, einer neuen Strandsegel-Klasse der FISLY, die für ihr kleines Packmaß und ihr wendiges Fahrverhalten bekannt ist und einen schnellen Lernerfolg der Piloten garantieren.

Den Adrenalinstoß und der pure Fahrgegnuss, den die Piloten einer Mini-Yacht erleben, kennen auch die Fahrer und Fahrerinnen eines MINIs. Was liegt da näher, als mit dem Niederlassungsverbund NRW der BMW AG darüber zu reden, ein Event für deren MINI Kunden und Kundinnen aus den MINI Studios Düsseldorf, Essen, Dortmund und Bonn zu gestalten.



In den Strandseglern Libre Micro Race und Relax düsen die Teilnehmer über den Nordseestrand

MEHR INFOS

INTERNET-TIPPS:

World of Wind: www.worldofwind.de
Mini NRW: www.mini-nrw.de

Von Beginn an Sicherheit – und am Ende verdientes Ausruhen



Angesagt: trendig-bunte Häkelmützen gab es auch bei MINI



*Frischgebackene Kiter
beim Start auf Borkum*



Auf Borkum fanden die MINI Fahrer perfekte Bedingungen für das windgetriebene Fahrvergnügen



Abends gab es Preise und Urkunden für die Strandolympiade

MINI BE MINI.

MINI Dür
Graefenber
www.MINI-
MINI Ess.
Bamlerstraf.
www.MINI-f

Ausgezeichnet

Jedes noch so tolle Erlebnis geht bekanntlich einmal zu Ende, zumal die letzte Fähre nach Emden noch erreicht werden musste. So endete das Event am Sonntag um 14 Uhr und alle traten den Rückweg vom Strand zum Hotel an. Dort angekommen, wurden alle Teilnehmer mit einer Urkunde sowie die Gewinner der Strandolympiade mit einem Pokal und einem Sachpreis von MINI NRW geehrt. Die Gäste, MINI NRW und World of Wind blickten auf ein fantastisches Event zurück, welches alle Beteiligten zu 98 Prozent als „sehr gut“ bewerteten. „Wir freuen uns sehr über das positive und begeisternde Feedback unserer Kunden zu diesem Beach-Event der Extraklasse. Die Mischung aus Strand, neuen Trendsportarten und MINI hat das Event einzigartig gemacht“, erklärt Detlef Schmelz, Brand Manager MINI NRW.

natürlich den Ehrgeiz der Piloten, welche sich nun gegenseitig zu immer höheren Geschwindigkeiten pushten. Neben weiteren Kitebuggy- und Powerkite-Schulungen erweiterten die Strandsegler ihr Fahrgebiet und heizten bei gut 5 bis 6 Windstärken über den endlos scheinenden Sand. Während dieser Zeit schienen die Kälte und der Muskelkater des gestrigen Tages vergessen und Jubelschreie lagen in der Luft.

Die 32 Teilnehmer ließen sich am Strand richtig durchpusten



SPECIAL BUGGYKITE

Ab ins Geschirr!

Text und Fotos:
Maximilian Müller

Leichtes Sitztrapez mit großem Einsatzbereich

Wolkenstürmer hat sein Universaltrapez für die Saison 2015 überarbeitet und ihm eine neue, frische Farbe verpasst. Nun leuchtet das Trapez in Royalblau mit Grau. Verbessert wurden die Kunststoffschlaufen zur Justierung der Gurte, die nun stabiler und bruchfester sind. Somit ist das Trapez sehr robust und kann große Zugkräfte aufnehmen.

MEHR INFOS

INTERNET-TIPP:

Ein Video vom großen Trapez-Vergleichstest von KITE & friends gibt es hier: <http://kite-and-friends.de/movies/buggykite-friends-trapeztest/>



In den seitlichen Schnallen sollte der Gurt sorgsam zurückgeführt werden

Das Trapez ist größenvariabel und lässt sich an jeden Körper von S bis XL perfekt anpassen, womit es sich als Familientrapez oder zum Ausleihen an Freunde, die in den Sport einsteigen möchten, sehr gut eignet. Als Sitztrapez bietet es sich ideal zum Buggyfahren an und es bleibt auch bei höheren Zugkräften bequem. Sogar beim Kitelandboarding mit Depowerkites jenseits der 10 Quadratmeter ist das Trapez von Wolkenstürmer geeignet. Jedoch können je nach Kite die generierten Zugkräfte nach oben unangenehm im Schritt werden, weshalb man als Freestyler auf ausgiebige Old-School-Tricks verzichten sollte. Insgesamt ist das Wolkenstürmer-Trapez eher zum Cruisen zu empfehlen, und für den Wunsch nach Tricks würde ich auf die bewährten Hüft- und Sitztrapeze aus dem Kitesurfsport zurückgreifen. Der Unhooked-Einsatz ist grundsätzlich möglich, hierbei stört aber, dass man lediglich an der Handschleife am Rücken eine Safetyleash festmachen kann.

Verzurt

Je nach Zugkraft und Verwendung des Kites (Standfliegen, Boarden oder Buggyfahren) können sich die Gurte zum Trapezbügel um ein paar Zentimeter lockern, wenn man die seitlichen Schnallen nur einfach durchzieht. Minimieren lässt sich dies aber, wenn man den Gurt ordnungsgemäß durch die Schlaufe zurückführt, wie auf den Fotos zu sehen. Der Chickenloop-Haken ist groß genug, sodass alle gängigen Chickenloops darin Platz finden, und auf die Quadbar und die Depowerbar von Wolkenstürmer optimiert. Für Trapezampfen zwischen den Handles empfiehlt sich eine zusätzliche Umlenkrolle mit Sicherheitsauslösung.

Das Trapez von Wolkenstürmer lässt sich universell an die Körpergröße anpassen

UNIVERSAL HARNESS

HERSTELLER:	Wolkenstürmer
INTERNET:	www.wolkenstuermer.de
KATEGORIE:	Trapez
GRÖSSE:	PREIS:
S-XL	49,- Euro

Eignung

Zusammengefasst ist das überarbeitete Universaltrapez von Wolkenstürmer ideal für alle Einsteiger, die sich mit kleinen Kites langsam ans Tractionkites herantasten wollen. Aber auch Fortgeschrittene und Profis finden darin durchaus ihren Nutzen, da das äußerst geringe Packmaß auf Reisen ein echter Pluspunkt ist. Der faire Preis verspricht dem Piloten bei großer Robustheit und universellen Nutzungsmöglichkeiten ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, besonders wenn man es mit mehreren Personen nutzt.

INSIDER GUIDE

OLD-SCHOOL (HOOKED) Tricks und Sprünge beim Kitesurfen oder Landboarden, bei denen der Fahrer fest mit dem Kite über das Trapez verbunden (eingehakt) ist und so von ihm getragen wird. Unhooked Tricks zählen zu den New-School Moves, wenn der Kiter die Bar vom Trapez trennt und das Körpergewicht alleine mit den Armen halten muss.

▼ ANZEIGE



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 Probierpreis!
Größen: 1.5/2.5/3.4/4.0



zebra board
Freches Design auf 90 cm Länge bei nur 6,9 kg

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 KITE
zebrakites.com

So fühlen sich Kiter angezogen!

Free your body, free your mind



**Die Welt steht
(auf) Kopf!**



Shirts für Windbegeisterte

Auch wenn eine frische Meeresbrise weht, trauen sich die Kiter inzwischen länger nach draußen. Neben roten Bäckchen bringen die aktuellen Klamotten ordentlich Farbe in die Saison – schaut selbst ...

Dünenkind

Passend zum Frühling 2015 ist die „Frei wie der Wind und das Meer“-Kollektion von Dünenkind am Start, wobei das nordfriesische Label auf Bio-Baumwolle setzt. Neben dem küstenaffinen Print sorgt der Häkelmützen-Spezialist mit einem Häkelblümchen am Hoodie der Ladies für ein typisches Gimmick. Preise von 29,- Euro für die Shirts bis zu 69,- Euro für die Hoodies. Die original Organic-Cotton-Häkelmützen von Dünenkind liegen bei 44,- Euro.



Be a Dünenkind

**Absprung in die
Kite-Saison im
passenden Outfit**



Dakine

Soll Euer wertvolles Equipment trocken und sandfrei bleiben, dann bietet sich das 36 Liter fassende Cyclone Dry Pack von Dakine für 130,- Euro an. Gepäcktrennung ist im Jetty Wet/Dry (130,- Euro) angesagt, das in einem Fach feuchtes oder dreckiges Zeug aufnimmt und sicher verstaut, den restlichen Teil aber schützt. Zudem sorgt das isolierte Vorderfach lange für kühle Erfrischungen. Nach den Handgepäckrichtlinien vieler Airlines geschnitten, ist das 55 Liter große Departure fast ein Reisekoffer-Ersatz und lässt sich dank sinnvoller Aufteilung perfekt organisieren (Preis: 150,- Euro).

**Cyclone Dry Pack,
Jetty Wet/Dry und das
Raumwunder Departure
(von links)**

SPECIAL BUGGYKITING





Keens Gorgeous verhindert Neopren mit erstklassigem Halt



Dank Riemen-system sitzt alles perfekt



Die Sohle sorgt für Trittsicherheit



Fester Stand, egal wie stark der Kite zieht: Marshall von Keen



Keen

Langlebig, vielseitig und griffig ist der Marshall WP, der mit KEEN.Dry-Membran zusätzlich durch Wasserfestigkeit und Atmungsaktivität punktet. Neben dem 129,95 Euro teuren High-End-Modell wird der normale Marshall mit drei neuen, trendigen Farben für die Mädels und zwei coolen Tönen für die Jungs für 99,95 Euro angeboten. Der Gorgeous ist ein leistungsstarker Herren-Neoprenstiefel aus der Waterfront-Kollektion. Das Obermaterial aus 2-Millimeter-Neopren sorgt für eine optimale Isolierung und macht den mit solider Sohle und Zehenkappe ausgestatteten Schuh perfekt für einen frühen Jahresstart ins kühle Nass. Preis: 129,95 Euro.

Keen.Dry-Waterproof-Modelle

LINK-TIPPS:

- www.dakine.com
- www.duenenkind.de
- www.keenfootwear.com
- www.schwerelosigkite.de

Schwerelosigkite

Der im Kite-Segment etablierte Freizeit-Ausstatter Schwerelosigkite bringt eine breite Auswahl neuer Designs. Zusätzlich zu den trendigen Shirts für die Jungs gibt es ein Oversize-Shirt für Girls, das aus 160-Gramm-Baumwolle länger geschnitten ist, für den Preis von 34,95 Euro. Neue Hoodie-Modelle sind ab 69,95 Euro zu haben, während die Zipper mit 240 oder 320 Gramm Stoff bei 79,95 Euro beginnen. Die passenden Boardshorts sind für 59,95 Euro erhältlich.



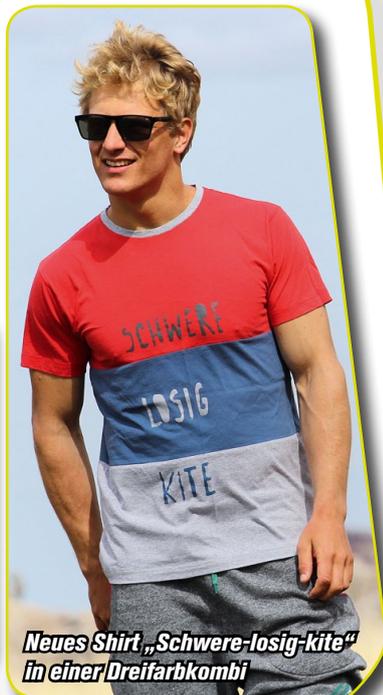
Schwerelosigkite-Neuheiten (von links): „Wir“, „Button“ mit Knopfkragen und „SWLK“



Neuer Pocketzipper aus windabweisendem Windbreaker-Polyester



Hoodie-Modell „Take care of your kites“



Neues Shirt „Schwere-losig-kite“ in einer Dreifarbkombi



Leichter Sommerzipper „Testbild“



Häuser-Motiv endlich als Shirt für die Jungs, dazu das lässige Girls-Shirt „Oversize Stripes“

Basixx *XXtreme*

Basics

Solider Aufbau und perfekter Seitenhalt in der Basisklasse. Dieser kleine Buggy ist sowohl für Einsteiger als auch für unterwegs und für Freestyle-Einlagen einsetzbar.



Test KITE & friends 6/2012

FACTS

Edelstahlrahmen, Achsbreite	100 cm
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
Basixx	749,- Euro
Carbonachse als Zubehör	165,- Euro

Competition ST

Basics Peter Lynn

Noch auf dem Urbuggy basiert der heutige Competition ST: simpel und leicht zu einem niedrigen Preis.



FACTS

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

XR+

Peter Lynn

Basics

Der XR+ ist ein wenig solider als der Competition ST und mit Stoffsitzen und Polster auch etwas bequemer.



Test KITE & friends 6/2006

FACTS

Edelstahlrahmen	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
XR+	589,- Euro

Folding+

Peter Lynn

Basics

Schnell zerlegbarer Folding-Buggy von Peter Lynn mit Scharnieren im Rahmen, der wie der XR+ verstärkt ist.



FACTS

Edelstahlrahmen	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
Folding+	669,- Euro

Bigfoot+

Peter Lynn

Basics

Basierend auf dem XR+ ist die Deichsel leicht geknickt. Wahlweise mit Light-Rädern, Beach-Racer oder einer Kombination.



FACTS

Edelstahlrahmen	
Moon-Light	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Bigfoot+ Light	949,- Euro
Bigfoot+ Beach-Racer	989,- Euro
Bigfoot+ Light/Raptor	1.109,- Euro

Sprinter

Libre

Basics

Der Sitz des Sprinter besitzt eine Rückenlehne; optional sind verschiedene Achslängen oder Moon-Räder hinten erhältlich.



Test KITE & friends 6/2006

FACTS

Stahlrahmen verzinkt/gepulvert	
Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
Sprinter	564,- Euro

Zebra-Buggy

Libre

Basics

Preiswerter Einsteigerbuggy mit solider Rahmenkonstruktion und gepolstertem Sitz.



Test KITE & friends 4/2010

FACTS

Standardbereifung	4.00-8 4PR
Radaufnahme hinten	20 mm
Zebra schwarz	535,- Euro

V-Max II

Libre

Allrounder

Der Allroundbuggy V-Max ist ein weit verbreitetes Modell, das seit 2007 in dieser Ausführung mit gutem Seitenhalt und ausreichend Spurstabilität geliefert wird.



Test KITE & friends 6/2007

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

Truck II

Libre

Allrounder

Empfehlenswerte Version des V-Max, rundum mit Moon-Rädern sowie verzinktem und gepulvertem Stahlrahmen.



Test Vorgängermodell KITE & friends 6/2003

FACTS

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

Cruiser II

Buggy-Direkt

Cruiser

Der Cruiser ist aktuell mit taillierten Sitzrohren und einer Querstrebe hinten sowie serienmäßiger Full-Moon-Gabel im Angebot. Das Finish ist elektropoliert.



Test KITE & friends 3/2013

FACTS

Edelstahlrahmen	
Moon-light	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Cruiser II	1.190,- Euro
Cruiser II Beach-Racer	1.260,- Euro

Radical ST *GT-Race* **Cruiser**

Neu von GT-Race ist der Radical. Als Radical ST ist er mit Standardrädern ausgerüstet und damit als handlicherer, direkt steuerbarer Buggy für Wiesen und harte Strände optimiert. Einsteigertauglich.



FACTS

Edelstahlrahmen	4.00-8 4PR
Standardbereifung	20 mm
Radaufnahme hinten	20 mm
Radical	1.125,- Euro

Virus Elliot **Cruiser**

Robuster Edelstahlbuggy von Elliot, rundum mit Moon-light-Bereifung. Guter Seitenhalt und komfortable Rückenlehne.



FACTS

Edelstahlrahmen	21/12.00-8
Moon-light	20 mm
Radaufnahme hinten	20 mm
Virus	1.249,- Euro

Apexx *XXtreme* **Highend**

Der Apexx ist der bewährte Rennbuggy mit speziell an den Piloten angepasster Sitzrohrgeometrie. Neu ist das optionale Flexx-Control-System, bestehend aus spannbaren Unterzügen, mit denen die Steifigkeit der Sitzrohre individuell justiert werden kann. Die Carbonachse kostet als Zubehör 325,- Euro.



FACTS

Edelstahlrahmen	21/12.00-8
Full-Moon	20 mm
Radaufnahme hinten	20 mm
Apexx	2.100,- Euro
Apexx mit Carbonachse	2.275,- Euro
Flexx Control	95,- Euro

Booster VR1 *Buggy-Direkt* **Highend**

Der aktuelle Booster VR1 bietet neben viel Bequemlichkeit dank des neuen Klemmungssystems an Achse und Deichsel eine hohe Steifigkeit und präzises Handling.



FACTS

Edelstahl	21/12.00-8
Full-Moon	20 mm
Radaufnahme hinten	20 mm
Booster VR1	1.890,- Euro

Concept C2+ *Buggy-Direkt* **Highend**

Solides Renngerät von BBS mit einem Sitzrohrbügel vor der Hinterachse für hohe Steifigkeit; Sitzrohrtaillierung sowie Breitenverstellung.



FACTS

Moon-full	21/12.00-8
Radaufnahme hinten	20 mm
Concept C2+	1.990,- Euro

Dragster *Libre* **Highend**

Etabliert im Rennbetrieb, mit verwindungssteifem Rahmen in gepulvert und verzinkter oder in Edelstahl-Version.



FACTS

Stahlrahmen verzinkt/gepulvert	21/12.00-8
Moon-light	20 mm
Radaufnahme hinten	20 mm
Dragster	1.299,- Euro
Edelstahl V4A Moon-light	1.850,- Euro
Version mit 3 x Full-Moon	1.540,- Euro
Edelstahl V4A Full-Moon	2.090,- Euro

Majestic *Libre* **Highend**

Durch das besonders steife Gestell und die Geometrie ein aktueller Highend-Rennbuggy, der ermüdungsfreien Komfort für ungetriebenen Fahrspaß bietet.



FACTS

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

Protask *Libre* **Highend**

Besonders robuster Rennbuggy mit Doppelrohrdeichsel und Dreiecksstrebe.



FACTS

Edelstahlrahmen	21/12.00-8
Full-Moon	20 mm
Radaufnahme hinten	20 mm
Protask	2.425,- Euro
Version Stahl, schwarz	1.980,- Euro

Radical *GT-Race* **Highend**

Als Radical mit Moon-Rädern auf allen Terrains renntauglich, ist dieser neue Buggy durch etwas geringeren Radabstand handlicher und durch seine direkte Steuerungsgeometrie aggressiver zu fahren als der Rapide.



FACTS

Edelstahl	21/12.00-8
Full-Moon	20 mm
Radaufnahme hinten	20 mm
Radical	1.500,- Euro

Rapide FL *GT-Race* **Highend**

Aktuelles Facelift-Modell mit vielen Einstellmöglichkeiten zur Abstimmung auf die Pilotenwünsche; mit Carbon-Mudguard, Dibond-Schildern und vorbereitet für Unterzüge und das Vario-Set.



FACTS

Edelstahl	21/12.00-8
Full-Moon	20 mm
Radaufnahme hinten	20 mm
Rapide	ab 1.875,- Euro



Offshore in der Normandie

Text: Benjamin Fourtanier
 Fotos: Anne Marie Krysztofiak,
 Florine Verhaeghe

Tube-Time?

Hermanville sur Mer ist eine kleine Stadt in der Normandie in der Nähe von Caen, wo der Verein Club de Voile et Loisirs d'Hermanville, kurz CVLH, die Rennen organisiert. Das Meer liegt nordnordöstlich von Hermanville und da es in dieser Region viele Häuser entlang der Küste gibt, ist es nicht gerade einfach, die meist Offshore wehenden Winde zu nutzen. Wie an den Stränden in der Region üblich, kann man nur bei Ebbe Buggyfahren, und wie häufig in Frankreich bleibt der Strand ständig nass. Aber der Sand ist dafür hart, was die Verwendung von Scheibenrädern sinnvoll macht.

Im Wechsel mit den Strandsurfern der Klasse 7 fanden am Wochenende vom 28. Februar auf den 1. März die nationalen Wettkämpfe der französischen Buggyfahrer statt, zu denen 23 Piloten aus ganz Frankreich angereist waren. Also nichts Besonderes, sollte man meinen. Neu für den französischen Rennzirkus war allerdings der Einsatz von Tubekites, mit denen am Ende sogar der Sieg eingefahren wurde.

Eine Revolution?

Bei Wind aus südsüdwestlicher Richtung – was in Hermanville direkt Offshore bedeutet – blies es am Rennsamstag mit 25 bis 30 Knoten (6 bis 7 Beaufort) und am Rennsonntag mit 15 bis 20 Knoten

Auch die Zebra Z3 wird in Frankreich gerne geflogen



**War nicht aufzuhalten:
 Benjamin Bartholomeus mit Fury**





Musste sich mit dem 3. Platz begnügen: Stephen Schapman



Chaos: So kann man richtig Zeit verlieren

(5 Beaufort). Da wundert es nicht, wenn es hinter den Häuserreihen recht turbulent zugeht. Den Kite ohne Klapper am Himmel zu halten, in engen Situationen nicht in Kollisionen zu geraten und den Schirm möglichst nicht zu wässern – das waren die großen Herausforderungen. Mit der Depower der Tubekites war man da schon recht komfortabel unterwegs und nachdem Benjamin Bartholomeus alle vier Läufe für sich entscheiden konnte, werden wahrscheinlich einige französische Piloten nach diesem Rennen über den Einsatz von Depowerkites nachdenken.

F161 setzt sich durch

Benjamin Bartholomeus mit der Rennnummer F161 ist die französische Hoffnung für die Europameisterschaft. Er begann bereits 1998 mit dem Buggyfahren und wurde 2006, 2007 und 2008 französischer Meister sowie Europameister im Jahr 2007, hörte dann aber mit dem Buggyfahren auf, weil er dachte, er hätte alles erreicht. Während dieser Zeit ging Benjamin Kitesurfen, wo er ein Interesse an Tubekites entdeckte. Im Oktober 2013 wollte er nur einmal an einem Spaß-Rennen teilnehmen. Aber es packte

ihn doch schnell wieder und er beschloss, zurück in den Wettbewerb zu gehen, wo er im selben Jahr französischer Meister wurde. Als Teamfahrer für Peter Lynn und GT-Race trat Benjamin in Hermanville mit dem Tubekite Fury an und gewann spielend alle Läufe. So verwies er Simon Cottard mit Combat auf den zweiten Platz vor Stephen Schapman, dem ehemaligen französischen Meister, mit einer Vapor.



Sieger (von links): 1. Benjamin Bartholomeus, 2. Simon Cottard und 1. Junior Hugo Vandezande



Durchnässt: Die Rider ziehen ihre abgestürzten Schirme aus dem Schlamm

Im Wechsel: Klasse 7 und Klasse 8 starten beim gleichen Event



Hier war alles zu sehen: Zweikampf zwischen Reactor und Speedy



Auto-KAP mal anders ...

KITE & friends-Autor Pierre Lesage ist Hotelier in Polynesien und legt beruflich über 300.000 Meilen im Jahr zurück, um Kunden zu besuchen. Dabei reist er stets mit einem Drachen und einem Auto-KAP-Rigg im Gepäck und hat bereits in der Arktis, in Kambodscha, Laos, Vietnam, Australien, Japan, Neuseeland, Chile, Argentinien, Bolivien, Namibia, Italien, Schottland, auf den Oster-Inseln und in vielen anderen Gegenden der Welt „geKAPt“. Vor einigen Jahren hat er eine freie Apple-App herausgebracht, welche seine Ergebnisse zeigt. Pierres Frau Heidy ist Archäologin und Dozentin und nebenbei auch seine KAP-Assistentin während der Urlaubszeiten. Freut Euch hier auf einen genialen KAP-Streich!

Text und Fotos: Pierre Lesage
 Bearbeitung: Wolfgang Bieck



Pierre Lesage (rechts) und seine Frau Heidy (links) mit ihrem Fahrer beim KAPen

Die Fesseldrachen-Luftbildfotografie ist eine wunderbare Beschäftigung, die das Drachensteigenlassen, das Fotografieren und eine gehörige Portion Erfindungsreichtum kombiniert. Um die Luftbildfotografie vom Drachen aus zu betreiben, bedarf es einiges an Vorstellungsvermögen, einer Portion Glück und natürlich etwas Wind. Als meine Frau und ich kürzlich Bolivien besuchten, flogen wir von Poposi in die Mitte der Salar-Wüste, wo wir von Mauricio und Jorge abgesetzt wurden, den einzigen Piloten mit der Lizenz, eine Piper Seneca in der Salar zu landen. Die Salar de Uyuni ist eine Wüste wie keine andere, die Schönheit der Weite ist nicht in Worte zu fassen.

Entdeckung

Während wir in niedriger Höhe über die Salar flogen, entdeckten wir einige Inseln in der Mitte dieses Salz-Ozeans. Heidy und mir kam es augenblicklich in den Sinn: Dies wären ideale Ziele für unsere nächsten KAP-Abenteuer! Ich vermutete, dort gäbe es keine Bäume, keine Hindernisse, und es würde daher eine einfache KAP-Aktion – doch ich lag falsch. Auf einer Höhe von mehr als 3.500 Metern ist die Dichte der Luft viel niedriger als auf Seehöhe und daher würde ich entweder einen sehr großen Drachen oder genug Wind benötigen, um

meine Kamera in die Höhe heben zu lassen. Wir landeten in der Mitte von Nirgendwo und unser Führer und Chauffeur begrüßte uns. Martin hatte auf uns gewartet, um uns nach Incahuasi zu bringen, eine jener Inseln, welche wir bereits aus der Luft entdeckt hatten.

Windgenerator

Im Juni liegt die Tagestemperatur bei 17 Grad Celsius. Es gab nicht eine einzige Wolke und ich hatte niemals zuvor ein solch intensives Himmelsblau gesehen, aber es wehte kein Wind – nada, zero, nothing. Während wir auf dem Salz dahinfuhren, prüfte ich die Ausstattung unseres Toyota Landcruisers und begann mir vorzustellen, ich könnte das Auto benutzen, um meinen Drachen daran festzubinden, genau so, wie ich es zu Hause in unseren Lagunen mit einem Boot machte. Wir hatten unseren Wind gefunden! Ich nahm mir einige Zeit, unserem Fahrer zu erklären, was ich zu tun gedachte und was ich von ihm als Unterstützung erwartete. Vermutlich dachte er, wir wären verrückt, aber er zeigte sich dennoch sehr kooperativ.

Einrichtung

Der Raum auf der Rückbank des Landcruisers war sehr eng und es gab keine Möglichkeit, den Drachen

Lagune Verde von oben



zu starten, etwas Leine zu geben, das Rigg zu befestigen und noch mehr Leine zu geben. Ich hatte gerade genug Platz, die Leine zu halten, jedoch nicht, um den Drachen kontrollieren zu können. Wir hielten den Wagen an, legten 120 Meter Leine aus, befestigten den Drachen an einem Ende, befestigten das Rigg 60 Meter von meinem Delta-Drachen entfernt und zogen die anderen 60 Meter zum Auto. Der eingesetzte Dan-Leigh-Delta R8 ist einer der besten Drachen für diesen Zweck, den ich kenne.

Weil ich den Drachen nicht vom fahrenden Auto aus steigen lassen konnte, überlegten wir uns folgende Vorgehensweise: Meine Frau Heidy würde das Rigg halten und mit dem Rigg hinter dem Auto zu laufen beginnen, denn sobald der Drachen in die Luft steigt, würde das Rigg schnell emporgehoben werden und Heidy könnte das Rigg in der Hoffnung loslassen, es würde nicht auf dem Boden zerschellen. Zunächst machten wir eine Generalprobe, um herauszufinden, mit welcher Geschwindigkeit Heidy hinter dem Auto herlaufen könnte – und dann unsere erste reale KAP-Aktion mit einer Fesselung am Heck eines Autos!

Start und Go!

Alles ging gut und wie geplant: Der Delta stieg auf, sobald sich das Auto zu bewegen begann, und nach einigen Metern konnte Heidy das Rigg loslassen. Martin, der Fahrer, verstand sofort, dass er etwas Gas geben musste, um den Drachen und das Rigg vom Boden zu heben. Zunächst machten wir eine erste Runde um die Insel, um dann die restlichen 300 Meter Leine auszulassen und mit einer weiteren Runde das Verhalten des Drachens zu prüfen und die Geschwindigkeit hier auf 3.600 Höhenmetern zwischen 40 und 45 Stundenkilometern einzupendeln. Ich benutzte ein Auto-KAP-Rigg, welches in 30 bis 40 Sekunden um 360 Grad rotierte. Daran hing die Ricoh GXR mit einem 12-Millimeter-Ultraweitwinkel von Voigtländer und schoss über die Intervallsteuerung alle 2 Sekunden Bilder. Die Kameraneigung war fest eingestellt und ich wusste mehr oder weniger einzuschätzen, dass für die Größe der Insel, die Höhe der Kamera und die Entfernung der Kamera zur Insel eine Neigung von 8 bis 10 Grad geeignet wäre. Für das 2-Sekunden-Intervall und die Aufzeichnung im RAW-Format verwendete ich eine 64-Gigabyte-SD-Karte.

Aufnahmen und Landung

Mit komplett abgespulter Leine umrundeten wir die Insel fünf bis sechs Mal, wobei wir bei jeder Runde den Abstand zwischen der Kamera und der Insel vergrößerten, um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, das perfekte Foto zu erhalten: die ganze Insel auf einem einzigen Foto. Hier eine Anmerkung: Die



Beim Umrunden der Insel in der Salar de Uyuni

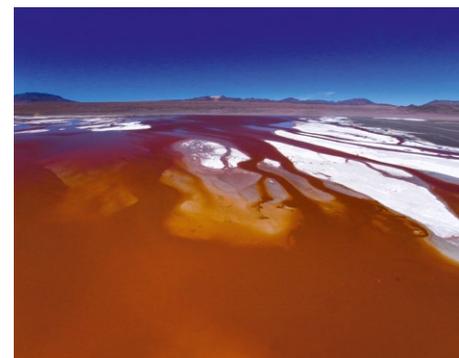


Perfektes Foto der Insel – ohne echten Wind!

Belichtungszeit wurde um Zweidrittel verringert, um die außergewöhnliche Helligkeit des vom Salz reflektierten Lichtes zu mildern. Nach 50 Minuten nahmen wir per Funk Kontakt zu Heidy auf, um sie zu bitten, uns auf unserem Weg zu treffen, während wir unsere Geschwindigkeit zunächst verringern und dann das Auto anhalten würden.

Ich würde dann aus dem Auto springen und beginnen, so schnell wie möglich die Leine einzuholen, um eine Art Winddruck am Drachen aufrechtzuerhalten. Heidys Aufgabe bestünde dann darin, das Rigg zu fangen, bevor es auf dem Boden aufschlug, was ihr auch gelang.

Insgesamt ergab das Ganze eine Menge Spaß für uns und unseren Fahrer, die riesige Zahl von 1.500 RAW-Fotos und einige Schnappschüsse. Ich bin froh, diese mit Euch teilen zu dürfen. Am nächsten Morgen hatten wir noch eine weitere KAP-Aktion in einem anderen Teil der Salar, aber diese war mehr traditionell, mit viel weniger Adrenalin!



■ *Laguna Colorada*

MEHR INFOS

INTERNET-TIPP:

Kapstock-App im Apple Store unter:
<https://itunes.apple.com/us/app/kite-aerial-photography/id524019446?mt=8>

QR-Code mit dem Smartphone scannen und per App
 mobilen Einblick in die Fotos von Pierre Lesage bekommen!



Text: Maximilian Müller

Fotos: Maximilian Müller, Jens Baxmeier

Training am dosierbaren Kraftwerk

Paraflex Depower

Wolkenstürmer bietet mit der Paraflex 5.0 Depower einen großen Trainerkite mit Depower an. Ob die 2015er-Paraflex darüber hinaus auch mit anderen Depower-Schirmen im Traction-Einsatz mithalten kann, haben wir in der Praxis getestet.

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Die Paraflex wird, wie für Wolkenstürmer typisch, fertig angeleint im praktischen und robusten Rollbag ausgeliefert. Als Zubehör findet man einen soliden Groundstake zur Sicherung des Kites am Boden. Ist alles flugfertig ausgelegt, betrachten wir zunächst einmal Schirm und Bar. Der Schirm sowie die Waage sind sauber vernäht. Technisch gesehen ist die Paraflex ein sehr einfacher Open-Cell-Kite, denn sie hat keinerlei innere Verstrebungen und eine einfache **Depower**-Waage mit Double-Pulley-System zur dynamischen Änderung des Anstellwinkels. Bei provoziertem Frontstall (durch das Unterlaufen des Kites) lässt sich die Paraflex durch kurzes Anpowern wieder stabilisieren, da sie den benötigten Innendruck erneut aufbaut und ihr selbststabilisierendes Profil den Schirm ruhig zurück an den Windfensterrand bringt. Nun zur ebenfalls einfach aufgebauten Bar: Der Bar-Holm ist aus leichtem Aluminium, ummantelt mit weichem Kunststoff; der Depower-Tampen besitzt in der 2015er-Version einen neuen und hochwertigen Clamcleat-Adjuster und endet in einem einfachen Chickenloop mit simplem Quick-Release. Dieses ist, zusammen mit der Farbgebung, der einzige Unterschied zum weiß-gelben 2014er-Modell.

Einsatzgebiete

Die Paraflex ist als Trainerkite gedacht, der den Einstieg in das Fliegen von zugkräftigen Matten mit Depower-Funktion erleichtern soll. Aus dem

Stand geflogen ist sie etwas für Leute, die gerne mit der Kraft des Windes kämpfen. Das Depower eröffnet dabei eine große Windrange und ein beträchtliches Kraftspektrum. Das Durchfliegen der Powerzone ist schon bei geringen Windstärken eine Herausforderung, weil die Paraflex hohe Zugkräfte entwickelt und ein „Mitrutschen“ herausfordert. Da man sie danach dank Depower entspannt im Zenit abstellen kann, um wieder zurück zum Startplatz zu gehen, bietet die Paraflex beim Spiel mit dem Wind einen hohen Spaßfaktor. Selbst für absolute Anfänger eignet sich der Schirm bei knappen drei Windstärken. So konnte ich in Norddeich interessierten Touristen bei diesen Winden sehr gut das Drachenfliegen im Stand zeigen und bekam überaus positive Rückmeldungen. Frischt der Wind dann mehr auf, liegt es nahe, sich ein Board unter die Füße zu schnallen und die Paraflex Depower als Landboard-Trainer einzusetzen.

PARAFLEX DEPOWER

HERSTELLER: Wolkenstürmer
INTERNET: www.wolkenstuermer.de
KATEGORIE: Depower, Trainer
WINDBEREICH: 2-6 Bft (Herstellerangabe)

GRÖSSE: Paraflex Depower 5.0
 Harness, universal
PREIS: 379,- Euro
 49,- Euro

Test im Low End

Hier ist die Zugkraft der Paraflex im Binnenland bei unter drei Windstärken zum Boarden nicht ausreichend. Frischt der Wind dann ein kleines bisschen auf, so fängt der Schirm an, Board und Fahrer über die Wiese zu ziehen, und auch das Höhelaufen geht gut. An der See hingegen, bei gleichmäßigem Wind, ist ab 3 Beaufort auf einer ebenen Wiese oder einem festen Strand das Boarden sehr angenehm und entspannt sowie für Anfänger im Sport geradezu ideal. Dabei muss der Schirm zur optimalen Kraftnutzung durch das Windfenster bewegt werden (**Sinussen**), denn als Trainer entwickelt die Paraflex ihre Zugkräfte durch aktives Fliegen.

Und im High End?

Getestet habe ich die Paraflex im Binnenland bei extremen Bedingungen und bei stetigen Winden an der See. Das Flugverhalten bei fünf Windstärken ist allgemein sehr zufriedenstellend, der Kite geht gut an den Windfensterrand und zieht auch ganz ordentlich. Sein Zug lässt sich durch Sinuskurven merklich erhöhen. Nach einer kleinen Runde steht fest: Dieser Schirm erhöht seine Kraft

Auch zum Boarden eignet sich der Kite, dank Depower-Funktion



durch die Flugbewegung deutlich! Gestellt geht es auch, ist aber nicht so effizient. Auf Lenkimpulse reagiert die Paraflex sehr gut und direkt mit mittleren Bar-Kräften. Über längere Zeit voll angepowert mit der optimalen Trimmung ist sie in ihrer Flugeschwindigkeit ausgebremst; ich empfehle daher, sie immer mal kurz zu depowern.

Im Binnenland bei 5er-Grundwind mit Böen bis 9 Beaufort auf einer großen Wiese mit vereinzelt Bäumen am Wegesrand treffen kräftige Böen ins Segel. Jede Böe setzt die Paraflex sofort um, und lässt man die Bar los, schießt der Kite gleich mit enormen Kräften an den Windfensterrand. Er zwang mich so sogar zum Absteigen vom Board. Vor plötzlich einsetzendem Lift braucht man sich dennoch nicht zu fürchten. Am Windfensterrand bleibt der Kite stabil, sofern man nicht in Strömungsturbulenzen steht, denn

▼ ANZEIGE

Wir sorgen für Flügel....

metropolis drachen

www.metropolis-drachen.de

Skandinavien-Damm 11, 24983 Handewitt, Tel. 04608-970270, info@metropolis-drachen.de
direkt am Skandinavian Park an der A7 vor Dänemark



Neu 2015:
Clamcleat-Adjuster



Safety mit roter Glocke
zum Wegschieben

Für wen?

Ich empfehle die Paraflex jedem Flieger, der Kraft und Kontrolle möchte und beides im Stand und auf dem Board abrufen will. Doch auch Einsteiger, die bereits die grundlegenden Flugbewegungen beherrschen, aber gerne viel Power haben, können die Paraflex bedenkenlos in die Hand nehmen. Wer gerne im High End seine Herausforderung sucht, der findet in der Paraflex eine nicht allzu grobe, aber vor allem nicht teure Depower-Matte, die extrem robust ist und stabil fliegt.

MAXIMILIAN MÜLLER

dann benötigt er eine beruhigende Hand an der Bar. Der Windschatten der Bäume erwies sich in meinem Test als zusätzliche Herausforderung. Die Paraflex klappte manchmal kurzzeitig an der Leitkante ein, sank zurück in die Powerzone und füllte sich wieder. Sobald sie ihre Kappe wieder stabil aufgebaut hat, schießt sie erneut mit brachialer Gewalt an den Windfensterrand, sodass man als Pilot mit 75 Kilogramm Gewicht Probleme hat, stehen zu bleiben. Als rettende Möglichkeit bleibt bei diesen Winden nur, die Bar voll heranzuziehen und dann degressiv zu depowern – sie also nur langsam nachzulassen, um den Vortrieb auszubremsen und das Zugverhalten zu beruhigen. Die Kraft der Paraflex ist dabei zwar extrem hoch, aber durch dosiertes Zurücklehnen des Piloten kontrollierbar. Ich empfehle, in dem angegebenen Windbereich zu bleiben, denn darüber erfordert der flugaktive Schirm ein hohes Können sowie intuitives Handeln – und ist damit absolut nichts für Anfänger. Doch erfahrene Fahrer, denen die entstehenden Kräfte bewusst sind, können sich bei diesen Bedingungen richtig austoben. In starkem Seewind entfällt das Einklappen und das Fahrvergnügen ist auch bei 7 Beaufort noch sehr hoch, sodass sich dann Fahrer, die mit der Paraflex sehr vertraut sind, auch einmal an eine Highspeed-Fahrt trauen können.

Vergleich zur 2013er-Version

Parallel zum Test der 2015er-Version habe ich die 2013er im Wechsel am Haken gehabt, um den bestmöglichen Vergleich ziehen zu können. Grundsätzlich ist mein erster Eindruck, dass die alte Paraflex Depower träger im Flugverhalten war. Die neue Paraflex setzt Lenkbefehle schnell um und reagiert direkt auf kleine Bar-Bewegungen, bleibt aber dabei durch das S-Schlag-Profil immer stabil. Die 2013er ist eher langsamer und benötigt stärkere Lenkeinschläge, beginnt aber im Zenit auch nicht zu zappeln. Die 2014er sowie die neue 2015er kann man mit kleinen Lenkbewegungen auch im Zenit leicht gen 3 oder 9 Uhr bewegen. Das Fahrvergnügen ist bei



In der vernähten Waage: Depower-System zur Anstellwinkelanpassung

allen Versionen ziemlich ähnlich und je nach Vorliebe des Fahrers wird die Trägheit der 2013er geschätzt oder eben nicht. Was die Fahrgeschwindigkeiten angeht, ist die aktuelle Paraflex ein kleines Stück schneller. Der neue Clamcleat-Adjuster für 2015 ermöglicht nun ein absolut feines Anpassen an die Windgeschwindigkeiten und Vorlieben des Piloten.

Safety

Während die Auslösung des Safety bei geringem Wind reibungslos funktionierte, war in höheren Windbereichen die Auslösung eher Glückssache. Bei starker Zugbelastung verkeilt sich der Stift, der den Chickenloop mit dem Depower-Tampen verbindet, an der Innenwand des Quick-Release und macht eine Auslösung unter Zugbelastung schwierig bis unmöglich. Abhilfe lässt sich durch Abrunden des Stiftendes schaffen. Hier muss man bei Wolkenstürmer dringend nacharbeiten, da ein nicht zuverlässig funktionierendes Safety besonders im High End gefährlich werden kann und als Negativpunkt dieses Kites zu nennen ist.

INSIDER GUIDE

DEPOWER Manuelle Kraftvariation, bei der durch Heranziehen der Bar das Verhältnis von Kraft und Fluggeschwindigkeit verändert wird, der Kite also durch ausgebreiteten Flug mehr Kraft entfaltet. Dies geschieht meist durch eine Änderung des Anstellwinkels des Schirms.

SINUSSEN Um beim Beschleunigen einem Schirm mehr Strömung und damit mehr Zugkraft zu verleihen, kann man ihn auf und ab schwenken. Da die Flugbahn an eine Sinuskurve („Sinus“ ist lateinisch für „Bogen“) erinnert, sprechen vor allem Kitesurfer auch vom „Sinussen“.



Aktuelles Bar-System
mit Adjuster und rotem
Backstall-Strap

Termine 2015



April 2015

18.-26.04.2015 F 29. Drachenfes Berck sur Mer

Bekanntes Drachenfes an der französischen Atlantikküste südlich von Calais.
Internet: www.cerf-volant-berck.com

Mai 2015

01.-03.05.2015 D 8. Int. Kitelandboarding-DM

Am langen Mai-Wochenende beginnt die Deutsche Meisterschaft auf dem Kitelandboard mit dem ersten Lauf der Saison 2015 in Münsterappel.
Internet: www.kitelandboarding.eu

09.-10.05.2014 B 30. Internationales Lotto Kitefestival Oostende

Jubiläum für das Drachenfes im belgischen Seebad mit vielen bunten Attraktionen.
Internet: www.kites-oostende.be

14.-17.05.2015 D Internationales Drachen- und Windspielfes Norddeich

Auf dem Wiesengelände gleich an der Nordsee findet am Himmelfahrtswochenende das Treffen mit Flugshows und Nachtfliegen statt.
Internet: www.drachenfes-norddeich.de

16.-17.05.2015 D Donaueschinger Drachentage

Auf dem Verkehrslandeplatzes Donaueschingen-Villingen findet am Wochenende das Drachenfes unter Moderation von Martin Schob und Rainer Neuner statt. Internet: www.dc-baar.com

22.-25.05.2015 D Pflingstfliegen Artlenburg

Auf der Artlenburger Wiese an der Elbe findet das gemeinsame Drachenfiegen zu Pflingsten statt. Internet: www.drachenwiese-artlenburg.de

23.-24.05.2015 D 4. Deutsche Meisterschaft Kitebuggy Open/Master

Pflingsten wird auf Borkum das Finale der Meisterschaftswertung der Buggyfahrer ausgetragen. Internet: www.gpa.de

29.-31.05.2015 D 28. Kamen Kite

Traditionelles Familiendrachenfes auf dem Segelflugplatz Derner Straße in Kamen. Internet: www.kite-kamen.de

Juni 2015

18.-21.06.2015 D 31. Int. Kitefliersmeeting Fanø

Das beliebteste Treffen der Drachenfieger findet wieder auf der dänischen Nordseeinsel statt. Internet: www.kitefliersmeetingfanoe.de

Juli 2015

04.-05.07.2015 D 5. Wolsing-Treffen

In der Woche vom 2. bis 8. Juli treffen sich die Drachenfrien, um Lenkdrachen von Günter Wolsing oder deren Nachbauten in St. Peter-Ording zu fliegen.
Internet: www.wolsing-drachen.de

24.-26.07.2015 D 9. Drachenfes Schillig

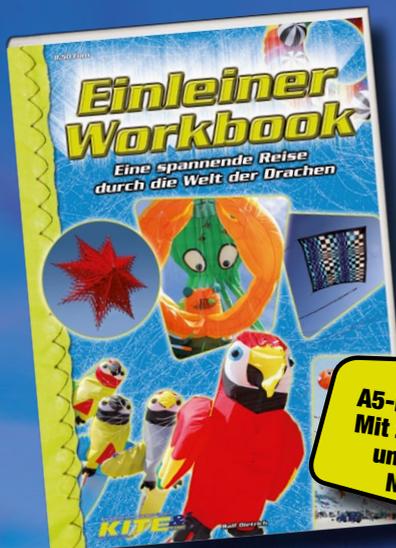
Unter dem Thema Märchenwelt findet das traditionelle Drachenfes an der ostfriesischen Kiiste statt.
Internet: www.anuwat.de

August 2015

07.-09.08.2015 D 9. Drachenfes St. Peter-Ording

Am Ordinger Strand an der Nordsee startet das beliebte Drachenfes mit Familienspektakel. Internet: www.drachenfes-st-peter-ording.de

▼ ANZEIGEN



Jetzt bestellen!

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

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

IM INTERNET

www.alles-rund-ums-hobby.de oder
telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



Text und Fotos:
Bertrand Boone

Snowkite-GPS-Race in den Abruzzen

ROCCARASO

Eine herrliche Woche in Roccaraso möchten wir in diesem Bericht zusammenfassen. Die Location des Events liegt in den Abruzzen, einer Gebirgskette in Mittelitalien, etwa zwei Fahrtstunden von Rom entfernt. Hier nahmen wir – nach einer langen Anreise im Auto von 1.000 Kilometern – am World Snowkite Contest 2015 teil.

Niccolò Simone und Tommaso Caldani, die beiden führenden Köpfe des Organisations-Komitees, hießen die Teilnehmer persönlich willkommen. Die 40 handverlesenen Top-Rider sollten vom 26. Januar bis 1. Februar an dieser zweiten Ausgabe des GPS-Contests teilnehmen. In einem engen Zeitrahmen von nur anderthalb Stunden und auf einem Kurs, der von Rennleiter Niccolò ausgewählt wurde, ging es auf eine Runde, die dann auf Kite Tracker übertragen wurde, einer Smartphone-App, die GPS-Technik verwendet. Ziel war es dabei, eine maximale Punktzahl zu erreichen, und zwar durch das Optimieren der Route, der Entfernung und durch das Erreichen einer bestimmten Höhenlage, wobei jeder dieser Parameter mit verschiedenen Anteilen bewertet wurde.

Per GPS

Das erste Rider-Meeting fand am Montagmorgen vor dem Hotel Pizzalto statt, dem Hauptabfahrtspunkt des gesamten Ski-Resorts. Dabei wurden das Organisationsteam sowie das Rennprogramm vorgestellt, welches natürlich stark von den Wetterverhältnissen abhängig ist. Der Nachmittag war dann für das Testen der Ausrüstung und der GPS-Geräte vorgesehen, an einem flachen Spot namens Vallefreda, einer schönen, offenen Fläche umgeben von einem ausgedehnten Waldgebiet. Unmengen an Schnee, gerade erst am Vortag frisch gefallen, und ein klarer Wind sorgten hier für einen guten Start. Was für ein toller Auftakt für die gesamte Woche.

Die Teilnehmer
und Organisatoren





Traumhaft: das Plateau von Aremogna

Miglia und Aremogna

Am sonnigen Dienstag entdeckten wir von der Höhe der Seilbahnstation auf dem Monto Pratello das weite und unberührte Plateau von Aremogna. Das Rennen musste allerdings wegen Windmangels an diesem Tag abgesagt werden, und wir verbrachten die Zeit stattdessen mit Skifahren auf den gut ausgebauten Pisten des Resorts.

Dafür wehte dann an den beiden folgenden Tagen ein perfekter Wind, und die Rennen konnten auf frischem Pulverschnee durchgeführt werden: Am Mittwoch zwei Läufe im Tal von Miglia und am Donnerstag, als der Wind wieder mit über 30 Knoten

blies, endlich auch ein Lauf auf dem herrlichen Plateau von Aremogna. Dieses perfekte Rennen fand unter heftigen Bedingungen statt, denn wir waren alle mit kleinen Kites angetreten. Aber die Rider holten wirklich das Beste aus diesem Spot mitten in der Wildnis heraus!

Am Freitag mussten wir dann erneut eine Auszeit nehmen, denn es gab heftigen Schneefall mit Sturm. Dies erlaubte es uns aber, die lokalen Spezialitäten zu entdecken und auszuprobieren, und ein bunt gemischtes Team aus Piloten vieler Nationen verbrachte ein paar unvergessliche Stunden in einem typisch italienischen Restaurant in Pizzalto.

Im Schneesturm wählt Cédric Joubert die Peak2



Snowkiten im Neuschnee auf dem Plateau von Aremogna





Über dem Plateau von Monte Pratello fliegen die Racekites



Top-Rider: Jonas Lengwiler und Dominik Zimmermann bei der Teambesprechung



Alex Robin legt sich mit der neuen Sonic-FR ordentlich ins Zeug



Autor Bertrand Boone bei der feuchtfröhlichen Abschlussfeier

Monte Pratello

Der Contest schloss dann am Samstag mit einem Flag-Race auf dem Plateau von Monte Pratello ab. Das Race war als Rundkurs mit drei Marken abgesteckt und die Rennzeit betrug eine Stunde. Hier ging es wirklich nur um Speed! Zur Abschlussfeier ging es in ein schönes Dorf namens Rivisondoli, wo es im Country Club ein tolles Buffet auf die Teilnehmer gab. An dieser Stelle möchten wir dem Organisationsteam, dem Skiresort und den Hotels wie dem Restaurant Roccaraso unseren Dank für die freie Unterkunft aussprechen. Forza Italia! ■



Warek Arnaud vertraut auf die Chrono

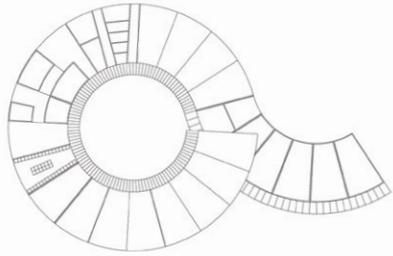
RESULTS SNOWBOARD

1. Reinhold Gehr, Österreich, Flysurfer
2. Romain Luppi, Schweiz, Ozone
3. Michele Leoni, Italien, HQ-Powerkites
4. Luca Mastalli, Italien, Ozone
5. Didier Botta, Frankreich, Rapace

RESULTS SKI

1. Dominik Zimmermann, Deutschland, Ozone
2. Jonas Lengwiler, Schweiz, Ozone
3. Stefano Gigli, Italien, Ozone
4. Alex Robin, Frankreich, Flysurfer
5. Giuseppe Airoldi, Frankreich, Ozone
6. Gauthier Alghisi, Frankreich, HQ-Powerkites
7. Warek Arnaud, Frankreich, Ozone
8. Andrea di Lisa, Italien, HQ-Powerkites
8. Remi Dineur, Frankreich, Ozone
10. Gianvittorio Galtarossa, Italien, Flysurfer

Spektrum



Beachhouse Fanø

Auf Fanø hat man seit einem Jahr daran gearbeitet, einen Ort für alles rund um das Thema „Wind“ zu finden. Für die Planung eines multifunktionalen Beachhouse wird zum 1. Mai ein Antrag an die dänische Regierung gestellt. Mit der Entscheidung der derselben wird dann im August 2015 gerechnet. Die Leser der **KITE & friends** werden auf dem Laufenden gehalten. Projektleiter Ole Reinsborg wünscht allen ein schönes Kitefliegersmeeting und einen tollen Sommer auf Fanø!



Sparen an der Fanø-Fähre

Wie bereits in den vergangenen 25 Jahren gibt es zum 31. Internationalen Kitefliegersmeeting wieder die bis zu 30 Prozent verbilligte Fähraktion. Der Meldeschluss ist der 20. Mai und der Kartenversand erfolgt bis zum 30. Mai. Infos und Anmeldeformulare unter: www.fanoe-info.de. Infos unter: www.kitetracker.com/gps/contest

▼ ANZEIGE

Drachenforum



Am 19. März wurde das Drachenforum.net auf neue Beine gestellt und bietet nun intelligente Features wie ein Lexikon, einen Terminkalender und eine komplett neue Drachenbörse. Der Besuch auf www.drachenforum.net lohnt sich; dort gibt es viel zu entdecken.



FLYSURFER
KITEBOARDING

PREPARE TO
BOOST

LIFTOFF: MARCH 2015

Defy gravity and register for your test flight at boost.flysurfer.com

THE HIGH-PERFORMANCE L.E.I ROCKET

Unleash its power!

Sizes 7 / 9 / 11 / 13 / 15 LW / 18 LW
Airstyle, Big Air, Race

Snowkiten in China, oder: „Smokiten“ in China

THINK BIG!



Ende Dezember 2014 erhielt ich einen Anruf von Johann Civel: „Was machst Du in der ersten Januarwoche? Und was hältst Du von einem Snowkiting-Trip nach China?“ Nachdem ich etwa fünf Sekunden lang angestrengt nachgegrübelt hatte, antwortete ich: „Okay!“ Ich bin immer gerne dazu bereit, neue Snowkite-Ziele zu erkunden, besonders mit Johann, mit dem ich schon oft unterwegs war. Und so kam es, dass wir am 1. Januar 2015 in den frühen Morgenstunden, und gerade so wieder bei Kräften nach einer durchzechten Silvesternacht, am Flughafen ankamen. Lyon, Amsterdam, Peking, Jilin: Eine Reise von mehr als 24 Stunden galt es zu bestehen!

Text und Fotos:
Bertrand Boone

Der Flugplatz von Jilin, Nordostchina, in der Region Mandschurei: David, Ozone-Händler in China, wartet schon auf uns. David ist Chinese und sehr aktiv in der Kiteboarding-Szene; insbesondere hat er den chinesischen Tourstop der PKRA Worldtour vor ein paar Monaten organisiert. Er ist es auch, der uns hierher eingeladen hat, um das Snowkiten zu demonstrieren und in seinem Land bekannt zu machen.

Erste Demo

Nach einer willkommenen Dusche in unserem komfortablen Hotel treffen wir uns in einem typischen Restaurant, um die lokalen Spezialitäten zu versuchen: Wir essen Quallen, Grashüpfer und Hühnerfüße, schlürfen Knochenmark mit dem Strohalm, und probieren noch viel mehr, das nicht eindeutig

identifiziert wird – was wahrscheinlich besser so ist! Zum Essen gereicht wird ein 65-prozentiges Alkoholgetränk, in dem Schlangen und Würmer schwimmen ... aber uns schmeckt alles. Zurück im Hotel brauchen wir mit der Erschöpfung der Reise, dem Jetlag von 7 Stunden sowie dem Alkohol an diesem Abend kein Schlaflied für die Bettruhe.

Am nächsten Morgen geht es dann zur Sache. Nach dem Frühstück aus nährstoffreichem Reisbrei zieht es uns auf den riesigen zugefrorenen See im Stadtzentrum. Die Eisfläche von 50 Zentimetern Dicke ist mit etwa 1 Zentimeter Schnee bedeckt; die Temperaturen liegen bei minus 15 Grad Celsius. David hat etwa zwei Dutzend Chinesen zu unserer Vorführung eingeladen. Johann liefert ein paar Erklärungen in Englisch ab, die David auf Chinesisch übersetzt. Unsere zukünftigen Snowkiter scharen sich um Johann, knipsen ihn aus allen Blickwinkeln und stellen viele Fragen: Sie scheinen wirklich enthusiastisch zu sein. Dann wird es Zeit für die eigentliche Vorführung und die Zuschauer geraten außer sich: Sie schreien wie wild, wenn Johann mit der 8-Meter-Summit von Ozone seine Sprünge im böigen Wind macht. Ich finde die Gegend nicht besonders inspirierend, mache aber trotzdem ein paar Fotos





Der Kitesport muss in die belebten Städte, hier: Jiling

mit Fischern und Eiszapfen im Vordergrund und mit einigen Wohnblocks im Hintergrund. Ein paar der Chinesen, die bereits Kitesurfen können, versuchen es auf dem Eis, mit wechselndem Erfolg; jeder Sturz tut übel weh, aber alle sind hochmotiviert. Am Abend treffen wir uns wieder zu einer guten Mahlzeit, und es wird erneut viel angestoßen: „Ganbei! Hoch die Tassen!“

Resort mit Snowkite-Zone

Am nächsten Morgen nehmen wir den ultramodernen Schnellzug nach Shenyang, wo wir im besten 5-Sterne-Luxushotel der Stadt absteigen. Wir treffen den Coach des Snowboard-Teams sowie zwei Slalom- und Frauen-Windsurf-Champions, von denen einer außerdem ein Kitesurfing-Instruktor ist. Dann machen wir uns auf den Weg nach „Songhua Lake Resort“, einem brandneuen Skiresort, das noch gar nicht geöffnet ist. Der Manager möchte eine Snowkite-Zone in sein Resort integrieren – eine



Mit der Kraft des Windes am Songhua Lake

Weltpremiere, wie er sagt – und er brennt darauf, unseren Rat dazu zu hören. Die vorgesehene Location ist genau in der Mitte zwischen den Skipisten, und zwischen zwei Sesselliften! Wir erklären ihm, der Standort sei nicht gerade ideal, aber David möchte, dass Johann es trotzdem versucht. Es weht ein starker Wind aus wechselnden Richtungen, aber Johann reitet dennoch die Hänge mit dem 8-Meter-Kite ab. Bei der Abfahrt in die andere Richtung gilt es außerdem, etwa 100 Skilehrer-Anwärter zu umfahren, und das noch zusätzlich zu den Seilen der Skilifte! Nach 10 Minuten gibt Johann auf, denn er hält das Ganze für zu gefährlich; der Manager sieht enttäuscht aus. David will es trotzdem ebenfalls probieren: Wir versuchen, ihm das auszureden, aber Chinesen haben ihren Stolz. Und los fährt er mit seiner 11-Meter-Summit – und das Unvermeidliche geschieht: Noch bevor er richtig auf dem Snowboard steht, hebt er steil nach oben ab, direkt in Richtung Seile und Pfeiler; zu seinem Glück kann ich nach vorne hechten und den Kite fangen! Der Manager der Skistation erklärt nach einigem Nachdenken, dass er die Zone für die Snowkiter in einen anderen Abschnitt verlegen will, wo er einen Teil des Waldes abholzen wird, der die Skipisten begrenzt. Kein Kommentar!

Jetzt wird's besser!

Am Nachmittag gehen wir noch auf einen anderen, besser geeigneten See, und bei viel schwächerem Wind absolvieren die beiden Mädels erfolgreich ihr erstes Training: Sie sind überglücklich! Eine der

An den Spots erklärt Johann Civel das Snowkiten



Die jungen Chinesinnen lernen schnell und sind talentierte Kiter



▼ ANZEIGEN



Stuntkiting
Paul May

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 und auf Seite 48 im Heft.

NEW SingleSkin Kite

4-Line Allroundkite
Buggy
MTB
Street
4 sizes 2.0-5.0m²



UX
URBAN KITES
CRUISER

www.urbankites.de www.siegersvliegers.nl

Direkt an der Seilbahn findet diese Präsentation statt



Auf dem Titel: Die Zeitung von Harbin berichtet über den Sport

beiden macht rasch Fortschritte und zieht sogar die 15-Meter-Chrono hoch. Das andere Mädchen – es hat noch nie Snowkiting ausprobiert – bleibt bei der 8er-Access. Und wieder endet der Tag bei einem guten Essen, und weil das gesamte Team mit den gemachten Erfahrungen zufrieden ist, wird wieder einmal viel Bier getrunken.

Präsentation und Ganbei

Morgens brechen wir früh auf, um mit dem Auto ins zwei Stunden entfernte Changchun zu fahren. Es ist sehr kalt und die weiße Landschaft wirkt leicht monoton, trotz des Sonnenscheins. Zuerst kiten wir wieder auf einem enorm großen, zugefrorenen See, dessen Ende wir nicht einmal erkennen können. Wieder gibt es Unterricht für eine kleine Gruppe von motivierten Leuten, ein Restaurantessen und „Ganbei!“. Durch das viele Zuprosten verpassen wir leider unseren Zug, aber zum Glück können wir einfach den nächsten nehmen. Die Sicherheitschecks am Bahnhof sind genauso streng wie an einem Flughafen: Wir gehen lieber kein Risiko ein und schummeln nicht.

Cover-Session

Der letzte Stopp unserer Reise heißt Harbin. Eine Stadt mit 6 Millionen Einwohnern, die bekannt ist für ihre Eisskulpturen und ihre ... Luftverschmutzung!

Wir kiten zwei Tage lang auf dem Songhua Fluss. Und auch hierhin hat David wieder viele Kiter und Journalisten eingeladen. Unser Artikel wird auf der ersten Seite der lokalen Zeitung erscheinen, mit einer Auflage von 10 Millionen – exzellente Werbung für das Snowkiten! Bei leichtem Wind und einer durch den Smog stark verminderten Sicht liefert Johann seine Show mit der 15-Meter-Chrono ab. Für das Lokalfernsehen springt er von einem aus Eis gebauten Kicker, trotz harter Landungen.

Aussichten!

Zusammenfassend kann man sagen, dass das Snowkiten in China eine Zukunft haben könnte, aber nicht in den Bergen, wo niemals jemand hingehht, sondern in den Städten, wo das kalte Klima diesen Sport für 4 bis 5 Monate im Jahr möglich macht. Die (sehr) reichen Chinesen, die wir trafen, sind Riesenfans und hochmotiviert, was das Snowkiten angeht. David will im nächsten Januar in Harbin einen großen Wettkampf ausrichten, mit Snowkitern aus der ganzen Welt und mindestens 10.000 Dollar Siegesprämie für den Gewinner! Eins steht fest: Die Chinesen leben nach dem Motto „Think big!“, doch wer weiß: In dem Land, wo vor Tausenden von Jahren die Drachen erfunden wurden, könnte sehr wohl die Zukunft des Snowkitens liegen. Na dann Ganbei!

Örtlicher Snowkiter in Changchun



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 2/2015



Die Top-Themen:
Traction: Matrix II – Hös heftigster Closed-Cell, Single-Skins – Innovation auf ganzer Linie; Lenkdrachen: Wahrer Maestro – Ausgewogene Komposition, Scharfe Kiste – Neue Wasabi von Spiderkites

€ 6,50

KITE & friends 1/2015



Die Top-Themen:
Traction: Kraftmeier Twister von Peter Lynn, Kapverden – Wieso man auf Sal so perfekt kitet; Lenkdrachen: Die Hugo-Zwillinge, Julius Boeker – Entwickler des Intruder

€ 6,50

KITE & friends 6/2014



Die Top-Themen:
Traction: Wenn Cooper aufdreht, Meistertitel verteidigt; Lenkdrachen: Alexander Hesse sagt wie es geht; Einleiner: Cloud Bird; Events: Schlacht der Surfer

€ 6,50

KITE & friends 5/2014



Die Top-Themen:
Traction: Voltage von Peter Lynn, PKD Buster jetzt mit Bar; Lenkdrachen: Spyder, Trickflug-Trend; Einleiner: Eddy Duo; Events: 30 Jahre Fano, 24-Stunden: Kraftprobe für 130 Buggykiter

€ 6,50

KITE & friends 4/2014



Die Top-Themen:
Traction: Depower-Highlights – Montana 8, Speed 4 Lotus und Chrono, Neue Hornet von Peter Lynn; Lenkdrachen: Burnout – Radikale Trickkasper; Einleiner: Ultra Foil 15, Himmlische Botschaften – Airbanner-System im Test; Events: Büsum

€ 6,50

KITE & friends 3/2014



Die Top-Themen:
Traction: Alles Lite! – Ozones neue Summit – Innovation auf Gopro, Rollei und Midland im Härtestest; Lenkdrachen: Superfly, Trainer von Wolkenstürmer; Workshop: Wolsings B1; Einleiner: Emong; Events: Indranesien

€ 6,50

KITE & friends 2/2014



Die Top-Themen:
Events: Snowkitemasters – Rock the French Alps, World Wide Kite Workshop – Drachenbau per Facebook; Traction: Carbon-Achsen, Kreta – Schnee im Kiter-Paradies; Lenkdrachen: Sportsman, Stranger

€ 6,50

KITE & friends 1/2014



Die Top-Themen:
Events: Festival de Cometas – In Fuerteaventuras Dünen der Drachen, Europameisterschaft – Buggymeister auf Borkum; Traction: Kraftwerk – Lynys dritte Reactor, Supra – Buggykonzept vom MG-Kites; Lenkdrachen: 25 Jahre Paraflex

€ 6,50

KITE & friends 6/2013



Die Top-Themen:
Traction: Striker – Mehr als der Anfang, Regisseur an Board – Werde Dein eigener Filmemacher, Ozones Quantum setzt Maßstäbe; Lenkdrachen: Slash – Haute Cuisine mit Protz-Faktor, Stratus

€ 6,50

KITE & friends 5/2013



Die Top-Themen:
Traction: Pro-Modell – Buster von PKD aufgewertet, Longboards – Neuer Kite-Trend; Lenkdrachen: Neue Einstiegs-Paraflex von Wolkenstürmer, Vierleiner Mojo; Events: Kitefliersmeeting Fano

€ 6,50

KITE & friends 4/2013



Die Top-Themen:
32 Seiten Kiteboarding-Special; Traction: Young Guns rocken, Actioncam-Test: GoPro, Rollei und FlyCam; Lenkdrachen: ADXs von Air-One; Events: Speedkite-Contest, Kiten am New Smyrna Beach – Florida-Feeling

€ 6,50

KITE & friends 3/2013



Die Top-Themen:
Traction: Speed 4 – Flyersurfers Flaggschiff, BBS-Cruiser – Glänzende Modellpflege; Lenkdrachen: Auf den Spuren des Hawke; Workshop: Richtiges Gewichtstuning bei Trickfliegern; Einleiner: Highlighter – 350 Zentimeter Leuchtkraft

€ 6,50

KITE & friends 2/2013



Die Top-Themen:
Traction: Xplone – Peter Lynn Schnee-Wunder, Kiten unter Strom – Fantastische Windenergie-Projekte; Lenkdrachen: Reloaded, Youngtimer – Lenkdrachen mit Charakter; Events: Fuerteventura – Kiten während Deutschland friert

€ 6,50



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.alles-rund-ums-hobby.de

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, Kitefliers Meeting 2010, KAPINED/10

€ 5,50

Sport & Design Drachen 3/2010



Die Top-Themen:
I'll back and C'est la vie, darling von horvath.ch
Steel von Scirocco Kites, Drachenfest in Grönitz, Dracheneise 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 Kitefliersmeeting, Kite & Cruise-Dreamtour II

€ 5,50

Sport & Design Drachen 3/2009



Die Top-Themen:
Fünf Zeldendrachen vom Spielwarenhaus Ahlert, Großlenkdrach im Eigenbau, Tatum 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, Viiegerfest 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. Kitefliersmeeting 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.alles-rund-ums-hobby.de

Deine Bestell-Karte findest Du im Heft.

Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120,
E-Mail: 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.

Text und Fotos:
Denise Stauber

Swiss Snowkitetour 2015

SCHNEE, KITER UND GEDULD

Für die Rennleitung erwies sich die diesjährige Tour als wahre Nervenprobe, wusste man doch bis zum letzten Tag nicht, ob es ein Novum bei der Swiss Snowkitetour geben würde: Nämlich keine drei Läufe ansagen zu können und somit keine Wertung zu erhalten. Und das, obwohl fünf Race-Tage angesetzt waren!



Großes Starterfeld auf dem Silvaplannersee

Angefangen hatte alles in Les Rousses. So viel Schnee lag noch nie – und wir waren erstaunt, wie viele Schneefräsen es in dieser Region gibt. Diese Schnee-Massen erforderten für ein Vorwärtskommen einiges an Wind – der blieb aber zum großen Teil aus. Das Ergebnis von zwei Tagen: ein Lauf von 15 Minuten, viele gute Gespräche und Sandwiches inklusive ausgekochtem Glühwein.

Silvaplana

In Silvaplana hatte sich die Swiss Snowkitetour für die Races und den Speed Contest wieder mit dem Ozone Snowkitemasters zusammengeschlossen. An einem super sonnigen Tag und bei ausgelassener Stimmung versammelten sich über 50 Fahrer zum General Briefing. Rennen konnten an diesem Tag keine gefahren werden, aber die Rider hatten Spaß, sich beim Speed Contest zu messen. Das bekannte fette Grinsen verzierte dann auch so manches Gesicht beim „Apero“ am Abend.

Am zweiten Tag schüttelte Frau Holle ihre Decken aus und wir warteten auf den Wind. Entgegen allen Wetterprognosen setzte der Malojawind um 13 Uhr mit über 20 Stundenkilometern ein. Dies sorgte für einen kurzen Adrenalinstoß bei den Ridern des Ozone Snowkitemasters, welche den Tag anstatt auf Wind zu warten lieber mit Pizzen oder Touren in den Bergen verbracht hatten. Wir Wartenden hingegen hatten uns zu sicher gefühlt und ein wenig zu lange getrödelt – der gestartete Lauf musste dann mangels Wind wieder abgebrochen werden. Aber die Aufregung war es wert, denn sie heizte alle so richtig an für den dritten Tag.

Endlich: Start zum Wettkampf
der Swiss Snowkitetour



RESULTS MEN SKI

1. Florian Gruber, Deutschland, mit Ozone Kites
2. Jonas Lengwiler, Schweiz, mit Ozone Kites
3. Dominik Zimmermann, Deutschland, mit Ozone Kites



RESULTS MEN BOARD

1. Gehrer Reinhold, Österreich, mit Flysurfer Kites
2. Jörg Lammerskitten, Schweiz, mit Libre Kites
3. Bernd Spiering, Deutschland, mit Libre Kites



Am Himmel: vornehmlich Racekites neuester Bauart



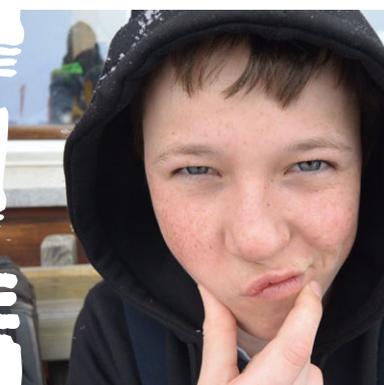
RESULTS WOMEN SKI

1. Andrea Caffuri, Schweiz, mit diversen Kites
2. Polly Crathon, GB, mit Ozone Kites
3. Martina Brinz, Deutschland



RESULTS WOMEN BOARD

1. Eliska Parma, Österreich, mit JN-Kites
2. Afroditi Balaska, Griechenland
3. Iris Schneider, Schweiz



Für Nachwuchs ist gesorgt, hier Beno Knechtle

Letzter Tag

Die Teilnehmer des Ozone Snowkitemasters waren wieder mit von der Partie und wir warteten gemeinsam bei Würsten und Tee auf Wind. Rider wie auch Rennleitung knieten vermehrt nieder, um den Wind-Gott um Gnade zu bitten. Um 14 Uhr ließ dieser sich erweichen und wir starteten den ersten Lauf. Es ging sofort zur Sache und die Rider schenkten sich keinen Meter. Dominant auf den Skiern war Ozone mit den Chronos, sprich Florian Gruber, Jonas Lengwiler und Dominik Zimmermann. Bei den Bordern sah es ein wenig anders aus – der Neuankömmling dieses Tages, Gehrer Reinhold, führte mit Flysurfer das Feld an, dicht auf seinen Fersen die Libre-Fahrer Jörg Lammerskitten, Bernd Spiering und Kolja Löwen. Es war schön zu sehen, dass Material allein keine Sieger macht. Stramme Schenkel, taktisches Fahren und Erfahrung spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Girl-Power

Die sieben Mädels – verteilt auf die beiden Kategorien Board und Ski – lieferten sich ebenfalls spannende

Rennen. Eliska Parma verteidigte ihren Titel in der Kategorie Board erfolgreich. Die Neuentdeckung Andrea Caffuri sorgte für einen Überraschungssieg – sie heimste sich den Schweizer Meisterinnentitel in der Kategorie Ski ein.

Besonderheiten

Eine Besonderheit bei dieser Tour war die Teilnahme der Kinder von Roger Knechtle, dem ehemaligen Schweizer Meister: Aischa und Beno Knechtle fuhren als Junioren die Tour mit. Beno Knechtle schlägt immer mehr seinem Vater nach – seine Leistungssteigerung in den letzten Jahren ist beträchtlich.

Ein großes Dankeschön gilt den Organisatoren des Ozone Snowkitemasters und deren wie unseren Helfern wie auch unseren Sponsoren – ohne Euch wäre so ein Event gar nicht möglich. Wir freuen uns besonders, dass wir vom Organisationsteam im nächsten Jahr einen Wechsel auf eine jüngere Generation vornehmen können. Ein neues Rennleitungsteam kann aufgebaut werden, was das Fortbestehen der Swiss Snowkitetour gewährleisten wird.

MEHR INFOS

INTERNET-TIPP:

Die gesamte Rangliste und alle Sponsoren können unter www.snowkitetour.ch eingesehen werden.



Glücklich: Die Wertung der Tour steht

Text: Björn Lewalter
Fotos: Christian Hafner,
Björn Lewalter,
Bertrand Boone

Peter Lynns neuer Depowerkite Leopard



Großkatze im Absprung

Diesen Winter hatten wir das Glück, den neuesten Openceller aus dem Hause Peter Lynn ausgiebig testen zu können. Er hört auf den Namen Leopard und wurde von uns auf dem Col du Lautaret in der Nähe von Grenoble auf Herz und Nieren getestet. Wir waren gespannt, wie sich diese Raubkatze im französischen Hochgebirge behaupten würde.

Der Kite wird in einem sehr funktionalen Rucksack mit vielen Befestigungsmöglichkeiten für Ski und Snowboard, sowie zusätzlichem Stauraum und darüber hinaus mit angenehmem Tragekomfort ausgeliefert. Die aktuelle Magnetbar aus Aluminium ist samt Leinen separat beigelegt; sie wurde mit ein paar netten Features ausgestattet. So sind an den Windern verdeckte Gummibänder angebracht, mit

denen sich die aufgewickelten Leinen fixieren lassen. Griffmulden im Gummiüberzug sorgen für guten Halt, auch mit dicken Handschuhen.

Die Bar muss vor dem ersten Flug noch am Kite angeleint werden. Damit dabei jedoch nicht versehentlich die Seiten verwechselt werden, ist auf ihrer Unterseite ein unmissverständliches „Wrong Way“ in das Aluminium eingestanz. Das Anleinen an sich geht durch die verwechslungssichere Bucht- und Knoten-Kodierung an Steuer- und Depower-Leinen problemlos und schnell vonstatten. Die Leopard ist, wie von uns aus Sicherheitsgründen immer wieder auch für Open-Cell-Kites gefordert, mit einer standardmäßigen fünften Leine ausgestattet, die im Extremfall durch einfaches Wegschieben des oberen Teils des Chickenloops innerhalb von Sekunden für absolute Drucklosigkeit sorgt.

Die Bar wirkt sehr aufgeräumt und übersichtlich, denn trotz der insgesamt fünf vom Kite ausgehenden Leinen kommen nur vier an der Lenkstange an. Die Depower-Leinen werden nämlich bereits nach wenigen Metern in einem Y zu einer einzigen Leine zusammengefasst und so zum Chickenloop geführt. Hier lässt sich auch der Grunddruck an einem leichtgängigen **Clamcleat Adjuster** einstellen, wobei wir jedoch aufgrund des sehr guten Depowers den Adjuster kaum verwendet haben.

Viel Hangtime: Mit Lynns Großkatze lässt es sich genüsslich schweben





Ein perfekter Freerider mit guter Depower-Wirkung für schnelle Abfahrten

Die fünfte Leine läuft, damit sie sich nicht um die Frontleinen wickeln kann, durch das Zentrum des Loops, wo sie mittels eines Rings an der ebenfalls im Lieferumfang enthaltenen Safetyleash befestigt wird. Nach mehreren Rotationen in eine Richtung lassen sich die Frontleinen an einem **Swivel** oberhalb des Chickenloops von Hand ausdrehen.

Aufstieg

Doch nun genug der Technik: Wir waren heiß darauf, diesen Kite auf dem neuesten technischen Stand an einem der schönsten Snowkite-Spots der Alpen, dem Col du Lautaret, zu testen. Bei Winden um die 15 Knoten zogen wir zunächst die 9er-Leopard in die französische Winterluft.

Nachdem wir den Kite ausgelegt und die Schleppkante mit etwas Schnee beschwert hatten, startete die Leopard ohne Probleme und wir konnten uns das erste Mal auf die Pyramide (das Wahrzeichen dieses Kitespots) hinaufloopen. Die Drehgeschwindigkeit liegt im mittleren Bereich und ist insbesondere bei den kleinen Größen sehr angenehm, da nicht zu nervös und zappelig.

Beim anschließenden Bergabfahren macht sich die gute Depower-Fähigkeit der Leopard bemerkbar. Schiebt man die Bar komplett von sich weg, lässt

sie sich in der Luft fast drucklos hinterherziehen und im ungespurten Schnee kommt Freeride-Fee-ling auf. Mit etwas Übung kann man sich dank der guten Querkräfte beim Loopen des Kites die unberührten Hänge hinaufziehen lassen und im Anschluss die Abfahrt im Tiefschnee genießen.

Get up!

Doch Freeride ist natürlich nicht alles – uns haben insbesondere auch die Sprungeigenschaften interessiert. Lenkt man die Leopard schwungvoll aus der Fahrt nach hinten, liftet sie den Rider auf eindrucksvolle Höhen. Bei der 9-Quadratmeter-Version lässt jedoch die Hangtime etwas zu wünschen übrig, was wir bei geringer werdendem Wind mit recht unsanften Landungen bezahlen mussten. Jetzt war es an der Zeit, auf die 13,5er-Größe zu wechseln. Natürlich dreht die zugstärkste Leopard ihrer Größe entsprechend deutlich langsamer, aber bei vollem Lenkeinschlag immer noch ausreichend, um den Piloten auch steile Berge hinaufzuloopen. Auch in dieser Größe ist die Depower-Wirkung sehr gut, sodass selbst plötzlich auftretende Böen gut abgefangen werden können.

Die recht hohe Streckung des Kites macht sich im Flugverhalten insbesondere in den großen Größen positiv bemerkbar. So ist der Lift angenehm und

LEOPARD

HERSTELLER: Peter Lynn
VERTRIEB: Vliegerop
INTERNET: www.peterlynn.com
KATEGORIE: Depower

GRÖSSE:	PREIS:
Leopard 7.0 rtf	1.129,- Euro
Leopard 9.0 rtf	1.209,- Euro
Leopard 11.0 rtf	1.279,- Euro
Leopard 13.5 rtf	1.329,- Euro

Für wen?

Mit der Leopard ist Peter Lynn ein großer Wurf für den Einsatz auf Schnee und mit dem Landboard gelungen. Extrem stabil, ohne jegliche Anzeichen von Front- oder Backstall werden sich vor allem Old-School-Kiter an ihrer guten Hangtime begeistern. Aufgrund ihres hohen Sicherheitsstandards durch die fünfte Leine und des gutmütigen Flugverhaltens kann die Leopard jedoch auch Aufsteigern uneingeschränkt empfohlen werden. Peter Lynn ist ein hervorragender Freeride-Kite gelungen, der in jeglicher Hinsicht eine echte Alternative zum großen „0“ darstellt.

BJÖRN LEWALTER



Mit 24 Kammern und größerer Streckung hat die Leopard Potenzial

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



stetig und auch für „Old-Schooler“ nicht zu explosiv. Im Sprung wird man auf mittlere Höhen gehoben, doch das wirklich Erstaunliche bei der 13,5-Quadratmeter-Version ist ihre enorme Hangtime. Bei fast schon an Segelflug erinnernden Sprüngen bietet sich ausreichend Zeit für Grabs und Rotationen. Dabei ist die Position im Windfenster immer gut zu erspüren und so der Kite fast blind zu kontrollieren.

Do big!

Wir waren aber nicht an einen der bekanntesten Hanggliding-Spots der Alpen gereist, um in der Ebene herumzuhüpfen. Also nichts wie rauf auf den ersten kleineren Hügel! Oben angekommen, den Kite depowern und mit Ski oder Snowboard gegen den Hangaufwind bergab fahrend Anlauf nehmen. Powert man die im Zenit stehende Leopard nun an, hebt man sanft ab und wird vom Hangaufwind, anders als bei klassischen Sprüngen, rückwärts gen Tal getragen – ein beglückendes Gefühl absoluter Schwerelosigkeit. Wir machen in diesem Zusammenhang jedoch darauf aufmerksam, dass Hanggliding großes Können in Bezug auf die Kite-Beherrschung und Raumorientierung erfordert und nur von absoluten Experten versucht werden sollte. Grundsätzlich sind die aktuellen Snowkites zu diesen Manövern in der Lage, aber sie wurden nicht für hohe Flüge von Bergen entwickelt.

Aus eigener Erfahrung können wir sagen, dass man zwar auch aus größeren Höhen immer wieder unten ankommt, die Landung aus dem Rückwärtsflug jedoch eine vertrackte Sache ist. Hierzu muss man den, in der Flugphase genau im Zenit stehenden, Kite wieder vor sich bringen. Am besten

gelingt das durch einen Kite-loop, doch genau dabei reagiert die große Leopard leider etwas träge. Es dauert einfach zu lange, bis die 13,5er durch das Windfenster gewandert ist. Und so mussten auch wir einige harte Einschläge einstecken, bis wir den Trick mit diesem Kite heraushatten, indem wir einfach früher gegenlenkten.

Restart und Einsatz

Bei so vielen Abstürzen in den Tiefschnee konnten wir natürlich auch die Wiederstart-Eigenschaften ausgiebig testen. Es überraschte uns dann schon ein wenig, dass es aktuell noch Kites mittlerer Streckung gibt, die sich nicht durch einfaches Ziehen an einer Leine umdrehen und starten lassen. Sogar der Rückwärtsstart über das Anziehen beider Steuerleinen gestaltete sich bei der Leopard etwas trickreich, war aber schließlich mit ein wenig Übung immer möglich.

Generell lässt sich sagen, dass die Leopard auch in der größten Ausführung aufgrund ihres recht schweren Tuches kein Leichtwind-Kite ist. Hier sehen wir noch Verbesserungspotenzial. Ab etwa 6 Knoten fliegt sie jedoch sehr stabil und liegt trotz ihrer recht großen Streckung extrem sauber ohne jegliche Tendenz zu Front- oder Backstall in der Luft.



Großzügiges, komfortables Bag



Moderne, funktionelle Bar mit Clamcleat Adjuster und Swivel am Chickenloop

INSIDER GUIDE

CLAMCLEAT ADJUSTER Mit dieser Klemme kann man die Depower-Leine durch Kraftschluss fixieren. Eine gute Funktion der Klemme ist auch von der richtigen Handhabung abhängig. Wir empfehlen, die Leine zuerst leicht anzuziehen, damit die Klemmung sich löst, und erst dann das Seil wieder in der neuen Lage zu fixieren.

SWIVEL Egal, ob man Rotationen macht oder den Kite um die eigene Achse loopt: Man hat immer das Problem, dass sich die Frontleinen verdrehen. Ein in den Leinen oder direkt am Chickenloop verbauter Wirbel (engl. swivel) sorgt dafür, dass sich die Leinen wieder ausdrehen lassen.



Markierung an der Unterseite der Bar

KITE & FRIENDS

gibt es auch als eMagazin



www.onlinekiosk.de



www.ikiosk.de

Weitere Infos auf

www.kite-and-friends.de/emag



QR-Code scannen
und mehr zum
eMag erfahren

Text: Christian Hafner

Fotos: Christian Hafner, Björn Lewalter, Waldemar Zoch

Die Randas von Jochum und Nesler

Pure Performance Edition

Die Südtiroler Kite-Schmiede Jochum und Nesler, vielen besser bekannt als JN, ist nicht nur Kitesurfen ein Begriff, denn neben Tubekites, Kitesurfboards und Sportmode wird mit dem Openceller-Kite Randas auch an uns Landratten gedacht. In den französischen Alpen konnten wir die Randas in der leichten Pure Performance Edition beim diesjährigen SKD Snowkite Camp eine Woche in ihrem wahren Element testen.

Die Randas standen in den Größen 10,5 und 13 Quadratmetern zum Testen bereit. Ihre Ausführung entsprach der Pure Performance Edition, bei der leichte Tücher aus der Paraglider-Entwicklung verwendet werden. Wer es etwas robuster mag, kann auf die etwas günstigere Heavy Duty Edition zurückgreifen. Der hochwertige und sehr funktionelle Rucksack zeigt sofort seine Backcountry-Genese. Spanngurte und seitliche Schutzflaschen halten das Snowboard, oder auch die Schneeschuhe, sicher am Platz. Ein Reparaturset und eine Bedienungsanleitung sind beigelegt. Der Kite ist in einem zusätzlichen Kompressionsack sauber verpackt und muss nur noch angeleint werden. Das Anleinen geht einfach vonstatten, denn zum einen sind die Leinen zum Anknüpfen miteinander verknotet und mit einem Klettverschluss an der Kappe gesichert; zum anderen hat man die Leinenanschlüsse verwechslungssicher gestaltet. Die Waage wirkt übersichtlich und aufgeräumt. Eine fünfte Leine ist ebenfalls im Lieferumfang enthalten und kann bei Bedarf einfach montiert werden. Dies könnte für Kiter, die viel alleine unterwegs sind, eine sinnvolle Option sein. Wir haben den Kite mit dem gut funktionierenden Backline-Safety geflogen.

Erste Eindrücke

Beim Auslegen der Leinen fallen noch ein paar pfiffige Details auf. Die Waage hat eine zusätzliche Verbindungsleine, die das Durchkernern des Fluggeräts verhindern soll. Und tatsächlich haben wir beide Schirme im Rahmen unseres Tests nicht zum Invertieren gebracht. Die Frontlines werden durch Ringe gebündelt. Dadurch wirkt das Setup der

Leinen sehr aufgeräumt. Es fällt damit aber nicht immer leicht, die richtige Richtung zum Ausdrehen der Leinen zu erkennen. Das korrekte Einhängen ins Safety wird durch ein angebrachtes Schild erklärt. Der Chickenloop hat die eigenwillige Form einer Acht. Das Safety muss so durch die obere Öffnung geführt werden, dass der Verlust beim Auslösen im ausgehakten Modus verhindert wird. Nach einem unhooked Manöver findet der Loop über Formschluss mit der Barstange einfach wieder seine Position. So ist es kinderleicht, sich wieder einzuhaken. Rider mit einer bevorzugten Drehrichtung beim Loopen oder Rotieren müssen die Leinen ab und zu ausdrehen, da auf einen Swivel verzichtet wurde. Die Auslösung funktioniert auch unter Last einwandfrei, und das Zusammenbauen klappt sogar mit nicht allzu dicken Handschuhen perfekt.

Abgehoben: Die Randas von JN trägt den Kiter sicher



Die deutlich gekrümmte Kappe bietet Flugstabilität

Die Depower-Leine ist kunststoffummantelt und somit verschleißarm. Für kleinere Kiter ist sie allerdings etwas zu lang, um bequem an den Adjuster zu kommen – ein paar Zentimeter weniger wären hier hilfreich. Ein schönes Feature ist die Barstange mit ihren verschiedenen Oberflächen an der linken und rechten Seite. Damit kann man auch ohne hinzusehen die korrekte Seite erfüllen.

In der böigen Luft

Die erste Session beginnen wir in ebenem Gelände mit Pulverschnee. Es herrschen böige 8 bis über 20 Knoten. Die perfekten Bedingungen also, um die 10,5er-Randas auf Herz und Nieren zu testen. Das Fluggerät füllt sich sehr zügig und steht überaus stabil am Himmel. Die Depower-Wirkung der Randas ist wirklich sehr gut. Wir müssen den sehr gut funktionierenden Clamcleat Adjuster bei diesen

rauen Bedingungen noch nicht ziehen. Böen werden sauber geschluckt, ohne den Rider gleich vom Board zu reißen. Bei Luftlöchern gleicht der Kite leichte Klapper sofort wieder sauber aus. Der Schirm zeigt auch bei diesen ruppigen Verhältnissen keinen Hang zum Überfliegen.

Die Randas hat einen angenehmen Zug und ihre Position ist immer perfekt zu erfüllen. Angepowert hat der Kite praktisch keine Tendenz zum Rückwärtsfliegen. Das Fluggerät benötigt eine überraschend kurze Eingewöhnungszeit und auch der Sprungpunkt ist sehr leicht zu finden: Einfach den Schirm dynamisch zurückfliegen, an der Bar ziehen und der Lift setzt sauber und berechenbar ein. Die Hangtime ist für einen Kite dieser Größe sehr gut. Der Kite dreht eng und rund mit einer angenehmen Drehgeschwindigkeit. Die Randas entwickelt dabei einen beherrschbaren, moderaten Druck in Kite-loops. Auch New-Schooler werden mit ihr sehr viel Spaß haben, denn ihr Flugverhalten erinnert in vielen Bereichen an das von Tubekites.

Wir haben den Kite im Wechsel mit einem Hochleister-Kite mit hoher Streckung und geschlossenen Kammern geflogen und waren überrascht, wie entspannt man mit der Randas bei diesen



Randas 10.5 mit Verbindungsleine in der Waage

RANDAS

HERSTELLER: JN Kites
INTERNET: www.jn-kites.com
KATEGORIE: Depower

GRÖSSE:	PREIS:
Randas 6.0 rtf	1.179,- Euro
Randas 8.0 rtf	1.289,- Euro
Randas 10.5 rtf	1.499,- Euro
Randas 13.0 rtf	1.759,- Euro

Rückblick KITE & friends



Montana 8 4/2014



Summit 3/2014



Frenzy 1/2012

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Die Bar mit Chickenloop und Safety-Hinweis

Für wen?

Rider, die ein stabiles und leistungsstarkes Zugerät suchen, das zudem leicht zu handhaben ist, werden die Randas mögen. New-Schooler werden die Tube-Kite-ähnlichen Eigenschaften zu schätzen wissen. Im Backcountry besticht die Randas durch ihren funktionellen Rucksack, ihr geringes Packmaß und ihr sicheres Landen und Starten. Vor allem Snowkiter werden nicht genug vom Hochschrauben und Abreiten verschneiter Berge bekommen.

CHRISTIAN HAFNER



13er-Randas in den Bergen Frankreichs

anspruchsvollen Bedingungen unterwegs sein kann. Der Hochleister flog weit an den Windfens-terrand und war hier anfälliger für Klapper bei Böen mit wenig **Grundwind**. Die Randas fliegt nicht so weit vor und bleibt somit immer in einem noch gut angeblasenen Bereich des Windfensters, wo sie stabil und kontrollierbar ist. Die Höhelauf-eigenschaften sind damit aber auch etwas geringer, was bei einem Snowkite jedoch nicht so sehr ins Gewicht fällt.

Das wahre Element

Der Top Spot am Pass Col du Lautaret in den französischen Alpen ist La Pyramide – ein pyramidenförmiger Hügel mit steilen Schneeflächen. Hier hatten wir meist konstante 8 bis 10 Knoten, wie geschaffen also für die größte Randas in 13 Quadratmetern. Mit diesem Kite schraubt man sich problemlos auf jeden Berg. Er dreht schnell und generiert gleichmäßigen Zug, ohne dabei aggressiv zu sein. Schon weit unter 8 Knoten entwickelt die 13er genug Kraft, um satte Steigungen zu erklimmen.

Bergab kann man den sanften Lift zum **Hanggleiten** nutzen. Der Kite trägt gut und ist dabei einfach zu beherrschen. Die sehr gute Rückmeldung der Randas lässt den Rider immer fühlen, wo der Schirm gerade steht, um mit einem sauberen



Solide Bags für die JN-Kites

Downloop wieder sicher zu landen. Aber auch die Hänge abzureiten macht mit der Randas richtig Spaß. Ist der Trimmer gezogen und der Kite deponiert, genießt man mit seitlich gestelltem Fluggerät die Pulverschnee-Abfahrt ins Tal. Hier ist die Randas in ihrem wahren Element.

Safety und Relaunch

Ausgelöst schwebt der Kite nahezu drucklos zu Boden. Ein Landen des Fluggeräts ist mit etwas verbleibendem Druck auch über die Backlines gut zu handhaben. Hilfreich ist dabei auch die Backline-Brücke, die ebenfalls als Safety genutzt werden kann. Egal wie die Randas zum Liegen kam, sie war beeindruckend leicht wieder zu starten. Lag der Kite rückwärts, reichte meist ein Zug an einer Steuerleine, damit er sich willig in den Wind drehte. ■



Arretierung des Chickenloops in der Bar

INSIDER GUIDE

GRUNDWIND Darunter versteht man den schwächsten konstant wehenden Wind. Je geringer der Grundwind ist, desto höher ist das Risiko, nach Sprüngen unsanft zu landen. Denn dann kann es passieren, dass dem Kite genau in der Abwärtsbewegung der zum Tragen nötige Druck fehlt.

HANGGLEITEN Bei hügeligem oder bergigem Gelände ist es möglich, bei Aufwinden längere Flüge zu unternehmen und beinahe wie ein Paraglider zu „soaren“. Das Landen mittels Downloop will aber gelernt sein. Größere Höhen sind jedoch nur für Experten zu empfehlen, denn das Gleiten bleibt stets sehr risikoreich, da Kites dafür nicht ausgelegt sind.

Spektrum

ANZEIGE



Trigon-Workshop

Der bekannte Drachebauer Carsten Domann bietet am 9. Mai einen Trigon-Box-Workshop in Norheim an. Dieser Einleiner ist attraktiv und zugleich auch anfängerfreundlich zu bauen. Die Teilnehmer sollten lediglich mit ihrer Nähmaschine umgehen können. Im Workshop-Beitrag in Höhe von 80,- Euro sind bereits alle Baumaterialien enthalten und Carsten hat aufgrund dieser Ankündigung noch einmal zusätzliches Material für die April-Anmelder vorbereitet, sodass Ihr Euch noch nachmelden könnt. Für alle, die zu spät sind, wird es eine Warteliste geben, und der Workshop würde dann im Herbst oder Frühjahr eventuell wiederholt. Kontakt: carstendomann@gmx.de

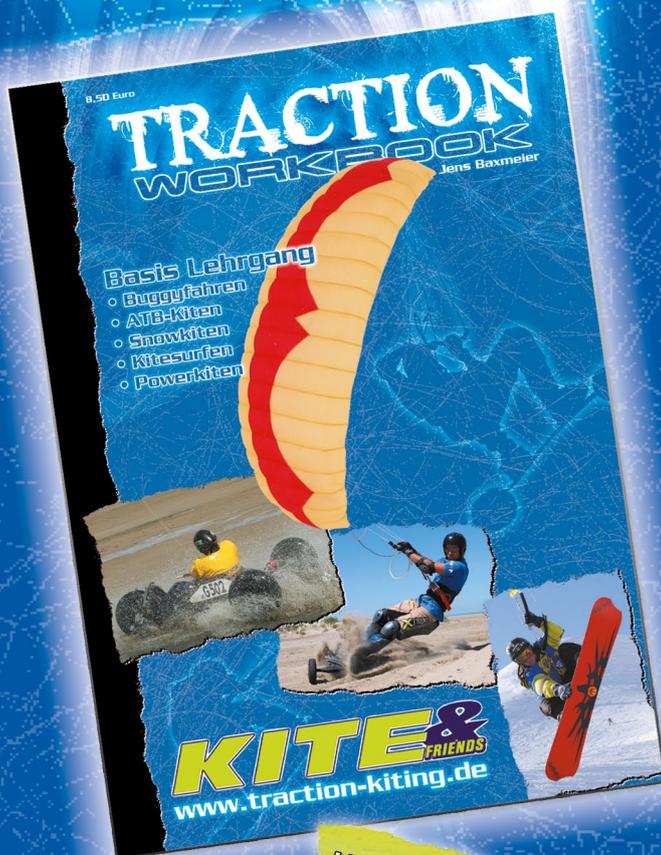


Drachennest

Das Drachennest von Sven Groß in Heide ist Anfang März 2015 in den Erna-Weißenborn-Ring 52 umgezogen und hat sich vergrößert. Es liegt damit nur 2 Kilometer von der Abfahrt Heide Süd auf der A23 entfernt.

Ab sofort kann man sich im Drachennest einen Libre Dragster leihen. Egal ob für einen Tag, das verlängerte Wochenende oder den Urlaub: Der Buggy ist ein perfekter Untersatz. Die Preise starten bei 25,- Euro pro angefangenem Tag und liegen bei 150,- Euro für eine Sieben-Tage-Woche. Auch der Versand ist möglich. Mehr auf der Website: www.drachennest.biz.

Jetzt bestellen!



Handliches A5-Format
mit 84 Seiten.
Mit zahlreichen Fotos
und Abbildungen.
Nur 8,50 Euro

Alle Grundlagen des Traction-Kitings – zu Lande, auf dem Wasser und im Schnee

- ✓ Einführung in die verschiedenen Drachentypen
- ✓ Grundlagen der Steuerung
- ✓ Einblick in die Haltesysteme
- ✓ Praktische Tipps zum Vorbereiten für den Start
- ✓ Vorstellung der Sportgeräte
- ✓ Die wichtigsten Fahrmanöver bis hin zu den ersten Tricks

... und vieles mehr.

IM INTERNET
www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

Interview und Fotos:
Jens Baxmeier

Noch vor dem Erscheinen der ersten Serienschirme hatte KITE & friends die Möglichkeit, die Sonic-FR von Flysurfer anzutesten. Zu den Hintergründen und der Technik hat uns Entwickler Armin Harich Antworten gegeben.

KITE & friends: Nachdem die Speed von Flysurfer immer breitenfreundlicher konstruiert wurde, zeigten in der abgelaufenen Race-Saison Ozone und Co., was bei den Racekites mit Depower möglich ist. Warum hat Flysurfer nicht schon früher die Lücke eines Highperformance-Racekites für Spezialisten in seinem Angebot geschlossen?

Armin Harich: Dass ein Closed-Cell-Softkite im Race das leistungsfähigere System ist, davon waren wir schon immer überzeugt. Mit der Speed haben wir mit einem massentauglichen Hochleister, der sogar immer mehr in der Schulung eingesetzt wird, einen riesigen Markt abgedeckt. In Russland hat man vor circa fünf Jahren angefangen, Kites nur noch fürs Race zu optimieren. Wir haben das genau beobachtet und auch mit Freude gesehen, dass im Wasser-Race nun komplett auf das Softkitesystem gesetzt wird. Es war also an der Zeit, unser Know-how auf diesem Gebiet unter Beweis zu stellen. Ich freue mich, hier mal etwas richtig Schönes entwickeln zu dürfen.

Welches war die Benchmark, die mit der Sonic-FR zu erreichen war?

Das Minimalziel war klar: Wir wollen den besten Race-Schirm bauen, den es gibt. Wir haben mit Benni Bölli und Peter Müller zwei Weltklasse-Hydrofoiler, die bei uns in der Gleitschirmentwicklung angestellt sind. Sie verglichen ständig unsere Prototypen 1:1 mit allen Produkten der Mitbewerber, bis wir auf allen Kursen und unter allen Bedingungen den entscheidenden Vorteil hatten. Ich persönlich gab mich jedoch nicht damit zufrieden, nur die beste Leistung zu erreichen. Nein, ich wollte diese Leistung auch möglichst einfach abrufbar machen und dabei das Sprungverhalten aller aktuellen Kites

Flysurfer Sonic-FR

Interview mit Armin Harich

VIDEO

Online-Video über die Sonic-FR von Flysurfer unter: www.kite-and-friends.de

Für Highspeed ist der Depower-Hochleister ausgelegt

toppen. Ich liebe gleitzahlstarke Kites und ich liebe es auch, hoch und weit zu springen, und nicht nur schnell geradeaus zu fahren. Wir haben zwischenzeitlich noch überlegt, eine Airstyle- und eine Race-Variante zu bauen. Aber zum Ende hin konnten wir beides perfekt miteinander verbinden.

Auf welchem Bereich im Kiterace zielt die Sonic-FR ab?

Es ist unsere Philosophie, dass ein Produkt möglichst viel kann. Die Sonic-FR ist für alle Race-Varianten optimiert. Ich „hydrofoile“ jetzt selber und teste inzwischen auch im Buggy. So erspüre ich am eigenen Leib, wie ein Kite sich verhalten muss, um die Eigenheiten der verschiedenen Disziplinen optimal abzudecken. Das ist ein wichtiger Vorteil und viel besser, als wenn ich nur auf die Aussagen Dritter angewiesen wäre. Ich lasse aber nicht nur Racer die Kites fahren, sondern auch normale Kunden, um zu sehen, wo sich diese am schwersten tun und wo das Produkt noch anwenderfreundlicher werden kann.

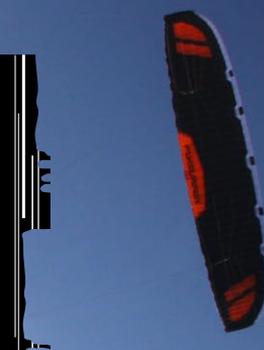
Welche Streckung und Kammerzahl habt Ihr gewählt und was sind die Geheimnisse aus der Trickkiste, die Ihr in der Sonic verbaut habt?

Ich konnte sehr stark auf das Wissen unserer Gleitschirmabteilung zurückgreifen. Hier sind Leistung und Gleitzahl besonders wichtig und daher auf höchstem Niveau. Unsere beiden Gleitschirmentwickler haben auch einige Kites gebaut, mit denen wir immer wieder verglichen haben und aus denen wir dann die besten Innovationen gegenseitig übernommen haben. Auch vom Know-how aus der Entwicklung unseres neuen Boost-Race-Tubekites und des Singleskins Peak konnte ich profitieren und dies in die Sonic-Entwicklung einfließen lassen. Nur so konnte die Sonic wesentlich besser werden, als die Streckung und Kammerzahl suggerieren.

SONIC-FR

HERSTELLER: Flysurfer
INTERNET: www.flysurfer.com
KATEGORIE: Depower

GRÖSSE:	PREIS:
Sonic-FR 9.0 rtf	1.999,- Euro
Sonic-FR 11.0 rtf	2.099,- Euro
Sonic-FR 15.0 rtf	2.299,- Euro
Sonic-FR 18.0 rtf	2.499,- Euro



Was ist unter „Chordwise Ballooning“ zu verstehen, das Ihr bei Eurem 3-D-Shape eingesetzt habt?

Um die Faltenbildung beim Aufblähen des Kites minimal zu halten, nutzen wir ein sogenanntes doppeltes „Chordwise Ballooning“. Es reduziert durch genau errechnete bogenförmige Schnitte die Faltenbildung auf ein Minimum. Dadurch steht die Sonic-FR unglaublich glatt und damit leistungsstark am Himmel.

Bei den Lufteinlässen habt Ihr Euch etwas Besonderes ausgedacht, um den Kite immer perfekt zu füllen?

Die Adaptive Maximum Pressure Valves im Zentrum der Sonic-FR-Anströmkanäle sorgen für maximalen Staudruck. So füllt sich der Kite schon beim Start schnell und beschleunigt auch voll depowert immer weiter. Durch die doppelten Ventile im Mittelbereich wird die Luft immer dort eingeleitet, wo der Staudruck gerade am höchsten ist. Die zusätzliche Ventilzwischenwand ist beweglich, um die Strömung bei jeder Anströmung noch direkter in den Kite zu leiten. Die Sonic wird dadurch steifer, direkter und klappstabiler.

Auch auf Stäbchen zur Ausformung der Profile habt Ihr zurückgegriffen?

Statt klassischer Mylarverstärkung nutzt die Sonic-FR Rigid Foils an der Vorderkante zur Faltenreduktion. Dies führt zu geringerem Luftwiderstand und erhöhtem Auftrieb. Über der hinteren Leinenebene werden nun ebenfalls die Rigid Foils zur Versteifung eingesetzt – dies ist neu bei Kites. Dadurch setzt die Sonic-FR jede Windböe ohne Verformung der Kappe in Vortrieb um. Der Kite wird dank der Rigid Foil Ribs steifer und dynamischer, bleibt aber leicht und hat ein minimales



An den Flügelenden erkennt man die Flat-Winglet-Technologie



Entwickler Armin Harich erklärt KITE & friends die Kniffe an der Sonic



An der Hinterkante besitzt die Sonic eine doppelte Rippenzahl



Kurze Zwischenrippen und Rigid Foils zur Aussteifung



Infinity 3.0 Controlbar mit Frontline-Safety

Packmaß. Wir haben aber extra keine zu steifen Stäbe benutzt, die natürlich die Haltbarkeit reduzieren würden.

An der Hinterkante gibt es zusätzliche Rippen?

Zur Optimierung der Profilierung wurde die Anzahl der Rippen an der Hinterkante verdoppelt. Dadurch erhält die Sonic-FR eine messerscharfe Hinterkante, wie man sie sonst nur von Gleitschirmen kennt. Der Widerstand wird reduziert und der Kite bleibt leicht.

Wenn ich mir den Flügel anschau, fällt an den Enden ein Schwung nach oben auf. Was soll damit bezweckt werden?

Die Flat Winglet Technology dient der spürbaren Verringerung des induzierten Widerstands bei gleichzeitigem erhöhtem Auftrieb. Dies führt zu einer deutlichen Verbesserung der Gleitzahl und Geschwindigkeit des Kites bei weniger Anfälligkeit gegenüber Einklappen der Tips.

Beeinflusst dies auch das Drehverhalten?

Ja, der Schirm zieht zu unserer eigenen Überraschung besser in die Kurve und dreht besser. Zusätzlich reduziert es das Einklappen der Flügelspitze.

Wie sieht es bei den Materialien aus? Kommt das Lotus-Tuch auch hier zum Einsatz?

Wir haben Deluxe- und Lotus-Tuch 1:1 an verschiedenen Sonic-Protos verglichen. Das Fahrgefühl ist beim Deluxe härter und direkter. Im direkten Vergleich war aber kein Geschwindigkeitsunterschied messbar. Das erstaunliche Ergebnis hat damit zu tun, das wir durch das Chordwise Ballooning und die Rigid Foils an der Sonic auch so fast keine Faltenbildung mehr haben und das weichere Lotus-Material hier nicht mehr viel verbessern kann. Um eine Preisexplosion bei der Sonic zu vermeiden, haben wir uns hier für das Deluxe-Material auf Ober- und Untersegel entschieden. Bei Rippen, V-Zellen und Bändern sind wieder andere Tücher im Einsatz, da hier beispielsweise Luftundurchlässigkeit unbedeutend ist, aber dafür Diagonalsteifigkeit zählt.

Was habt Ihr an den Leinen verbessert?

Dank der Kooperation mit Liros und einer neuen, ultrahochfesten Dyneema-Kernfaser namens SK99 konnten wir neue, deutlich dünnere Leinen entwickeln und nun in Serie bei der Sonic-FR erstmals einsetzen. Die Frontleinen haben jetzt nur noch 1,2 Millimeter und die Backleinen sogar nur 0,8 Millimeter Dicke – bei immer noch beachtlichen 160 Dekanewton Bruchlast. Die Waage voll aus verspleißtem, komplett unummanteltem Dyneema ist entsprechend noch dünner.



Das Ballooning wird durch „Abnäher“ in den Quernähten reduziert



Hier die Lufteinlässe mit Adaptive Maximum Pressure Valves: links depowert mit Strömung auf die Nase, rechts angepowert mit Strömung von der Kappenseite

Es soll die Sonic in den Größen 9.0, 11.0, 15.0 und 18.0 geben. Die ersten 15er und 11er sollten inzwischen bereits ausgeliefert sein.

Welches sind die ersten Wettbewerbseinsätze und gibt es eine IKA-Registrierung (und weshalb ist diese nötig)?

Wir haben die ersten Prototypen an verschiedene Wettkampffahrer geschickt, um noch breiteres Feedback direkt aus dem realen Wettkampfeinsatz zu bekommen. Parallel haben wir die Sonic weiterentwickelt. Die Auslieferung an Endkunden soll noch im April erfolgen und wir werden für die Serie noch einmal deutlich spürbar etwas draufgepackt haben.

Das Thema IKA (International Kiteboarding Association) ist nicht einfach. Wir haben sie – wie viele andere Hersteller – anfangs unterstützt. Inzwischen kenne ich keinen Fahrer oder Hersteller mehr, der die IKA aktiv unterstützen kann. Zum Glück hat die IKA mit ihrem unausgegorenen Dschungel an Regelwerk zurzeit nur noch bei großen internationalen Rennen mit Raceboards auf dem Wasser Relevanz. In Deutschland haben die Tourenveranstalter die „IKA-Reißleine“ gezogen.

Technologisch setzt die Sonic-FR gegenüber der Speed noch einen drauf. Preislich ist sie allerdings nur geringfügig teurer. Wie ist das möglich bzw. was ist da Eure Strategie?

Anders als bei allen anderen Kites hat die Sonic keine Free-Repair-Garantie, die sonst auch bei Vollgas-Aufschlägen greift. Die Sonic soll sich im Wettkampf möglichst gut verbreiten und wir möchten sie dafür erschwinglich machen. Zusätzlich darf man nicht vergessen, dass die Sonic extreme Kraft pro Quadratmeter entwickelt und so für Profis eine riesige Windrange abdeckt. ■

Jetzt wird's gefährlich wild, endkrass und cool mit Agfaphoto!

Text und Fotos: Jens Baxmeier

FÜR WILDE KERLE!



Größe, Format und Optik – Agfas Actioncam Wild Top aus der Wild-Thing-Serie passt sich wunderbar in die Welt der aktuellen Modelle ein. Die Besonderheit hier ist der Selfie-freundliche Frontmonitor, der auch das Bedienmenü übernimmt.

Mit einem riesigen Weitwinkel von 170 Grad hat die Kamera die beliebte „Rundumsicht“ und kann damit auch aus der Nähe ihre Motive komplett einfangen.

Dank der umfangreichen Halterungen und des integrierten Bildschirms lässt sich die Wild Top gut anbringen und ausrichten. Die Aufnahmen wirken bei gutem Licht warm und Gelbtöne werden sehr knackig, wobei Blau und vor allem Rot erkennbar blasser als bei unserem Referenzmodell (ActionPro) erscheinen, vor allem wenn die Dämmerung einsetzt. Bei guten Lichtverhältnissen sind die Aufnahmen aber wirklich brauchbar, auch wenn frühere Agfa-Filme für mehr Knallfarbe standen.

Fotos

Während Videoaufnahmen per Start-/Stopp-Knopf oder in einigen Metern Umkreis per Fernbedienung gesteuert werden können, sind am Power-Button jederzeit auch Fotos auszulösen, die hinsichtlich Farbgebung und Weitwinkel den Filmaufnahmen entsprechen. Beides ist ebenfalls von außen im Unterwassergehäuse steuerbar, welches die Cam auch vor Sand und Salz schützt. Sollte die Akkuleistung einmal nicht ausreichen, so liegt eine zweite 800-Milliampere-Lithium-Batterie bei (im Lieferumfang enthalten).

Halterungen

Neben den obligatorischen Haltern für den Helm und das Board sowie einem gut gearbeiteten Brustgurt sollte die serienmäßige Rohrklemme alle Buggyfahrer und Biker freuen. Mit bis zu 65 Millimetern Umfang lässt sie sich an der Hinterachse ebenso wie an der Vorderradgabel anbringen. Per beiliegendem Werkzeug können die Halter fest angezogen werden.

Bedienung

Im Menü der Kamera kann man recht gut seine Einstellungen vornehmen. Die in nicht immer perfektem Englisch gehaltene Bedienungsanleitung ist kaum zum Nachschlagen nötig. Vor der ersten Aufnahme sollte man allerdings die Einblendung des Datums ausstellen, da dieses sonst stets mit verewigt wird. Leider blieben bei unserer Testkamera hin und wieder die kleinen Kunststoffbedientasten hängen.

Wundersam?

Auch wenn Agfa mal ein eingesseenes deutsches Unternehmen war, wirkt die Wild Top mit dem Selfie-Screen, dem extremen Weitwinkel und der englischsprachigen Anleitung eher wie ein Produkt nach den Vorlieben aus Fernost. Das sollte den versierten Outdoor-Sportler aber keinesfalls stören, sondern ihn anspornen, den späteren Betrachtern des Videos richtig was zu bieten. Nach dem Motto der Wilden Kerle: Alles ist gut, solange Du wild bist!



Agfa-Bild (oben) im Vergleich zu dem der Actionpro (unten) des Cruiser von Urban Kites



Tolle Rohrklemme und in alle Richtungen verdrehbarer Halter

AGFA WILD TOP

- VIDEOAUFLÖSUNG:** 480 p mit bis zu 60 FPS bis 1.080 p mit 30 FPS, Bildwinkel 170 Grad
- FOTOAUFLÖSUNG:** bis zu 12 MP und bis 11 Fotos pro Sekunde, 170-Grad-Bildwinkel
- FEATURES:** Eingebauter Frontmonitor, farbige Benutzeroberfläche, Reihenaufnahmen mit bis zu 10 Bildern
- GEWICHT:** 85 g (mit einem Akku)
- MASSE:** X59 x 44,8 x 38 mm
- PREIS:** 249,- Euro inklusive Fernbedienung und Ersatzakku

Für wen?

Eine Kamera für spontane Aufnahmen unter jeglichen Bedingungen zu einem fairen Paketpreis, bei dem nicht das High End im Fokus steht.

JENS BAXMEIER

Vielfältiges Zubehör





Der deutlich gekrümmte Openceller folgt seiner eigenen Ideologie

Interview mit Jan Hendrik Junker

ZEEKAI VON HQ

Nachdem HQ-Powerkites ein umfangreiches Programm an Depowerkites anbietet und die Matrix II als neuester, leistungsstarker Closedceller stark von sich reden macht, wird bereits der nächste Coup vorbereitet: Zeekai heißt der Depower-Racekite von HQ, der zu dieser Saison erscheint. Wir haben Produktmanager Jan Hendrik Junker befragt.

Interview: Jens Baxmeier
Fotos: Pascal Boulgakow,
Katharina Hasselder

Viel Power: auch HQ bringt einen gestreckten Depowerkite

KITE & friends: Gestreckte, leistungsstarke Depowerkites sind angesagt. Warum bringt HQ hier mit der Zeekai sein eigenes Produkt?

Jan Hendrik Junker: Aktuell werden die Race-Disziplinen auf dem Land, Schnee und Wasser immer populärer. Daher wollen wir unseren Ridern auch einen Kite anbieten, mit dem sie ganz vorne mitfahren können. Gleichzeitig sind wir aber der Meinung, dass wir mit unserem Konzept den Race-Sport einer breiten Masse öffnen können.

Wollt Ihr gegen Flysurfer und Ozone um die höchste Endleistung antreten oder habt Ihr ein ganz eigenes Konzept?

Sicherlich ist es immer ein Ziel, einen Schirm zu haben, der vorneweg fährt. Die ersten Rennen in diesem Winter haben gezeigt, dass die Zeekai genau das kann und sich gegen die Konkurrenz durchzusetzen vermag. Allerdings entscheiden auf dem höchsten Level auch immer der Fahrer, ein wenig Glück und die Entscheidungen der Jury. Im Vergleich zu den reinen Rennmaschinen von Flysurfer und Ozone haben wir einen großen Schwerpunkt auf Beherrschbarkeit, Stabilität und Wendigkeit gelegt, was das Einsatzspektrum des Kites um ein Vielfaches erweitert und es deutlich einfacher macht, High-End-Leistung und maximalen Speed herauszukitzeln.

Warum ist hohe Wendigkeit so wichtig und wie habt Ihr diese erreicht?

Der Spaßfaktor spielt bei einem Kite doch eine entscheidende Rolle und die Anzahl der Hardcore-Racer ist noch sehr begrenzt. Daher war es für uns wichtig, sehr viel Wert auf Dynamik zu legen, um den Einsatzbereich der Zeekai zu erweitern. Auch

gerade im Rennen sind ja flott gefahrene Manöver immer von Vorteil. Somit ist die Zeekai auch als Spaß-Cruiser – natürlich mit enorm viel Vortrieb – einzusetzen und spendiert Freestylern ungeahnte Hangtime, sowie durch die hohe Wendigkeit einen kaum vergleichbaren Lift in diesem Segment.

Für gutes Handling setzt Ihr auf ein Openceller-Konzept. Welche Vorteile ergeben sich dadurch?

Unser Designer hat bewusst fast alle Kammern offen gelassen, um den Luftwiderstand zu reduzieren und einen konstanten Innendruck zu erzeugen. Gerade bei Kites dieser Streckung sind die Flügelenden immer klappenfällig. Durch das offene Konzept konnten wir dies deutlich reduzieren. Auch wenn wir den Kite, obwohl er offen ist, für den Wassereinsatz bewerben, glauben wir an den Stabilitäts-



Wir dürfen auf die Performance der Zeekai gespannt sein

vorteil. Einen weiteren Vorteil sehen wir in seiner Leichtwindeignung. Gerade die 16.0- und 19.0-Quadratmeter-Versionen brauchen fast keinen Wind und müssen nicht mit viel Mühe vorgefüllt werden.

Flugstabilität und viel Depower stehen grundsätzlich im Gegensatz zu hoher Flugeschwindigkeit und viel Amwindleistung. Wie habt Ihr diesen Spagat gemeistert?

Dieses Geheimnis liegt tief im Profildesign. Wie fast alle unsere Kites kommt auch die Zeekai ohne viel designtechnische Gimmicks aus. Vielmehr geht es um den reinen Kite an sich, der durch seine „einfache“ Konstruktion besticht.

Welche Größen wird es geben und wann können wir mit dem Erscheinen der Kite-Serie rechnen?

Aktuell sind die Größen 10.0, 13.0, 16.0 und 19.0 Quadratmeter geplant. Zum Einsatz wird das gleiche leichte 20D-Segeltuch kommen wie bei der aktuellen Matrixx II. Wir sind gerade mit den letzten Arbeiten beschäftigt und hoffen, den Kite noch im Frühjahr auf den Markt bringen zu können.

Welche Disziplinen habt Ihr mit der Zeekai im Fokus? Ist sie vom Buggy bis zum Kitesurfen geeignet?

Wie bereits angesprochen ist der Kite sehr vielseitig einsetzbar und bietet bereits bei sehr wenig Wind viel Leistung. Da ist es dann egal, in welcher Race-Disziplin er eingesetzt wird. Viele unserer Teamfahrer haben in den Testphasen den Kite auch ausgiebig zum Freestylen genutzt. Sicherlich gehört die Zeekai auf dem Wasser nur in Experten-hände. Egal ob offen oder geschlossen – ein Kite solcher Streckung ist im Wasser immer schwer wieder zu starten. Ein echter Racer weiß auch: Wer seinen Kite droppt, verliert. Und wer gewinnen kann, nimmt auch einen Openceller. ■

Deutlich ist die schmale Flügelform erkennbar



▼ ANZEIGE



Interview: Jens Baxmeier

Fotos: Dominik Zimmermann, Michael Petrikov

Der zweite Paukenschlag von Ozone

R1 und Chrono 2

Mit der Chrono hat Ozone Anfang 2014 für Furore gesorgt, denn dieser Depower-Racekite hat auf jeglichem Terrain die Regatten revolutioniert. Natürlich ruhen sich die Entwickler nicht auf ihrem Erfolg aus und so kommen bereits in diesem Frühjahr zwei Neuentwicklungen. Dominik Zimmermann gibt für die Leser der KITE & friends Auskunft über den Entwicklungsstand.

„Bei der Entwicklung des Nachfolgers der Chrono haben wir feststellen müssen, dass wir mit nur einem Schirmdesign die beiden Sparten Race und Lichtwind-Freeride nicht kompromisslos bedienen können. Für diejenigen, die die Chrono im Race benutzen, wäre sie nicht leistungsstark genug geworden, beziehungsweise wir konnten durch neue Konstruktionsmethoden einen so leistungsstarken Schirm bauen, dass er kaum noch an die Original-Chrono erinnert, sodass die Entscheidung gefällt wurde, den R1 zu bringen. Die Chrono 2 ist jedoch die direkte Nachfolgerin der Chrono, und sie wurde mehr auf Benutzerfreundlichkeit und den Einsatz beim Freeriden, bei Leichtwind und für High Jumps ausgelegt. Sie ist also für jeden geeignet, der nicht unbedingt bei Rennen ganz vorne mitfahren muss, oder aber gerade erst damit anfängt, oder einfach gerne enorme Leistung hat, kombiniert mit einfacher Handhabung und enormem Sprungpotenzial. Die Entwicklung von R1 und Chrono 2 lief parallel, und von jedem Entwicklungsschritt konnte jeweils das andere Modell profitieren.“

Im Klartext heißt das, dass sogar die Chrono 2 mehr Leistung bietet als die Original-Chrono, was durch ein neues Layout für mehr Stabilität vor allem in den Flügelenden sowie durch mehr Abspannungen im Kite-Inneren mit mehr Zellen für eine sauberere, glattere Profilformung erzielt wurde. Durch eine neue Waagegeometrie mit weniger Anknüpfungspunkten am Kite konnten die Waageleinenmeter reduziert werden, was zu weniger „unnötig“ störendem Widerstand führt. Das Waageleinenmaterial wurde ebenfalls geändert und es wird nun eine dickere und ummantelte Leine verwendet, welche robuster ist und sich weniger leicht verheddert. Es wird die Größen 7.0, 9.0, 11.0, 13.0, 15.0 und 18.0 Quadratmeter geben.

Neu bei Chrono 2 und R1

Eine neue Konstruktion der Lufteinlassventile verbessert das Befüllen bei beiden Schirmen. Die Öffnungen befinden sich zu zwei Dritteln auf dem Untersegel und einem Drittel auf dem Obersegel. Dadurch wird auch bei geringem Anstellwinkel (durch das Depower) die Luftströmung und damit der Innendruck im Kite sichergestellt. Abgedeckt werden diese mit einem neuen, superfeinen Netz, welches keinen Sand oder Schmutz durchlässt und eine saubere Formung der Profilmase ermöglicht.

Sollte einmal Wasser in den Kite eintreten, läuft dieses nun über ein verbessertes Drainagesystem in die Flügelenden und kann von dort aus dem Kite entweichen.

Endstadium: R1

Diese Rakete zu entwickeln hat saumäßig Spaß gemacht! Es ist der Wahnsinn, wo die Entwicklung in den letzten Jahren hingegangen ist und wie flugstabil man solche Hochleister-Sicheln mittlerweile bauen kann – und das mit Depower! Dass dies die Zukunft auch im Buggybereich ist, steht wohl außer Frage. Es wird aber wohl noch dauern, bis die anderen Hersteller nachziehen beziehungsweise die Buggykunden das aufgreifen.

Wir haben wirklich krasse Prototypen gebaut, einfach um zu sehen, was so alles möglich ist und wie viel Leistung überhaupt sinnvoll, also für den Kunden zu handhaben ist. Natürlich hat es richtig viel Spaß gemacht, derart brutale Kites zu fliegen, aber die Handhabung war nicht zumutbar, da sie beispielsweise nach einem Klapper kaum wieder aufgingen oder der Relaunch vom Wasser schier unmöglich wurde. Außerdem sind die extrem hochgestreckten Kites nicht besser im Downwind und von Wendigkeit wollen wir da gar nicht erst reden.

Auf jeden Fall ist für mich die R1 wie von einem anderen Stern. Mit bis zu 61 Zellen bei den großen



Eine gestreckte Sichel, die bereits optisch beeindruckt

Vollgas beim Prototypen-Test auf Ski



Kites (14 Zellen mehr als bei der bisherigen Chrono) und einer leicht erhöhten Streckung steht der Schirm nun so gut wie faltenfrei am Himmel. Durch das neue Layout wurden wie bei der Chrono 2 die Flügelenden stabiler und der ganze Schirm fühlt sich durch zusätzliche Diagonalprofile im Inneren solider und kompakter an. Er reagiert so außerdem direkter und schneller auf Steuerbefehle. Durch die größere Fluggeschwindigkeit erhöht sich auch das Depower und die R1 kann nun noch ein bisschen mehr Wind ab als die Chrono. Der Bar-Druck wurde leicht verringert, damit die Piloten-Arme bei langen Rennen weniger schnell ermüden. Das sehr progressive und angenehm direkte Bar-Gefühl wie bei der Chrono konnte allerdings beibehalten werden.

Die Größen wurden auf die IKA-Regeln optimiert und so kommt die R1 nun in fast den gleichen Größen wie der Tube-Racekite Edge: 6.0, 7.0, 8.0, 9.0, 10.0, 11.0, 13.0, 15.0, 17.0 und 19.0 Quadratmeter. ■



Neue R1 von Ozone mit 61 Kammern

Der Serienkite mit Print ist vielversprechend



IMPRESSUM




Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen

Redaktion
Verlagsbüro Jens Baxmeier
Karkenfenn 15
25836 Kirchspiel-Garding
Telefon: 048 62/22 63 39
Telefax: 032 12/200 50 05
redaktion@kite-and-friends.de

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg
redaktion@kite-and-friends.de

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

Redaktionsassistentin
Dana Baum

Für diese Ausgabe recherchierten,
testeten, bauten und schrieben:

Autoren, Fotografen & Zeichner
Jens Baxmeier, Meike Baxmeier,
Jens Benzing, Bertrand Boone,
Pascal Boulgakow, Ralf Dietrich,
Bernhard Dingwerth, Benjamin
Fourtanier, Christian Hafner,
Christian John, Gerd Kassel,
Anne Marie Krysztofiak,
Pierre Lesage, Björn Lewalter,
Paul May, Maximilian Müller,
Maik Schmidt, Corinna Spellerberg,
Coen Sulen, Neville Sukhia,
Denise Stauber, Florine Verhaeghe,
Dominik Zimmermann,
Waldemar Zoch, Thomas Zygar

Grafik
Bianca Buchta,
Jannis Fuhrmann,
Martina Gnaß,
Tim Herzberg,
Sarah Thomas
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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
Sebastian Marquardt (Leitung),
Denise Schmahl
anzeigen@wm-medien.de

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

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

Abonnement

Jahresabonnement für
Deutschland: € 35,-
Ausland: € 39,-
eMagazin:
www.kite-and-friends.de/emag

Das Abonnement verlängert sich
jeweils um ein weiteres Jahr, kann
aber jederzeit gekündigt werden.
Das Geld für bereits bezahlte
Ausgaben wird erstattet.

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

KITE & friends erscheint
sechsmal im Jahr.

Einzelpreis

D: € 6,50 / A: € 7,40 /
CH: CHF 10,50 / NL: € 7,80 /
L: € 7,80 / DK: DKK 72,00 /
F: € 8,10 / I: € 8,40
Bezug über den Fach-, Zeitschrif-
ten- und Bahnhofsbuchhandel.
Direktbezug über den Verlag

Vertrieb Grosso/BB

VU Verlagsunion KG
Postfach 5707
65047 Wiesbaden
Telefon: 061 23/620-0
info@verlagsunion.de
www.verlagsunion.de

Für unverlangt eingesandte Beiträge
kann keine Verantwortung übernom-
men 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.

VORSCHAU

Ausgabe 4/2015 erscheint am 16. Juni 2015, diese könnt
Ihr direkt unter www.kite-and-friends.de bestellen.

Dann geht es unter anderem um folgende Themen:

- **Frau mit Power: Stefanie Rauch legt sich mit dem Schrecklichen Sven an und wartet nur auf den richtig heftigen Wind!**



- **Ralf Beutnagel hat einen größeren Stowaway Foil mit 5 Quadratmetern gebaut und KITE & friends-Leser dürfen ihn nachbauen!**



- **Den neuen Nasa Star haben wir mit bis zu 12.5 Quadratmeter für Euch getestet.**



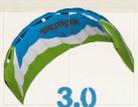
**Sichere Dir schon jetzt die nächste Ausgabe.
Deinen Bestell-Coupon für die versandkostenfreie
Lieferung findest Du in diesem Heft.**

BEAMER

CHOOSE YOUR LEVEL



2.0



3.0



4.0



5.0

 powerkites.de

www.powerkites.de

info@powerkites.de

LIBRE powersails



DYNAMIC

Kite Zebra Z3 | Buggy Libre Majestic



www.libre.de

 [librepowersails](https://www.facebook.com/librepowersails)