

KITE & FRIENDS

AUSGABE 3/2014 • 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 Zeitschrift



32 SEITEN BUGGYKITE- SPECIAL

- Große Marktübersicht Buggykites
- Nachwuchsstar Nicolas Jackson im Interview
- Handles für Einsteiger und Profis
- Buggyfahren in den Niederlanden, England und Tunesien

TRACTION

Alles Lite!

Ozones neue Summit

Actioncams

Gopro, Rolle und

Midland im Härtesten

LENKDRACHEN

Superfly

Exklusives Fluggerät

aus England

Fitness-Coach

Trainer von Wolkenstürmer

EVENTS

Indonesien

Klassisch bis trendig

Meister im Engadin

Vom OSKM und der

Swiss Snowkitetour

WORKSHOP

Wolsings B1

Hammer-Überraschung

als Bauanleitung

TRACTION

Revival einer Legende

JoJo Wings meldet sich zurück





www.wolkenstuermer.de

www.facebook.com/wolkenstuermerhamburg



WOLKENSTÜRMER

DER SILBERSTREIF AM HORIZONT.

von Piloten
für Piloten

VENTURA

Allrounder plus Speed!

Für anspruchsvolle Kiter auf Buggy, Landboard oder im Schnee ist die Ventura der grundsolide Allrounder. Neben der Verlässlichkeit und einfachen Handhabung verfügt das aktuelle Modell über eine moderne Leistungsausrichtung mit Geschwindigkeits-Plus. Auch beim Aufkreuzen gegen den Wind ist das gewachsene Leistungsvermögen spürbar, sodass die Ventura auf sämtlichen Kursen zum Wind ein verlässlicher Partner ist. Aufgrund der ausgezeichneten Kontrollierbarkeit der Zugkräfte fallen alle Manöver besonders leicht.

Durch die Verwendung von hochwertigem Gleitschirmtuch sticht die Ventura in ihrer Klasse besonders hervor, bietet eine lange Lebensdauer und hohe Performance bei jeder Witterung.

NEUE PREISE!
www-wolkenstuermer.de

QUADBAR

(Als Zubehör erhältlich)



VENTURA

| | VENTURA 1.8 | VENTURA 2.5 | VENTURA 3.5 | VENTURA 5.0 |
|--------------------------|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| Spannweite, ausgelegt | 2,5 m | 3,0 m | 3,6 m | 4,4 m |
| Spannweite, projiziert | 2,0 m | 2,3 m | 2,8 m | 3,4 m |
| Fläche, ausgelegt | 1,8 m ² | 2,5 m ² | 3,5 m ² | 5,0 m ² |
| Fläche, projiziert | 1,5 m ² | 2,1 m ² | 2,9 m ² | 4,1 m ² |
| Tiefe | 0,9 m | 1,0 m | 1,2 m | 1,4 m |
| Aspect Ratio, ausgelegt | 3,5 | 3,5 | 3,6 | 3,8 |
| Aspect Ratio, projiziert | 2,6 | 2,6 | 2,7 | 2,8 |
| Profil | NACA23012 mod.16% | | | |
| Anzahl Zellen | 16 | 18 | 20 | 20 |
| Windbereich | 3 – 8 Bft. | 2 – 6 Bft. | 2 – 6 Bft. | 2 – 5 Bft. |
| Tuch | 30D Ripstop Nylon mit silikonisierter Beschichtung | | | |
| empfohlene Leinen | Voltage 220/120 kg | | | |

Die Strippenzieher

Im Dienste Bullys

Der **KITE & friends**-Drachenfest-Fotograf Dirk Bartschat hat für Bully Herbig's neuesten Kinofilm produziert. Dirks Einsatz in „Buddy“ ist auf eine Zeitrafferaufnahme mehrerer Szenen im Hamburger Hafen zurückzuführen, die er aufwändig produziert und online gestellt hatte. So etwas wollte Bully auch und daher bekam Dirk den Auftrag, fünf Time-Lapse-Szenen für die herbX film production herzustellen. Auch auf einem Drachenfest versteht sich Dirk Bartschat mehr als Künstler denn als Fotograf. Entsprechend weicht der Volksdorfer von der reinen Dokumentation ab und arbeitet den Ausdruck heraus, der in seinen Augen essenziell ist.



Präsentabel

Wenn ein Mann mitten in der Wüste steht, mag ihm einiges in den Sinn kommen, aber die Idee, dort ein Mega-Drachenfestival aufzuziehen, hatte nur der Kuwaiter Abdulrahman Al-Farsi. Mehr über das gelungene Happening berichtet Ralf Dietrich gleich auf den folgenden Seiten. Der Stolz des Großen Mannes aus Kuwait im internationalen Drachengeschehen ist entsprechend voll verständlich.

Drachen-Reisende

Wenn es ein Drachenfest an einer tollen Location gibt, ist Rolf Zimmermann nicht weit. Der Drachenschöpfer hat sich in Dänemark ganz anders beschäftigt: Zusammen mit Partnerin Ulrike Zara hielt er dort einen Workshop zum Selbstbau seiner Showkites ab. Wir berichten ...



Titel:
**Frank Heinke mit JoJo RX
und BBS Concept**
Foto: Jens Baxmeier

Editorial

Mit dem beginnenden Frühling steigt die Zahl der Drachenflugstunden. Da ist es egal, dass die Sonne noch tief steht – Hauptsache, sie ist häufiger und länger am Himmel zu sehen. Vielerorts kann man auch gleich neue Drachen entdecken, entweder die aktuellen Modelle aus den Kiteshops oder Eigenbauten, die im Winter in mühevoller Kleinarbeit entstanden sind.

Mit dem **BUGGYKITE & friends**-Special in dieser Ausgabe gibt es sogar noch eine Menge mehr zu sehen. Es ist schon phänomenal, wie sich der Sport bis heute entwickelt hat. So ist das Angebot an Zugschirmen – wie in der fünfseitigen Marktübersicht zu sehen – besser als je zuvor, und auch die Depowerkites entpuppen sich zunehmend als Alternative. Und ich erwische mich dabei, wie ich gedankenverloren durch die Seiten blättere und mich zurückerinnere. Bei meiner ersten Ausfahrt mit dem Kitebuggy gab es genau zwei Modelle zur Auswahl: die zweileinige Peel von Peter Lynn und die vierleinige Quadrifoil. Könnt Ihr Euch das vorstellen? Wenn nicht, dann macht Euch keinen Kopf, denn das ist Anfang Mai bereits 20 Jahre her. Schluss also mit den Geschichten aus längst vergangenen Tagen, und viel Spaß bei der Lektüre dieser Ausgabe der **KITE & friends**.

Euer Buggy-Oldie
Jens Baxmeier

Sonderling

Wer an den Großmeister der gemächlichen Schönflieger denkt, den wird es umhauen: Mit der B-Serie wagte sich der Künstler des Lenkdrachens auf das Terrain der Power- und Speedkites, was bislang unbeachtet blieb. Umso überraschender jetzt die Bauanleitung des wiederentdeckten Wolsings in dieser Ausgabe.

Seite 68

Erhellte Flaute!

Mit etwas Schwung knackig über den windlosen Himmel geht es mit dem Emong von Flying Wings. Wir haben ihn so richtig gleiten lassen.

Seite 14

Spiel der Kräfte

Bei einem Trainerkite denkt man an simplen Aufbau und einfaches Handling. Nicht verkehrt, aber wir haben ungeahnte Potenziale in der Wolkenstürmer-Matte entdeckt.

Seite 18



ab Seite 35

*Action
international*

LENKDRACHEN

10 SuperFly • Benson
Die (oder der) Superfliege(r)

18 Paraflex Trainer • Wolkenstürmer
Work-out an der Leine

24 Lenkdrachen-ABC
Mehr vom Yo-Yo

TRACTION

80 Summit • Ozone
Go fly an „Alleskönner“

84 JoJo RX • JoJo Wings
Fein herausgeputzt

94 Actioncams
Harte Nummer gedreht

EINLEINER

14 Emong • Flying Wings
Gut und günstig

32 KAPiFrance • Teil 2
Auf die Technik kommt es an

WORKSHOP

28 Drachenwerkstatt
Stark dank Schnur

68 Wolsings B1 • Bauanleitung
So wird's gemacht ...

EVENTS

06 Kuwait
Unwahrscheinlich

76 Jakarta
Wertschätzung der Drachen

78 Bintan
Surfer in Indonesien

90 Swiss Snowkitetour
Rennen der Extraklasse

92 KWC
Glatte Zehn

96 OSKM • Berrina
Könner statt Koma

32 SEITEN
BUGGYKITE-
SPECIAL

BUGGYKITE

36 Galerie • On the Top of the World

40 Buggyjumps • Stephan und Mano im Interview

44 Clothing und Zubehör • Stuff für Buggyfahrer

46 Buggykites • Marktübersicht der Vierleiner

51 Zarziskite • Sonne und Wind in Tunesien

52 Die Küste entlang • Von Wijk aan Zee nach Den Helder

54 Nachwuchs aus Dänemark • Interview: Nicolas Jackson

56 Buggy • Marktübersicht der Buggys

58 Pimp my Buggy • Ausgefallenes Zubehör

60 Frinton • Auf der Insel ist Leichtbau angesagt

62 Depower im Buggy • Die innovative Alternative

66 Handles • So habt Ihr alles im Griff

STANDARDS

03 Editorial • Alter Knacker

16 News • Frische Ware

21 Fachhändler • Die vom Fach

25, 83 Spektrum • Bunt gemischt

31 Termine • Viel los im Jahr 2014

88 KITE & friends-Shop • Direkte Order

98 Vorschau-Impressum • Es wird noch bunter

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



QR-Code scannen und
 mehr zum eMag erfahren

3 für 1
 Drei Hefte zum
 Preis von
 einem

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
- ✓ Regelmäßig 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 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.

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

Denkt man an Nationen, die sich im Hobby Drachenfliegen in den letzten Jahrzehnten besonders hervor getan haben, mag man Neuseeland, England, Frankreich und vielleicht auch Deutschland erwägen. Auf Kuwait kommt man dagegen nicht so schnell. Dabei tut man dem kleinen Emirat am Persischen Golf unrecht. Denn rechnet man die Quadratmeter an Spinnaker, die sich in diesem Land befinden, auf die Bevölkerung um, dann spielt Kuwait in vorderster Front der ersten Drachenflieger-Liga.

Abdulrahman Al-Farsi mit Kathleen und Andrew Beattie vor der riesigen Kuwait-Flagge



Text: Ralf Dietrich
Fotos: Eva Dietrich, Ralf Dietrich

Kuwait erstrahlt in buntem Drachenstoff

Drachenfest in der Wüste

Der Grund hierfür liegt bei Abdulrahman Al-Farsi, der wie kein anderer den Drachensport am Persischen Golf geprägt hat. Während einer Reise fiel sein Augenmerk zufällig auf eine Kreation von Peter Lynn und seitdem war es um ihn geschehen. Abdulrahman wurde guter Kunde in Neuseeland, kaufte einen nach dem anderen Drachen auf, zog zunächst seine Familie, dann weitere Freunde in den Bann der Drachen. Das Al-Farsi Kite Team wurde gegründet, welches fortan mit großen Stablosen um die Welt zog.

Drachen über Kuwait

Aber auch im eigenen Land musste, so Abdulrahman, etwas getan werden. Ein Drachenfest in Kuwait City sollte entstehen. Mit all den Großdrachen, die Al-Farsi mittlerweile weltweit bei bekannten Drachenbauern aufgekauft hatte, hätten die Kuwaitis ohne größere Probleme ihr eigenes Drachenfest in den Wüstensand zaubern können. Doch das würde Abdulrahman nicht reichen. Denn ein Drachenfest

handelt nicht nur davon, möglichst farbenfrohe Drachen in den Himmel zu setzen; ein Drachenfest hat auch eine soziale Komponente. So startete also vor 14 Jahren das erste Drachenfest in Kuwait City mit einer Handvoll Drachenflieger aus allen Kontinenten. In den ersten Jahren war das Festival eine reine Einladungsveranstaltung, das heißt, Drachenflieger wurden persönlich vom Al-Farsi Kite Team in den Wüstenstaat eingeladen. Diese Vorgehensweise brachte dem Fest zu unrecht den Ruf der Exklusivität und des Drachenfliegens für Eliten ein. Zeit für Abdulrahman, etwas zu ändern. Fortan wurden die Modalitäten zur Teilnahme am Drachenfest dahin gehend abgewandelt, dass im Vorfeld eine Ausschreibung durchgeführt wird. Jeder interessierte Drachenflieger hat so die Möglichkeit, sich mit einem Exposé seiner Drachen für die Teilnahme am nächsten Festival zu bewerben.





Maxi-Manta in Gesellschaft

25 Plätze stehen dementsprechend Jahr für Jahr zur Verfügung, welche nach Anmeldeschluss von Mitgliedern des Al-Farsi Kite Teams vergeben werden.

Teilnehmer

Geht man zum Kreis der Auserwählten, gilt es nur noch, den Flug nach Kuwait zu buchen. Alles andere wird von Abdulrahman Al-Farsi übernommen. Und das beginnt schon lange vor dem Flug in den Golfstaat. Andrew Beattie aus England ist ein enger Freund von Abdulrahman, Mitglied im Al-Farsi Kite Team und so etwas wie der Statthalter der Araber in Europa. Zusammen mit seiner Frau Kathleen steht Andrew für all das Praktische bei der Organisation des Drachenfestes. Zunächst wird eine Facebook-Gruppe für die Teilnehmer gegründet, in welcher der nicht enden wollende Strom von Anfragen geklärt wird und beispielsweise die Kleidergrößen der Teilnehmer abgefragt werden. Denn die Rundumversorgung seiner Gäste geht Abdulrahman über alles. So bekommt jeder Teilnehmer vor Ort eigene Drachenfestkleidung – in Drachenfliegerkreisen auch scherzhaft „die Uniform“ genannt – in Al-Farsi Farben ausgehändigt. Die grandiose Organisation setzt sich dann in Kuwait fort. Kaum aus dem Flugzeug heraus, wartet schon eine freundliche Angestellte des Flughafens auf den Ankömmling. Die Pass- und Visaformalitäten wollen erledigt werden, doch wer hier größere Probleme erwartet, der fehlt. Gekonnt lotst einen die nette Dame an der Warteschlange vorbei und erledigt den gesamten Papierkram in Rekordzeit. 10 Minuten später sind wir von den Behörden offiziell entlassen und treffen auf Andrew, der uns ins Hotel begleitet.

Das Teezelt in der Wüste



Andreas Fischbachers Königstaucher

Flugfeld

Der nächste Morgen beginnt mit einer Fahrt in die Wüste. Hier nun soll in den nächsten drei Tagen das Drachenfest stattfinden. Eine breite, dreispurige Autobahn, die, wie wir später noch herausfinden sollten, auch nachts hell beleuchtet ist, führt aus Kuwait City hinaus. Vorbei geht es in Richtung Süden an einer scheinbar endlosen Raffinerie-Anlage auf der einen Seite und einem riesigen Beduinenlager (dieser Stamm hat hier sein Winterquartier bezogen) auf der anderen Seite. 40 Kilometer südlich der Hauptstadt biegen wir von der Autobahn ab und fahren einige hundert Meter in die Wüste hinein. Hier hat Abdulrahman mit seiner Crew für die Zeit des Drachenfestes eine kleine Zeltstadt aus dem Wüstenboden gestampft. Ein Verpflegungszelt, ein Zelt für die Drachen und ein Teezelt fehlen ebenso wenig wie riesige amerikanische SUVs und kleine Quads, mit denen die Drachentaschen auf das Feld transportiert werden. Und dann gibt es da noch den Tankwagen, der immer dann gerufen wird, wenn es zu staubig wird und das Flugfeld gesprengt werden muss. Staub und Sand. Ja, wir befinden uns in der Wüste und die ersten zwei Tage weht ein konstanter, warmer Wind von 5 Beaufort, der schon nach kurzer Zeit die Kehle austrocknet. Hinzu kommt dann noch der wehende Wüstensand, und der Hals- und Rachenraum verwandelt sich endgültig in ein unangenehm kratzendes Etwas.

Kleidung

Gut, wenn man vorgesorgt und sich mit der für Wüstenvölker typischen Kopfbedeckung eingedeckt hat. Egal wie das Kopftuch auch aussehen mag, es schützt wirkungsvoll vor Sonne, Staub und Sand und wirkt gleichzeitig kühlend. Und im



Burri aus der Schweiz



Der Autor mit liebgewonnener Kopfbedeckung



Wassertürme von Kuwait-Stadt



Kulturelles Programm am Rande des Festes



Mäuse von Rolf Zimmermann

Sinne der Kuwaitis ist man auch ordentlich gekleidet. Wie beispielsweise am ersten Festtag, als Abdulrahman schon ein wenig nervös war. Es ging eine Stunde früher als normal auf das Flugfeld, alle sollten ihre „Uniformen“ anhaben und möglichst viele Drachen mussten in der Luft sein. Der Grund hierfür lag darin begründet, dass sich hoher Besuch angesagt hatte. Die erstgeborene Tochter und ein Sohn des kuwaitischen Emirs Sabah Al-Ahmad Al-Jaber Al-Sabah, also Kronprinzessin und Prinz, gaben sich die Ehre und wurden von einem sichtlich stolzen Abdulrahman Al-Farsi über das Flugfeld geführt. Die Drachenflierer bemühten sich sichtlich, wie auch an allen anderen Tagen des Festes, den Himmel möglichst bunt und farbenfroh zu gestalten. Einige Drachen wurden sogar erst kurz vor dem Termin in Kuwait fertig und erlebten hier ihren Jungfernflug. Wie beispielsweise der neue, große Stablose von Rolf Zimmermann aus Bad Salzflufen. In Kuwait erlebte so ein riesiger Skorpion seinen ersten Flug. Von der Größe her ähnlich dem Hummer aus gleichem Hause, weist er doch einige Merkmale auf, die ihn deutlich vom Hummer unterscheiden. So wurde die Schwanzsektion komplett neu gestaltet, ebenso die Augen und das Gesicht sowie die Scheren des Skorpions.

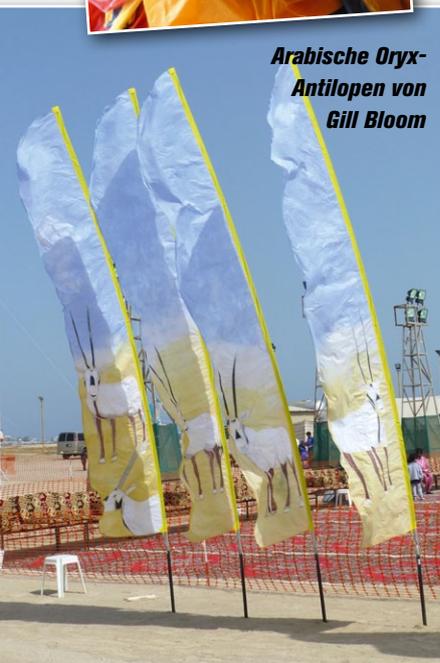


Neu aus dem Hause Zimmermann: der Skorpion

In einem Zelt erlaubte es eine Industriemaschine, auftretende Schäden schnell zu beheben



Arabische Oryx-Antilopen von Gill Bloom



Ebenfalls kurz vor Kuwait kam ein anderer Stabloser unter der Nähmaschine hervor. Die Rede ist von Miss Piggy, welche von Marcel Burri aus der Schweiz erbaut wurde. 11 Meter misst die Dame aus der Muppet Show, wobei es eine ganze Weile gar nicht sicher war, ob Miss Piggy überhaupt in Kuwait ausgepackt werden konnte. Denn die Tasche mit 120 Quadratmetern rosa Stoff war beim Umsteigen in Dubai abhandengekommen. Groß war die Erleichterung bei Marcel, als die ersehnte Tasche vor dem letzten Tag des Drachenfestes endlich im Hotel eintraf. Das gleiche Spiel widerfuhr dem Drachenflierer übrigens auf dem Weg zurück in die Schweiz. Wieder ging Miss Piggy verloren, wieder in Dubai, und traf erst mit Verspätung in der Schweiz ein. Gut, dass Familie Burri noch andere Drachen im Gepäck hatte. Wie beispielsweise Globi, eine Kinderfigur, die sich in der Schweiz großer Beliebtheit erfreut, außerhalb des Landes aber eher unbekannt ist. Und auch beim Nachfliegen machten die beiden Burris aus der Schweiz

Kuwait zwischen Tradition und Moderne



Miss Piggy von Marcel Burri aus der Schweiz



Spaceman von Lynn Kites

auf sich aufmerksam. Drei runde Stablose, die von innen her mittels LED-Kette beleuchtet wurden, hatten die beiden Schweizer mit in die Wüste gebracht. So zierten an diesem Abend zwei Sterne und ein Mond den Himmel über Kuwait.

Vielfalt

Große, stablose Drachen, wie bei Rolf und Marcel, werden bei Gill Bloom aus England eher weniger gesehen. Vielmehr ist sie Expertin was die Applikation und Bemalung von Spinnaker anbelangt. So ist Gill für ihre wundervoll gestalteten Drachen bekannt und auch in Kuwait sollte sie nicht enttäuschen. Extra für das Drachenfes hatte sie ein Set bestehend aus vier Bannern gefertigt, auf denen eine Herde arabischer Oryx-Antilopen abgebildet ist.

Wir bleiben im Tierreich, machen aber nochmals einen Sprung zurück zu den Stablosen. Andreas Fischbacher, der einen Teil seines Lebens bei Peter Lynn in Neuseeland verbracht hat, ist bekannt für seine schönen Weiterentwicklungen der lynnschen Drachen. Mittlerweile geht Andreas aber einen Schritt weiter und entwickelt komplett eigene Kreationen. In Kuwait präsentierte er Prototypen eines Königstauchers, der durch Detailgenauigkeit und schöne Formgebung bestach.

Apropos Peter-Lynn-Drachen: Einer der Drachen, derer sich Andreas in der Vergangenheit immer wieder angenommen hat, ist der Manta Ray, den es bei Peter mittlerweile in einer „Fischbacher“-Variante zu kaufen gibt. Das Al-Farsi Kite Team wiederum ist ebenfalls bekennender Manta-Fan und so lag es auf der Hand, in Kuwait einen Rekordversuch zu starten. Wie viele Maxi-Mantas, das heißt große Versionen dieses Drachens, würden wohl gleichzeitig in die Luft zu bekommen sein? Obwohl der Wind doch recht kräftig blies,

In den Souks, dem Markt von Kuwait City



wurde am Ende ein neuer Weltrekord aufgestellt: 15 Maxi-Rays standen gleichzeitig im Himmel über dem Drachenfestgelände. Hinzu gesellten sich noch Ausgaben in der Midi- und Mini-Variante.

Gigantismus

War das schon das Ende des Gigantismus? Beileibe nicht! Pünktlich zum Ende des Drachenfestes legte sich auch der Wind und das eröffnete die Möglichkeit für eine weitere Attraktion: Der weltgrößte Drachen in Form einer Kuwait-Flagge sollte in die Luft befördert werden. Nun, während normale Drachenflieger mit einer Drachentasche auf die Wiese kommen und ambitioniert Drachenfreunde vielleicht noch das eine oder andere Kompressions-Bag mit sich herumschleppen, so bedarf es für die „Kuwait Flag“ doch ein wenig mehr des Aufwandes. Ein Kleinlaster rollte auf die Wiese, pardon, auf den Wüstensand. Auf dessen Ladefläche stand ein mannshoher Kasten, aus dem eine schier endlos scheinende Wurst aus Spinnaker gezogen wurde. Besagte Wurst wurde schließlich zur Flagge entrollt und an einem Bagger befestigt. Zwei SUVs sicherten den Drachen mit Seilen zu den Seiten hin ab, während die Startmannschaft den Giganten mit Luft befüllte. Schneller als erwartet erhob sich das riesige Gebilde in die Luft. Zugegeben, so

eine richtige Schönheit ist dieser Drachen, der eine Grundfläche von 980 Quadratmetern hat und in dem mehr als 2.300 Quadratmeter Stoff verarbeitet wurden, gewiss nicht. Aber die gigantischen Ausmaße treffen auf Wohlgefallen im Publikum. Die anwesenden Besucher rufen laut aus vor Freude, die Kameraauslöser klackten, die TV-Kameras surren und Abdulrahman ist die nächste Headline in der lokalen Zeitung sicher.

Nach einer knappen Woche ging eine wundervolle Zeit in dem kleinen Emirat am Golf zu Ende. Wir genossen die unglaubliche Gastfreundschaft der Kuwaitis, lernten neue Bräuche und Sitten kennen und sahen ein breites Spektrum an hervorragenden Drachen. Abdulrahman Al-Farsi und seinem Team sowie Kathleen und Andrew Beattie gebührt unser großer Dank für die nicht enden wollende Mühe, die sich das Team damit gemacht hat, diesen Trip zu etwas ganz Besonderem für die anwesenden Drachenflieger zu machen. ■

**Banner von
Linda Sanders**



Strandsegeln in der Wüste

**Gruppenbild mit
Kronprinzessin und Prinz**



▼ ANZEIGE

DRACHEN

UND

DRACHENSACHEN



Super Fly

– ein Überflieger?

Wir testen die Kooperation von Chris Goff und Tim Benson

Auch Drachentester haben ihre Vorlieben, und ich gestehe es gleich vorneweg: Tim Bensons Drachen haben es mir seit dem legendären Box of Tricks, dem Outer Space und dem Gemini angetan. Ich mag die Art, wie die Kites gebaut sind, ebenso sehr wie den britischen Stil der 90er-Jahre, aus denen all diese Klassiker stammen. Den Deep Space, der 2005 erschien, empfand ich als gewöhnungsbedürftig, doch besitze ich ihn bis heute und fliege ihn – je nach Laune – mit größtem Genuss oder nur für wenige Minuten. Und nun also der Neue, der doch schon seit einiger Zeit gewaltig von sich reden macht: der SuperFly!

Text und Fotos: Paul May

Während all die „alten“ Benson Kites unter Mitwirkung von Andy Wardley, einem Freestyle-Magier und Waage-Guru, entstanden, wurde der SuperFly von Chris Goff, einem jungen, wilden britischen Top-Piloten, entwickelt. Chris Goff pflegt – und das wird bei der genaueren Untersuchung der Flugeigenschaften eine gewaltige Rolle spielen – einen völlig anderen Flugstil als Andy Wardley. Andy war Ende der 90er-Jahre und bis Mitte des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrtausends der Großmeister, wenn es darum ging, durch einen weichen, fließenden und extrem trickorientierten Flugstil zu brillieren. Bei ihm befand sich der Kite kaum in der normalen Fluglage und glitt von Move zu Move, wobei die irrsinnigsten und aberwitzigsten Kombinationen entstanden. All das fand gewöhnlich an sehr kurzen Leinen statt, die so gut wie niemals die 25 Meter überschritten.

Chris Goff ist nun ein völlig anderer Pilot. Er arbeitet und fliegt seit Jahren zusammen mit Carl Robertshaw, dem erfolgreichsten Wettkampfpiloten aller Zeiten. Über Jahre hinweg flog er dessen Ent-

wicklung, den Fury, der in jeder seiner Größen ungemein präzise ist. Mit dem Fury wurden die Scratch Bunnies – ein Team, in dem Chris Goff und Carl Robertshaw fliegen – mehrmals Teamflugweltmeister. Und das sagt schon eine Menge: Im Gegensatz zu Andy Wardley weiß Chris Goff auch mit langen Leinen etwas anzufangen und hat Spaß am Fliegen präziser Figuren. Und: Chris langt hin, wenn er dem Kite Lenkbefehle übermittelt. In jedem Fall ist er aber, wie seine zahlreichen Internet-Videos beweisen, ein hervorragender und ungemein talentierter Freestylepilot, der in meinen Augen zweifelsohne derzeit zu den Besten auf diesem Globus zählt. Und wenn dieser Pilot nun einen Kite entwickelt, so darf man höchst gespannt sein.

Startschwierigkeiten

Die Kunde vom SuperFly sorgte bereits im Herbst 2011 für mächtigen „Buzz“ in den Internetforen, doch kam Chris Goff mit der Produktion nicht so recht in die Gänge. Bestellungen verzögerten sich um Monate, die Stimmung begann umzuschlagen, zornig-



Tim Benson in seinem Atelier



Der Standard in den Backflip „gekickt“

ge Stimmen wurden laut und von dem Dreadlocks tragenden Briten hörte man immer weniger. Und dann Ende 2012 plötzlich die Neuigkeit: Der SuperFly wird nicht mehr von Chris selbst gebaut, sondern von Tim Benson. Wenn das keine Erwartungen weckte! Die „Waffe“ eines der besten Piloten wird von einem der detailversessensten, akribischsten und kompromisslosesten Hersteller gebaut! Und seit dem Ende des vergangenen Jahres gibt es nun die UL-Version, die wir Euch zusammen mit dem Standard-Modell nun vorstellen wollen. Also los jetzt endlich!

Nähmaschinenmagie

Für die, die bereits Benson Kites ihr Eigen nennen, wird es keine Überraschung sein: Der SuperFly ist perfekt genäht. Obwohl ich beide Testdrachen wirklich sehr eingehend und gründlich untersucht habe, fand ich an beiden keinen, absolut keinen Stich, der sich nicht genau an der Stelle befand, an der er sitzen sollte. Man mag es ja fast schon Arroganz nennen, dass Tim Benson genüsslich auf weißem Icarex mit schwarzem Garn näht, doch kann er es sich leisten, da er scheinbar keine Fehler macht. Ich wollte, ich könnte so nähen! Doch weil ich das nicht kann, verstecke ich meine nähtechnischen Unzulänglichkeiten weiterhin dadurch, dass ich die Garnfarbe an die Tuchfarbe anpasse.

Detailversessenheit

Doch das war es noch nicht – die Perfektion (oder der Fanatismus?) geht weiter und zeigt sich vor allem in den Details. Dass die Nase absolut überstandsfrei mit den Leitkanten abschließt, ist auch bei vielen Großseriendrachen Normalität, ebenso

wie die abgedeckten Spreizverbinder, die sorgfältig verstärkten Stabkreuzungsbereiche oder die liebevoll mit Saumband eingefasste Schleppkante. Was Tim Bensons Drachen aber von der Massenware aus Fernost unterscheidet, sind die Kleinigkeiten, die man erst beim ganz genauen Hinsehen entdeckt.

Detail 1: Leitkantenabspannung

So könnte man, wenn man nur oberflächlich schaut, beispielsweise die Leitkantenabspannung kritisieren. Hier wird ein Waageschnurampen durch ein in die Dacronleitkante gestanztes Loch geführt und die Flügelspitze mittels der wunderbaren HQ-Pfeilnocken gespannt. Kritiker heulen auf: „Oh Gott, das Dacron könnte ausreißen!“ – Nein, kann es nicht, denn in die Dacronleitkante ist im Bereich der Flügelspitzen eine Kunststoffverstärkung eingenäht, sodass wirklich auch auf viele Jahre hinaus keine Abnutzungserscheinungen zu erwarten sind.

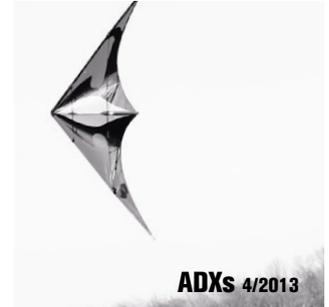
Detail 2: Kielabspannung

Wettkampfpiloten unterscheiden sich auch in ihren Ansprüchen gewaltig von Anfängern oder Hobbypiloten, die nur alle vier Wochen einmal auf die Wiese gehen. Und das erkennt man am Kielen des SuperFly, wo anstelle einer „normalen“ Klettabspannung eine ausgefuchste Lösung vorzufinden ist: Das auf der Segelrückseite befindliche Hakenband wird um den Kielstab herum zur Segelvorderseite geführt und dann von einem dort festgesteppten Flauschband umschlossen, das erst auf der Segelrückseite endet. So ist der Kielstab fest abgespannt und wird eher brechen als sich nach einem Crash zu lockern. Dies ist – Skifahrer wissen

Rückblick KITE & friends



NSE Fifteen 5/2013



ADXs 4/2013



Zodarion 3/2013



Hoch sitzende untere Spreizen, tiefer angebrachte Waage

| | | |
|---------------------|---|--|
| NAME: | SuperFly | |
| HERSTELLER: | Benson | |
| INTERNET: | www.bensonkites.com | |
| KATEGORIE: | Freestyle | |
| GESTÄNGE: | 5 mm CFK-Rohr (obere Spreize), Sky Shark P90 (Kiel, Leitkante, oben), Sky Shark P1X (Leitkante, unten), Sky Shark P300 (Kiel, unten), Sky Shark Black Diamond 3PT (untere Spreizen) | |
| SEGEL: | Icarex PC 31, Mylarlaminat | |
| WAAGE: | Reverse Turbowaaage | |
| WINDBEREICH: | 8–35 km/h | |
| EMPF. LEINE: | 15–35 m/45–75 daN | |
| EMPF. PREIS: | 210,- € (über 250,- Euro) | |

ZUBEHÖR: Kordelzugköcher aus Rucksacknylon

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:





Ungewöhnliche (knallharte) Kielstababspannung



Runde, weiche Stand-Off-Ausformung

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



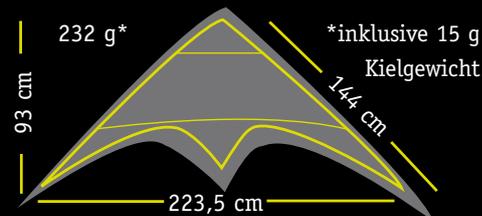
AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



NAME: SuperFly UL
HERSTELLER: Benson
INTERNET: www.bensonkites.com
KATEGORIE: Freestyle
GESTÄNGE: 6 mm CFK-Rohr (obere Spreize), Sky Shark P200 (Kiel, Leitkante, oben), Sky Shark P5PT (Leitkante, unten), Sky Shark P400 (Kiel, unten), Sky Shark Black Diamond 5PT (untere Spreizen)
SEGEL: Icarex PC 31, Mylarlaminat
WAAGE: Reverse Turbowaage



WINDBEREICH: 5–18 km/h
EMPF. LEINE: 15–35 m/25–50 daN
EMPF. PREIS: 220,- € (über 265,- Euro)

ZUBEHÖR: Kordelzugköcher aus Rucksacknylon

das – ebenso sinnvoll wie die angeknallte Bindung eines Skirennläufers, da man so auch unter Extrembedingungen kompromisslos die volle Kontrolle über sein Sportgerät behält.

Detail 3: segelseitige Stand-Off-Aufnahmen

Tim Benson umfasst das mit Mylarlaminat schützend hinterlegte Segel im Bereich der Stand-Off-Aufnahmen zunächst mit einer zierlichen Corduraverstärkung, bevor er auf diese ein Stück Dacron aufnäht, in dem die Jaco-Stand-Off-Aufnahmen sicheren Halt finden. So ist der Jaco-Connector abgedeckt, nichts kann sich an dieser Stelle verfangen oder verhaken, und all das wird auf Jahre hinaus halten. Aber natürlich macht dies Arbeit und ist teuer. Also fragte ich Tim bei unserem Treffen, warum er nicht die wunderbar glatt mit dem Segel abschließenden einschraubbaren Verbinder verwendet. 2 Minuten Arbeit versus 15 Minuten? Gleiche Glätte? Ich sah nur Vorteile, doch Tim erklärte mir, dass dann an dieser Stelle das Segel des SuperFly mit einem „harten“ Knick ausgestellt würde, der so gearbeitet viel weicher und runder ausfällt. Und dadurch könnte das Segel im langjährigen Einsatz leiden. Noch Fragen? Ich nenne das Detailverliebtheit.

Stäbe & Verbinder

Wer sich im Kasten mit den technischen Daten den Gestängemix ansieht, den Chris und Tim ihren SuperFlays mit auf den Weg geben, der wird erken-

nen, dass auch an dieser Stelle gedacht wurde, dass auch hier nichts dem Zufall überlassen wurde. Kompromisslos wurde genau der Stab eingebaut, der an der jeweiligen Stelle die maximale Performance verheißt. Nur mit den aberwitzig teuren Aerostuff-Stäben hätte man eventuell noch ein paar Prozent mehr aus dem Kite kitzeln können, doch wäre dann der Preis in astronomische Höhen geklettert. Perfekt passende und sorgfältig gestoppte Verbinder sind natürlich bei einem solchen Drachen eine Selbstverständlichkeit. Und so wurden bei den beiden SuperFlays APAs und Tiny APAs verbaut und durch Stopper sicher fixiert.

Flugbericht

Bevor ich noch weiter von der Verarbeitung schwärme, die ohne jeden Zweifel nur so vor Superlativen strotzt, wollen wir uns endlich den Flugeigenschaften des SuperFly zuwenden. An dieser Stelle gilt es zunächst, die beiden Kites vom Windbereich her gegeneinander abzugrenzen. Der UL fliegt mit ein wenig Eigenbewegung des Piloten und an leichten Leinen ab etwa 5 Stundenkilometern Windgeschwindigkeit. Darunter müsste man richtig viel laufen, doch man hat ja auch „nur“ einen UL, keinen SUL an den Strippen. Der Standard macht ab etwa 8 Stundenkilometern so langsam Spaß und kann bis deutlich jenseits der 30 Stundenkilometer geflogen werden, während der UL bei knapp 20 Stundenkilometern besser wieder

Cooler Moves sind beim SuperFly Programm





Dezente Präzisionsarbeit: SuperFly UL

in seinem schlichten Kordelzugköcher verschwindet. Der Wohlfühlbereich der beiden Drachen überlappt sich deutlich, wobei ich persönlich immer möglichst bald zum Standard greife, da dieser bei annähernd gleicher Flugpräzision bereitwilliger durch die Tricks marschiert.

Präzision? Ballettauglich!

Was man vom Gemini gar nicht und vom Deep Space nur in Ansätzen gewohnt war, geht mit dem SuperFly recht ordentlich. Die Rede ist vom präzisen und kontrollierten Fliegen von geraden Linien, klaren Winkeln und definierten Kurven. Natürlich befindet sich am anderen Ende der Flugleinen ein waschechter Freestyler, doch finden wir hier eine Flugpräzision vor, die mindestens als ballettauglich eingestuft werden kann. Ganz ohne Zweifel ist die Domäne des SuperFly das extrem trickbetonte, moderne Ballett, bei dem klassische Präzisionselemente mit ultra-radikalen Moves in höchster Geschwindigkeit kombiniert werden.

Die Post geht ab!

Erstauslich ist die Tatsache, dass der SuperFly bei halbwegs gleichmäßigem Wind sehr stabil stalt und wie auf Schienen im Sideslide quer durch das Windfenster gleitet. Axels werden ebenso wie 540er und Slotmachines schön flach vollführt, doch beim Flic Flac muss man ein wenig Vorsicht walten lassen und im Pancake die Leinenspannung halten, damit der Kite nicht „davonschwimmt“. Diese Eigenschaft ermöglicht aber herrlich schwebende und tellerflache Taz Machines, die gerne auch zur Kaskade aneinandergereiht werden können. Die Taz Machine ist neben dem Yo-Yo und der Lazy Susan in all ihren Spielweisen und Varianten eine absolute Stärke bei-

der Modelle. Hier geht die Post so richtig ab! Das gilt auch für die Cometes, durch die der SuperFly – ganz nach Stimmung und Vorlieben – wohl akzentuiert tanzt oder mit Highspeed tobt. Einzig bei der Jacob's Ladder will der UL sehr sauber geführt werden, um aus dem Turtle in den Fade zurück zu klappen. Der Standard verhält sich bei diesem Trick dagegen sehr unproblematisch.

Ganz allgemein kann man sagen, dass beide Drachen auf harte, knackige Steuerbefehle sehr bereitwillig reagieren und dass es nicht zwingend nötig ist, den Kite durch die Tricks zu führen. Der SuperFly funktioniert ein bisschen wie der englische Fußball vergangener Zeiten: „Kick and rush“ wird hier neu gedeutet zu „Hau' rein und lass' den Kite machen!“. Das ist witzig, das macht Spaß!

Conclusio

Die Kooperation der beiden britischen Drachengrößen Chris Goff und Tim Benson hat ganz gewiss einen tollen Kite hervorgebracht, der wunderbar verarbeitet ist und toll fliegt. Die Verbindung von guter Flugpräzision und schier aberwitzigem Trickreichtum sorgt dafür, dass dieser Kite in letzter Zeit jedes Mal am Himmel war, wenn ich auf der heimischen Drachenswiese stand. Und wenn ich so in mich hineinhöre, denke ich, dass das auch auf absehbare Zeit so bleiben wird, da mich dieser Kite spürbar voranbringt. Der SuperFly fordert und fördert seinen Piloten.

INSIDER GUIDE

REVERSE TURBOWAAGE Bei der reversen Turbowaaage verläuft der durchgehende Schenkel nicht wie bei der „normalen“ Turbowaaage vom oberen zum unteren Spreizverbinder, sondern vom oberen Spreizverbinder zum Mittelkreuz. In diesen wird dann der Turboschenkel eingeschlaufft, an dem wiederum der äußere, Richtung unteren Spreizverbinder verlaufende Waageschenkel eingeknotet wird. Bei dieser Waage erhält der Kite durch die Beweglichkeit des Turboschenkels die Möglichkeit, auf in Böen oder an den verschiedenen Positionen des Windfensters stärkeren und schwächeren Wind zu reagieren. Der Waagepunkt kann sich etwas nach oben (= flacher) oder nach unten (= steiler) bewegen. Turbowaaagen, im Englischen „dynamic bridles“ genannt, verleihen dem Kite in der Regel etwas mehr „Pitch“ als Dreipunkt-Waagen, das heißt, sie erleichtern das Hin- und Herschaukeln zwischen Back- und Frontflip und damit die Ausführung des Yo-Yos.

FANGSCHENKEL Ein Fangschenkel wird so in die Waage eingeknotet, dass er ein Verfangen des inneren Waageschenkels am Kielstab verhindert. Dabei achtet man darauf, dass der Fangschenkel bei belasteter Waage leicht durchhängt, damit er die Waagegeometrie nicht beeinflusst.

Für wen?

Das – liebe Leser – solltet ihr anhand unseres Berichts selbst herausfinden. Denn beim Lesen wird manchem Enthusiasten der Mund wässrig. Wer bei der Kombination von Flugpräzision und Trickreichtum nicht mehr still sitzen kann und zum Ausleben seiner Rastlosigkeit bereit ist, eine Bestellung auf die britische Insel zu schicken, der ist reif für einen SuperFly!

PAUL MAY



Deutlich sichtbar: reverse Turbowaaage mit Fangschenkel

▼ ANZEIGE

Pegasus
der Drachenshop

www.drachenshop.de

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

Mit dem Emong das Gleiten erfahren!

Entspannt und kontrolliert

Text und Fotos:
Ralf Dietrich

Schenkt man den Gerüchten Glauben, so fühlte sich Victor Kang bei der Entwicklung seines neuen Drachens durch die Form des Pfeilschwanzkrebses inspiriert. Nun, so ganz erschließt sich der Zusammenhang zwischen Krestier und Drachenform nicht; sicher aber ist, dass Flying Wings mit dem Emong einen ganz außergewöhnlichen Einleiner auf den Markt gebracht hat.

EMONG

| | |
|--------------------|--|
| HERSTELLER: | Flying Wings |
| INTERNET: | www.fwkites.com |
| KATEGORIE: | Gleiter |
| BREITE: | 100 cm |
| HÖHE: | 135 cm |
| GEWICHT: | 85 g |
| GESTÄNGE: | 3 mm CFK |
| SEGEL: | Spinnaker |
| PREIS: | 65,- Euro |

Dabei spricht dieser Drachen zunächst diejenigen an, die sich auf das Fliegen in der Halle oder bei Nullwind spezialisiert haben. Sicherlich, mit einem Schwanz versehen fliegt der kleine Begleiter auch bei höheren Windgeschwindigkeiten draußen auf der Wiese, aber Aufbau und Konzept weisen eindeutig auf einen Indoor-Drachen hin.

Körperbau

Geliefert wird der Emong in einem stabilen Köcher mit ansprechendem Aufdruck. Wahlweise ist der Drachen in vier Varianten zu bestellen, wobei das Hauptsegel stets in Weiß, die Vorsegel aber in Rot, Gelb, Blau oder Türkis ausgeführt sind. Die Verstär-

kungen des Segels sowie die Stabtaschen bestehen aus schwarzem Spinnaker. Ganz der Konzeption eines Leichtwinddrachens folgend wurde auf einen Saum verzichtet und die Kanten hat man heißgeschnitten. Als Gestängematerial wurde 3-Millimeter-Kohlefaser gewählt. Leider hat man im Bereich der Verbinder nicht ebenfalls konsequent auf Leichtbau gesetzt. Hier kommen preiswerte, handelsübliche Eddy- und T-Verbinder zum Einsatz. Die Verarbeitung des Drachens kann durchweg als gut und für den Preis adäquat angesehen werden. Mängel, die später eventuell Schwierigkeiten verursachen könnten, wurden nicht festgestellt.

Wind oder nicht?

Wie bereits erwähnt, lässt sich der Emong durchaus auch bei Wind fliegen. Ohne Schwanz gelang uns dies bis 10 Stundenkilometer, bis 18 Stundenkilometer (Ende 3 Beaufort) empfiehlt sich dann der Einsatz eines Schwanzes. Da das recht dünne Gestänge sich bei höheren Windgeschwindigkeiten nach hinten biegt, fliegt der Emong noch unproblematisch. Ihre größten Stärken kann die neueste Entwicklung aus dem Hause Flying Wings jedoch ausspielen, wenn gar kein Wind herrscht. Dann



Typisch Emong: Gleiter mit unverkennbarer Optik

schlägt die Stunde des Emongs, dann fühlt sich der Gleiter so richtig in seinem Element.

Steuerung

Besonders gut hat mir gefallen, wie direkt und knackig der Emong auf die Lenkimpulse reagiert, ohne dabei allzu agil zu sein oder gar seine Gleiteigenschaften einzubüßen. Dieser Drachen ist der perfekte Kompromiss zwischen einem reinrassigen Gleiter und einer agilen Flugmaschine. Hier spielt wohl auch das eingangs erwähnte erhöhte Gewicht der Verbindungsteile eine gewisse Rolle. Denn der Emong wurde bewusst nicht auf ultra-ultra-leicht getrimmt. Vielmehr besitzt er eine gewisse Schwungmasse, die ihn ordentlich knackig durch die angesetzten Flugmanöver ziehen lässt.

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Vor- und Nachteile

Alles in allem weiß der Emong zu überzeugen. Schnell aufgebaut ist er ein Tipp für Einsteiger in die Indoor-Fliegerei. Erfahrene Piloten werden sich schnell von den hervorragenden Flugeigenschaften dieses Drachens überzeugen lassen. Einziger Wermutstropfen bei dieser Combo: die beigelegte Flugschnur. Diese schneidet unerbittlich in die Hand des Drachenspiloten und gehört bei erster Gelegenheit ausgetauscht.

Mehr als ein Trostpflaster ist aber der Preis des Emong: Für unter 65 Euro ist dieser wundervolle Indoor-Drachen im Handel zu haben, und damit gilt er als echter Insider-Tipp für diejenigen, die sich auch einmal bei Nullwind auf die Drachenwiese stellen wollen.



Nase mit Verbinder und Segelabspannung



Das Mittelkreuz



Seitenverbinder der Spreize

▼ ANZEIGE



KOMPETENTE Beratung

FREUNDLICHES Team

RIESIGES Angebot

RIESIGER Showroom

RIESIGER Online-Shop

metropolis drachen

beim SCANDINAVIEN-PARK
an der A7 letzte Ausfahrt

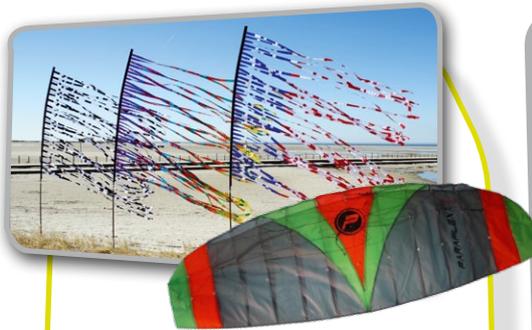


Skandinavien-Damm 11 - 24983 Handewitt - Tel. 04608-970270 - info@metropolis-drachen.de

metropolis-drachen.de



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



Frühjahrssturm

Paraflex Turbo, Festival Banner

Hersteller: Wolkenstürmer

Internet: www.wolkenstuermer.de

Preis: 89,- bis 129,- Euro

Auf der Spielwarenmesse präsentierte Wolkenstürmer die Paraflex Turbo 2.0. Die 2014er-Speedmatte, die sowohl mit Bar als auch Handschlaufen geliefert wird, ist bereits vorrätig. Ein besonderer Leckerbissen sind die 3 Meter hohen Festival-Banner, die in den drei Farbkombinationen schwarz-weiß, rot-weiß-blau und rainbow erhältlich sind.

Revolutionär

Revolt

Hersteller: Zebra-Kites

Internet: www.zebra-kites.com

Preis: 1.240,- bis 1.790,- Euro

Ergänzend zur Slope bietet Zebra mit der neuen Revolt einen Closed-Cell-Depowerkite mit einer enormen Flugstabilität und Agilität. Mit jeder Menge Leistung zum Boarden an Land sowie zum Kitesurfen soll die Revolt überzeugen. Sie wird in den Größen 11.0, 16.0 und 21.0 Quadratmeter angeboten.



Hallenschwalben

Simple Flyer, Symphony Pro

Hersteller: Invento

Internet: www.invento-hq.com

Preis: 15,98 bis 99,98 Euro

Schwein Piggy von den Simple Flyern war unter der Hallendecke der Spielwarenmesse zu erspähen. Daneben der Delta in „Dazzling Colors“. Lust auf mehr macht die Symphony Pro, die in blau-schwarz-gelber Farbkombi mit 2.5 Metern Spannweite über dem HQ-Stand schwebte. Zudem sind noch die Größen 1.3, 1.8 und 2.2 in stylischen, länglichen Bags lieferbar.



Alternative Innovationen

Flieger und Möwen

Hersteller: Elliot

Internet: www.elliott.de

Mit innovativem Spielzeug überraschte Elliot in Nürnberg und zeigt damit, wie man klassische Ideen neu verpackt. Dabei: ein kleiner Gleiter-Drachen aus Plastik und ein Papierflieger mit Elektromotor. Bei den Drachen unterstützte Space-Kites mit dem Burnout. Immer hip: Neue Lichtzauber-Figuren wie die Möwe.



Scharfmacher

Wasabi

Hersteller: Spiderkites

Vertrieb: Wolkenstürmer

Internet: www.wolkenstuermer.de

Preis: 79,- bis 109,- Euro

Dem Fachpublikum bot die Spielwarenmesse den ersten Kontakt mit der neuen Wasabi-Serie von Spiderkites. Die hochwertig anmutende Lenkmatte kommt in den Größen 1.5, 2.0 und 2.5 Meter im Ready-To-Fly-Set.





RC-Glider

Paramodels

Hersteller: Opale

Internet: www.opale-paramodels.com

Der Hersteller des Opale Kites Spher vom französischen Weltklassepiloten Stephen Schapman war mit seinem Hauptgeschäft auf der Nürnberger Spielwarenmesse anzutreffen: Paramodels. Das sind ferngesteuerte kleine Gleitschirme, welche vom Spezialisten auf Höchstleistung getrimmt wurden. So können sie als Hangsegler oder mit einem elektrischen Paramotor als Motorgleiter geflogen werden. In Deutschland werden die Paramodels durch KaroRace vertrieben.

Einschneidend

Razor

Hersteller: Flysurfer

Internet: www.flysurfer.com

Preis: 1.099,- Euro



Mit robuster Snowboard-Bauweise bietet das neue Razor-Kiteboard von Flysurfer der klobigen Sandwich-Bauweise Paroli. So wurde dieses Performance-orientierte Freeride Directional Board mit drei 25 Zentimeter langen G10-Finnen entwickelt, um einen optimalen Kompromiss zwischen Benutzerfreundlichkeit und Leistung zu erreichen. Man kann es ähnlich wie ein Twin Tip ankanten und mit seinem Flex komfortabel ein- und umsteigergerecht nutzen. Wenn man das Board plan legt, wird es zum widerstandsarmen Directional mit atemberaubender Geschwindigkeit auf dem Wasser und bietet für den unteren Windbereich einen frühen Einsatz.



Bezaubernd

Eulen und Feen

Hersteller: Didak

Internet: www.didak.com

Preis: ab 6,50 Euro

Im Bereich der Kinderdrachen liegen Didaks Haupt-News für 2014. Dabei verstehen sie es, mit Vögeln, Eulen oder Feen die Kinderherzen zu verzaubern.



Neue Wege

Must Have, Tambouri, Windräder

Hersteller: Colours in Motion

Internet: www.coloursinmotion.de

Preis: ab 13,90 Euro

Ab sofort lieferbar sollen die Lenkdrachen der Must-Have-Serie Shuriken Hira, Nunchaku Kusari, Katana Tachi und Katana Kenjutsu mit Glasfaserstäben und bis zu 170 Zentimeter Spannweite sein. Die Tambouri-Wohnaccessoire-Serie wurde durch neue Yin Yangs und viereckige Windows in Regenbogenfarben erweitert. Ganz fein: Edelstahlwindspiele mit 20 und 28 Zentimetern Durchmesser aus deutscher Fertigung.



POWERBAR- WORKOUT

Text: Jens Baxmeier
Fotos: Meike Baxmeier,
Frank Heinke

Die Kraft-Paraflex von Wolkenstürmer



Wir haben uns die Basic-Serie der Paraflex bereits in KITE & friends 5/2013 angesehen und in Ausgabe 1/2014 über die Sport-Baureihe berichtet. Die beliebte Trainer-Serie legt hier noch einmal nach, was sich sowohl durch die Vierleiner-Konfiguration mit Safety und Restart als auch bei den lieferbaren Größen bemerkbar macht.

Bei den beiden Trainer-Größen besitzen die Paraflex 2.3 angegebene 1,7 Quadratmeter Fläche und die Paraflex 3.1 ganze 2,8 Quadratmeter Tuch zur wirksamen Kraftentfaltung. Natürlich sind die Wolkenstürmer-Kites mit einer Controlbar zum Lenken und Festhalten ausgerüstet. Im Gegensatz zur Sport-Serie wird das **Safety** jetzt äußerst wirksam über die Bremse ausgelöst, wofür dieses durch eine Öse an der Bar geführt wird und in einer Handleash endet. Große Vorteile dieses Systems sind der kontrollierte Rückwärtsstart und die gute Bodensicherung am Safety. Es liegen übrigens ein solider Stahl-Groundstake sowie eine ausführliche Anleitung serienmäßig bei.

Feinheiten

Beim Anblick der Trainerkite-Details wird der solide Aufbau dieses modern gestalteten Designs deutlich. Die Kappe ist an den Lufteinlässen verstärkt und an der Segelunterseite sind die Paneele mit den Waageschlaufen durch Double-Stitch-Nähte haltbar zusammengefügt. Dabei kommt ein kräfti-

ges 70D-Ripstop-Polyester-Segeltuch zum Einsatz, das langlebig, aber auch etwas schwerer und starrer ist. Gerade bei dem großen 3.1er-Trainer wurde mit dicken Waage- und kräftigen Flugschnüren von 200 Dekanewton oben und 150 Dekanewton unten richtig geklotzt. Alles weist darauf hin, dass die Kites kräftig rangenommen werden können beziehungsweise auch in hohen Windstärken ihren „Mann“ stehen, wenn manch ein Drachenflieger bereits ins Straucheln gerät.

Lieferumfang: in typischer Tasche, fertig angeleint, mit Anleitung und Groundstake



Für wen?

Als erwachsener Trainer für alle, die ernsthaft Tractionkiting betreiben wollen. Zudem bietet die Paraflex durch ihr konsequentes Vierleiner-Konzept viele Ausbaumöglichkeiten mit Handles oder Quadbar, um sie entsprechend den Anforderungen des Kitors mit-wachsen zu lassen.

JENS BAXMEIER



INSIDER GUIDE

SAFETY Wie bei den „großen“ Depowerkites zum Kiteboarden gibt es hier eine Notvorrichtung, mit der im Falle von Gefahr oder Kontrollverlust der Zug des Kites schlagartig verringert werden kann.

RESTART Stürzt der Kite auf den Boden – beim Kitesurfen spricht man vom Droppen (von englisch „to drop“ für fallenlassen, herabstürzen) – und soll danach erneut wieder in die Luft steigen. Vom System wird er gleich in die richtige Position gebracht, um ihn sofort wieder starten zu können. Man führt also einen Restart, einen Neustart durch.

Rückblick KITE & friends



Symphony TR 1/2013



Ignition 5/2012



Impulse TR 2/2012

Flugtests

Dank der fertig auf die Bar gewickelten und am Kite angeknüpften Schnüre sind die Trainerkites rasch einsatzbereit. Beide Größen sind für einen Windbereich ab 2 Beaufort angegeben und fliegen dann auch. Die etwas quirligere Trainer 2.3 macht im unteren Windbereich schon eher Spaß, hingegen hinterlässt die 3.1er das Gefühl, unterfordert zu sein. Und tatsächlich beginnt ab drei Windstärken der Spaß überproportional zu wachsen. Die Trainer reagieren gut auf die Lenkbefehle, ohne unruhig zu werden, was durch das Lenksystem der Controlbar unterstützt wird. So zeigen sich beide Größen beim Flugverhalten sehr einsteigerfreundlich, was von den Zugkräften nur begrenzt behauptet werden kann. Die an den orangefarbenen Segelpaneelen erkennbare 2.3er liefert oberhalb von vier Windstärken schon faustdicke Kräfte. Was hier noch spielerisch ist, wird bei der neongelb kolorierten 3.1er schon zur echten Mühsache, beziehungsweise fordert die gestandene Frau. Aber auch die angegebenen maximalen sechs Windstärken hält der Trainerkite problemlos aus, wobei die Arme des Piloten ganz schnell länger zu werden scheinen. Es zeigt sich, dass die Testobjekte klar auf Zugkräfte ausgelegt sind und entsprechend zum Workout auffordern.



So fliegt sie perfekt: Erst A-, dann B- und am Ende C-Reihe einschlaufen

Feintuning

Bei unserem 3.1er-Testkite fiel uns auf, dass er auf Flugbewegung angewiesen ist und im unteren Windbereich – besonders am Windfensterrand – leicht an Strömung und damit an Vorwärtsdrang verliert. Einen derart radikalen Trimm hatten wir bei den Trainern gar nicht erwartet. Beim Sichten der Waage kam uns ein Gedanke: Die kräftigen Waageschnüre laufen mit sechs Sekundärleinen am Anknüpfungspunkt zusammen, wo sie aufgereiht am Tampen hängen. Doch gerade diese Reihenfolge – in der Produktion vermutlich wahllos erstellt – kann Waagelängen spürbar beeinflussen. Im extremen Fall ergeben sich bis zu 1 Zenti-

Die Paraflex Trainer 3:1 ist ein Kraftpaket





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

www.kitestore24.de

Kitestore24.de
Lenkdrachen & Lenkmatten

ANZEIGEN ▲

STÄRKEN

VERARBEITUNG:
🏆🏆🏆🏆🏆

AUSSTATTUNG:
🏆🏆🏆🏆🏆

PREIS/LEISTUNG:
🏆🏆🏆🏆🏆

**Volle Kontrolle:
Die Quadbar an der 3.1er ist
eine sinnvolle Erweiterung**

meter Längenunterschied, was über 1 Grad mehr Anstellwinkel bewirken kann. Als optimal empfanden wir die Trimmung, wenn die Waage der A-Reihe vorne an den Lufteinlässen am weitesten auf den Tampon geschoben ist, wodurch diese Ebene kürzer und der Anstellwinkel flacher wird. Der Hersteller will dieses Detail in künftigen Serien als mögliche Ursache für Abweichungen entschärfen.

Hängen lassen?

So schön der Kampf mit dem Wind auch ist: Gerade bei der 3.1er kann der Flugtag dann vorbei sein, wenn die Arme keine Kraft mehr haben. Dabei ist es bei den Trainerbars aufgrund der Kräfteverteilung nicht möglich, eine Trapezschleife anzubringen. Doch gerade hier kommt der komplett vierleilige Aufbau der Wolkenstürmer-Trainer zum Tragen, wodurch sich diese von den Dreileiner-Trainern der Konkurrenz unterscheiden. Nicht nur, dass sich problemlos Handles anbringen lassen – es passt auch ein ganz neues Zubehör wunderbar an die Wolkenstürmer-Trainer: die Wolkenstürmer-Quadbar. Zwar kostet diese halb so viel wie der Kite, doch ermöglicht sie es in Kombination mit



einem Trapez, die Zugkraft auf den Körper zu übertragen. Zusätzlich wird das Potenzial eines Vierleiners genutzt, wodurch Drehungen noch effektiver und die „angepowert“ nutzbare Zugkraft noch größer werden. Ideal also für fortgeschrittenes Boarden und Buggyfahren.



**Der 2.3er-Trainer ist quirliger
und bei kräftigen Winden
nicht ganz so brutal**

**Selbst für das Buggykiten hat
der Trainerkite genug Power**



PARAFLEX TRAINER

HERSTELLER: Wolkenstürmer
INTERNET: www.wolkenstuermer.de
KATEGORIE: Trainer

| GRÖSSE: | PREIS: |
|----------------------|------------|
| Paraflex Trainer 2.3 | 119,- Euro |
| Paraflex Trainer 3.1 | 159,- Euro |
| Quadbar | 84,90 Euro |
| Harness, universal | 49,- Euro |

Fachhändler In Deiner Region

00000

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

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

10000

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



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

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

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

Drachennest
Lenkdrachen, Windspiele und Zubehör
Sven Groß, Alte Weddingstedter Landstraße 35, 25746 Heide,
Telefon: 0481/7 75 02 71, Mobil: 0151/25 13 94 01,
info@drachennest.biz, www.drachennest.biz



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

Powerkites
Zaunkönigstraße 37, 14612 Falkensee
Tel.: 030/43 74 75 16, Fax: 030/43 74 75 17
E-Mail: powerkites@web.de, www.powerkites-berlin.de

20000

WOLKENSTÜRMER
Kites & Coffee
Rentzelstr. 36-48 in 20146 Hamburg
Fon 040/ 43 27 23 93
www.kitesandcoffee.de
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Ge, Ki

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

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



Traction - Trick - Buggy - Board - Zubehör info@skykite.de Tel.: 04104 / 690 131

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



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

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



BORN TO BE WILD.
www.spiderkites-shop.de

Service: LE, EL, SO, RE, VE

30000



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

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 Kalleetal, Tel.: 052 64/65 57 83
www.kiteandbuggy.com, E-Mail: service@kiteandbuggy.com



-Drachen
-Windspiele
-Funsport

Der Drachenshop in Wunstorf
Barnestr.37, 31515 Wunstorf, Tel.: 05031/5199469
Service: Le, El, Ma, Zu, Ve, Bu, Ki
www.jay-lees.de, info@jay-lees.de



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

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



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

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



KeWo '91
Ralf Wolff
Blumenstr. 54a
47057 Duisburg
Tel : 02 03 / 2 60 85
Fax : 02 03 / 28 43 16

www.kewo91.de
service@kewo91.de

Service: Le, El, So, Ma, Zu, Re, Ve, Ge
Ladenlokal mit über 300 m² Verkaufsfläche

Skyracer – Trendprofil für Sport, Spiel & Spaß

An der Tränke 4, 32423 Minden, Tel: 05 71/5 09 37 51,
Der Drachenspezialist seit über 15 Jahren



Drachenstoff.de



Rip-Stop Gewebe für stabile
Drachen und Einleiner
- unschlagbar im Preis -
... direkt im Online-Shop bestellen!

Pattevogel



Der Kölner Drachenladen

Ehrenstraße 43 b, 50672 Köln, Tel: 02 21/258 31 29,
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.drachenladen.com

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

Ballon- & Drachenwelt

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

Windvogel - Hamm, das Drachenfachgeschäft

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



Überall Kiten Surfen Windsurfen Segeln
Infos & Kurse Telefon 0 50 36 98 81 19
01727 63 00 44 www.surfers-p.de
Shop: www.onlinesurfshop.de

Kurse 99,-
www.surfers-p.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 AschaffenburgLärchenweg 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**


Chill Out
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 BiberachTel. 07352/8979 • **drachenbox@freenet.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


Dein Drachensport Fachhändler

97828 Marktheidenfeld
Obertalstrasse 20
09391 9088624
www.lenkdrachenprofide**Der Drachenladen KITE and BIKE**

Reichelsdorfer Hauptstr.130, 90453 Nürnberg-Reichelsdorf

Tel.: 09 11/643 71 26, Internet: **www.kiteandbike.de**

Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge

BELGIEN**Kites Beachshop Stella Maris**

Koninklijke Baan 344, 8670 St-Idesbald Koksijde

Tel.: 00 32/58 51 76 47

DÄNEMARK**Metropolis**

Lalkolk Boutique Center 13, 6792 Römö

NIEDERLANDE**Vlieger-Gigant.nl**

info@vlieger-gigant.nl

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

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.



Paul May

Auswickeln und Yo-Fade

Lenkdrachen ABC

Auswickelvarianten – von ganz einfach bis „very tricky“

Aus dem Yo-Yo auszuwickeln ist natürlich leichter als das Einwickeln, doch kann man auch hier jede Menge heiße Moves einbauen. Das einfachste Auswickeln besteht darin, den Kite kurz durch stoßweises Entlasten beider Leinen abzubremsen, sodass sich die Nase ein bisschen nach hinten neigt. Nun zieht man mit beiden Händen kräftig durch, worauf sich der Drachen auswickelt.

Ebenfalls recht einfach, aber schon ein Stück weit aufsehenerregender ist es, den eingewickelten Drachen in einem Powerdive bodenwärts zu fliegen und dabei – vielleicht schon recht knapp über dem Boden – die Flugleinen so hart zu entlasten, dass der Drachen einen Pancake vollführt. Wenn er dann auf dem Bauch schwebt, die Flugleinen unter ihm leicht durchhängen und die Nase vom Piloten weg zeigt, zieht man an beiden Leinen und lässt den Drachen aus seiner Schnurumwicklung ausdrehen.

Aus dem Yo-Yo kann vielfältig ausgewickelt werden

Tut man dies gefühlvoll, landet der Kite weich und sicher im Fade, wo man ihn wieder himmelwärts aufsteigen lassen oder mit einer Lateral Roll in die normale Fluglage bringen kann. Natürlich kann man auch gleich wieder einwickeln, eine Yo-Ladder anhängen oder, oder, oder ...

Immer wieder klasse und durchaus spektakulär ist es, den eingewickelten Kite in einen Backflip zu legen und dort mit einer oder mehreren Lazy Susans auszuwickeln. Ganz großes Kino kann man beispielsweise bei Chris Goff, einem jungen britischen Top-Piloten, bewundern, der diesen Move in unglaublicher Präzision auf die Spitze treibt: Er behandelt den eingewickelten Drachen so gefühlvoll, dass er sogar einen Yo-Yo-Cynique fliegt. Dabei wird die Rückenrotation des Drachens nach jeder einzelnen Lazy Susan abgestoppt und eine neue Rotation in die Gegenrichtung eingeleitet. Es entsteht gewissermaßen eine Kaskade aus Lazy Susans – und das im Yo-Yo!

Extrem elegant finde ich es, den Drachen durch einen 540er auszuwickeln. Wenn man hierbei Glück hat (oder einen Kite mit Rollbars fliegt), bleibt der Drachen auch nach dem 540er im Yo-Yo eingewickelt; falls man „Pech“ hat, wickelt er sich am Ende des 540ers aus, was verdammt cool und irrsinnig radikal aussieht.

Ihr seht, man kann mit dem Yo-Yo toll experimentieren, spielen, kreativ sein und Spaß haben. Lasst es krachen! Wrap it!

Yo-Fade

Der Yo-Fade ist ungemein angesagt. Der Yo-Fade ist nicht ganz einfach. Und: Der Yo-Fade klappt nicht mit jedem Drachen. Um diesen Trick auszuführen, fliegt man seinen Kite im Powerdive bodenwärts und entlastet beide Leinen stoßartig, als ob man einen Pancake ausführen wollte. Aber Achtung! Jetzt kommt der erste heikle Punkt: Anstatt es dem Kite zu gestatten, sich vollständig auf den Bauch zu legen und den flachen Pancake zu vollenden, stoppt man die Rotation vorzeitig. Sobald der Drachen die Nase –





Auswickeln mit einer Lazy Susan

würde man seitwärts auf ihn blicken können – in etwa bei 4 Uhr hat, kickt man ihn mit einem harten, knackig-kurzen Lenkimpuls aus beiden Handgelenken zurück Richtung Fade-Position. Und nun kommt der zweite knifflige Teil: Während man für den Kick, mit dem man die Rotationsbewegung umkehrt, vor allen Dingen das richtige Timing benötigt, braucht man nun Slack. Viel Slack! Mit sehr viel Leinendurchhang, den man beispielsweise durch rasches Vorwärtslaufen erhält, kann der Drachen über die Fade-Position hinaus rotieren, sich in seine Flugleinen einwickeln und schließlich eingewickelt wieder im Fade landen. Der Yo-Fade ist komplett.

Wenn man all das sauber hingekriegt hat, kann der Drachen lange und stabil in dieser Position am Him-

mel verharren. Man kann ihn sogar zum Backspin überreden, an dessen Ende er sich auswickelt, was fantastisch aussieht.

Um den Kite für den Yo-Fade zu optimieren, ist es ratsam, mit dem Kielgewicht zu experimentieren. Häufig wird die Ausführung dieses Tricks durch eine Erhöhung des Ballasts erleichtert, was allerdings oftmals damit erkaufte wird, dass der Flic Flac deutlich erschwert und die Kontrolle während der Bauchtricks etwas verschlechtert wird. Hier sollte man mit fein dosierten Gewichtserhöhungen testen, um dem Yo-Fade nicht zu viel opfern zu müssen. Ich empfehle an dieser Stelle, das Feintuning durch Neodym-Magnete vorzunehmen, wie wir es Euch in Ausgabe 3/2013 vorgestellt haben. ■

VIDEO-TIPP

Unter www.kite-and-friends.de ist ein Begleitvideo zum ABC mit allen Yo-Yo-Varianten zu sehen

Spektrum

Fanø Classics 2014

Die Fanø Classics möchten sich einem breiteren Publikum öffnen und dazu das Thema „klassische Drachen“ zukünftig weiter fassen. Die Konstruktionen von Peter Lynn aus Neuseeland sind inzwischen echte Klassiker und so geht es bei Referent Andreas Fischbacher um Lynns große Inflatables. Im Workshop wird ein Baby-Manta gebaut. Mehr Infos: www.classic-kites.org



Steinemer

Der Drachenkünstler Michael Steinemer plant, zum 30. Internationalen Kitefliersmeeting nach Fanø zu kommen. In der Zeit vom 18. bis 22. Juni will er dafür die Kanaren verlassen und würde sich glücklich schätzen, bei Drachenfreunden auf der Insel unterkommen zu können. Angebote bitte an: cometasmichael@gmail.com

RX-Festival

Vom 21. bis 27. Juni wird Martin Lafek am Buggystrand von Rømø (Dänemark) die neue JoJo-RX-Serie zum Testen bereithalten. Interessenten können spontan vorbeischaun oder vorher Kontakt aufnehmen unter: info@jojo-shop.cz



Neue Teamrider

Powerkites.de hat in diesem Winter mit Laurent Sublet und Jerome Josserand Zuwachs erhalten. Während Snowkiter Jerome eher im Backcountry zu Hause ist, misst sich Laurent mit den besten Freestylern in Frankreich auf Skiern. Weitere Unterstützung kommt mit Jeroen Pigmans aus Holland, der diesen Sommer auf diversen Events unterwegs ist und sein Können auf Wasser, dem Landboard und im Buggy unter Beweis stellt.



Mit Rolf Zimmermann wird Seeland zur Saurierinsel

ISLA NUBLAR?

Die Drachensaison startet im April und geht bis Ende Oktober? Das kann man so gewiss nicht stehenlassen. Denn Drachenzzeit ist – wie bei Eingeweihten wohlbekannt – das ganze Jahr über, und wenn es draußen kalt, nass und ungemütlich ist, dann werden die drachentechnischen Aktivitäten eben nach drinnen verlagert. Und das ist gut so, schließlich will die kommende Saison gut vorbereitet sein und die Drachentasche lechzt sowieso immer nach neuen Modellen.

Text und Fotos:
Ralf Dietrich

Dabei haben es uns die Amerikaner mit ihren Drachenworkshops in Washington, Oregon und dem Mittleren Westen vorgemacht. Die kalte und dunkle Jahreszeit wird zum einen dazu genutzt, sich mit den geliebten Drachen zu beschäftigen und neue Techniken zu lernen, aber zum anderen vor allem auch, um eine schöne gemeinsame Zeit beim Ausüben des Hobbys zu haben. Wie so oft schwappte auch diese Welle aus den Staaten nach Europa und so wundert es nicht weiter, dass landauf, landab zu Drachenworkshops geladen wird. Auf Facebook werden Workshops angeboten (wir berichteten in der letzten Ausgabe darüber), im deutschsprachigen Drachenforum wird ein Kastendrache gebaut. In Minden entstehen Trigon-Boxen und mit dem Rodgauer Workshop steht ein echter Leckerbissen auf

dem Menüplan. Klar, dass unsere nördlichen Nachbarn in Dänemark da nicht zurückstehen möchten. In Kopenhagen gibt es einen Verein namens Drageklub.Dk, der traditionsgemäß am Ende eines jeden Jahres einen bekannten Drachenbauer in die dänische Hauptstadt einlädt, um hier an einem Wochenende gemeinsam Drachen zu bauen. In diesem Jahr fiel die Wahl auf Rolf Zimmermann aus Bad Salzufen. Zugegeben, so recht wollte Rolf anfangs nicht an das Projekt herangehen, schließlich benötigt die Vorbereitung eines solchen Workshops nicht unerhebliche Zeiträume. Acht Workshopdrachen hören sich erst einmal nicht nach sehr viel Arbeit an. Doch handelt es sich bei dem gewählten Modell um einen Stablosen, dann gilt es, unzählige Kleinteile zuzuschneiden, auf die Farb-



Fachkundige Anleitung von Rolf Zimmermann

wünsche der Teilnehmer Rücksicht zu nehmen und am Ende noch Unmengen an Schnur zu Waagen zu verarbeiten. Nach viel Zureden willigte Rolf auf Fanø schließlich ein, Ende 2013 mit einem Workshop zu seinem Baby Pterodactylus nach Kopenhagen zu kommen. Gut, dass er seinerzeit noch nicht so ganz die Tragweite seiner Zusage absehen konnte. Denn die Zeit, die er zur Vorbereitung vorschlug hatte, reichte hinten und vorne nicht aus. Es ist halt doch etwas anderes, daheim einen Drachen in einem Rutsch durchnähen zu können oder aber dieses Modell einigen Rookies als Bausatz anzubieten. Erschwerend kamen noch familiäre Probleme in Bad Salzflufen hinzu, sodass besagter Workshop erst Ende Januar starten konnte.

Es geht los!

Zusammen mit Lebensgefährtin Ulrike Zara traf Rolf Zimmermann an einem nasskalten Freitagnachmittag in Kopenhagen ein. Schnell war sein alleits bekannter weißer Van entladen und sofort ging es an die Verteilung der Einzelteile. Sieht der kleine Baby Ptero mit seiner Spannweite von 450 Zentimetern auf dem Flugfeld noch recht überschaubar aus, so kamen den Teilnehmern beim Anblick der vielen Einzelteile erste Zweifel, ob dieses Projekt überhaupt an einem Wochenende gemeistert werden konnte. Aber verzagen gilt nicht, und so ratterten die Nähmaschinen an diesem ersten Workshoptag bis spät in die Nacht.



Uli Zara, Meisterin der Waageschnüre

Diffizil

Gleich frühmorgens ging es am Samstag weiter. Wurde am Freitag zunächst der Körper fertiggestellt, sollte es nun unter der fachkundigen Anleitung von Uli und Rolf an die beiden Flügel gehen. Und die haben es in sich: eine Profilrippe hier, eine Verstärkung dort. Dann einmal nicht aufgepasst und die nächste halbe Stunde kommt der Auftrenner zum Einsatz. Gegen Abend wurden die Flügel fertig und da auch an diesem Tag eine Nachtschicht auf dem Programm stand, setzten die ersten Teilnehmer bereits am Samstagabend die Flügel an den Körper.



Fertiger Kopf

Was fehlte, war der Kopf, und der sollte am Sonntagmorgen in Angriff genommen werden. Zunächst wurden die Augen genäht, dann der Hinterkopf zusammengefügt und abschließend der Schnabel gefertigt. Unermüdlich tickte die Uhr, aber gegen Mittag waren dann auch schon die ersten Köpfe fertig. Jetzt musste nur noch der Kopf an den Körper gesetzt werden, um dann endlich den Lohn der ganzen Arbeit ernten zu können. Es wurde Sonntagnachmittag, bevor der erste Pterodactylus mittels Fön zum ersten Mal aufgeblasen werden konnte.

Abschlussarbeit

Den ganzen Tag über hatte sich Uli in eine Ecke der Halle zurückgezogen. Ihre Aufgabe war es, in einer Art Fließbandarbeit die acht Waagen vorzubereiten. Dank Ulis Bemühungen waren alle Waagebausätze am Sonntagnachmittag klar zur Montage. Eine Stunde dauerte es schließlich, diese noch am frisch geschlüpften Vogel zu montieren – dann konnte man in das zufriedene Gesicht des Erbauers blicken.

Flügel

Riesengroßer Dank gebührt Uli Zara und Rolf Zimmermann für die Vorbereitung und Durchführung dieses Workshops. So schön das soziale Miteinander außerhalb der Drachen-Kernsaison auch ist: Ohne den idealistischen Geist, den die beiden in Kopenhagen bewiesen haben, wäre solch eine Veranstaltung einfach nicht möglich. Andererseits bringt so ein Workshop für alle Teilnehmer einen richtig großen Schub nach vorne. Nicht nur, dass der Workshopdrachen ein echter Leckerbissen ist. Die Teilnehmer lernen auch ungemein viel bei einem Drachenbauer vom Kaliber eines Rolf Zimmermann. Was noch fehlt, ist das gemeinsame Fliegen der Workshopdrachen, doch hierfür war in der Winterperiode das Wetter einfach zu schlecht. Anvisiert ist ein erster Flugtermin auf dem Drachenfest in Spotorno – und **KITE & friends** wird dabei sein. Versprochen!



Rippenprofile in den Flügeln



Fertiger Körper (mit Probekopf)

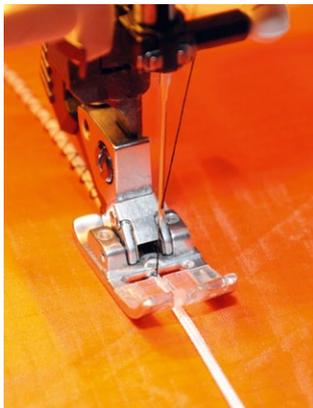
Drachenwerkstatt

Am Schnürchen: gut verstärkt

von Ralf Dietrich



Schnurverstärkungen sind groß in Mode. Egal, ob als zusätzliches, versteifendes Element, als Waageschnuraufnahme oder Abspannschnur – an mehr und mehr Drachen werden Verstärkungen mit Hilfe eines universalen Schnürchens gelöst. Doch wie kommt dieses eigentlich sauber aufs Segel? Welche Schnur sollte man verwenden und was ist bei der Nähmaschine zu beachten? Lauter Fragen, die an dieser Stelle geklärt werden.



Das Aufnähen der Schnur ist mit dem Standardfuß möglich



Einfacher geht es mit dem Litzenfuß

Zunächst einmal sollte man sich Gedanken zu der verwendeten Schnur machen. Da diese in der Regel direkt aufs Segel aufgenäht wird, sollte sie sich dem Stoff möglichst einfach anpassen. Das bedeutet, dass eine recht weiche, gerne auch geflochtene Schnur gut verwendet werden kann. Zudem muss man darauf achten, dass die Verstärkungsschnur später auch mit der Nadel getroffen wird, das heißt, die Schnur sollte nicht zu dünn gewählt werden. Andererseits soll sie auch nur als Verstärkung dienen und nicht gleich als Spreizstab; entsprechend sollte sie wiederum möglichst dünn ausfallen. Schnüre mit einem Durchmesser zwischen 1,5 und 2,5 Millimetern haben sich in der Praxis recht gut bewährt.

Der nächste Gedanke gilt der Nähmaschine. Oder besser gesagt dem richtigen Nähfußchen. Ein wenig Übung vorausgesetzt, sollte der normale Nähfuß der Maschine vollkommen ausreichend sein. Stellt sich die Schnur beim Vernähen jedoch zu widerborstig an und rutscht unter der Nadel weg, so kann zu einer Feile gegriffen werden. In den Nähfuß wird dann in Nährichtung eine Kerbe gefeilt, welche die Schnur später unter der Nadel positioniert, beziehungsweise zur Nadel hin geleitet. Wer es richtig professionell angehen möchte, dem sei ein sogenannter Litzenfuß ans Herz gelegt, der anstelle des normalen Fußes in die Maschine eingesetzt wird. Beim Litzenfuß sorgt eine kleine Öse vor der Nadel für das korrekte Einfädeln der Verstärkungsschnur.

Einfache Geradeausnaht: Die Schnur sollte getroffen werden



Leichter trifft man mit der Zickzacknaht



Zudem verfügt solch ein Spezialfußchen schon von Haus aus über einen Kanal, durch den die Schnur geführt wird. Das Aufnähen ist so ein Kinderspiel.

Stichfrage

Apropos Aufnähen – hier stellt sich die Frage nach der verwendeten Naht. Zwei Nähte haben sich als vorteilhaft erwiesen: der Geradeausstich und die dreifache Zickzacknaht. Ungeübten Drachenbauern sei der Zickzackstich empfohlen, denn hiermit trifft man die Schnur garantiert. Vielleicht nicht gleich mit dem ersten Stich, mit dem zweiten oder dritten aber dann garantiert. Die Breite des Stiches ist



Stimmt die Fadenspannung nicht, entstehen Schlaufen auf der Rückseite

abhängig von der Dicke der Schnur. Beim perfekten Zickzackstich liegen die beiden äußeren Eckstiche direkt neben der Schnur, während die Cross-Stiche auf der Leine zu liegen kommen. Als Alternative zum Zickzackstich kann der einfache Geradeausstich gewählt werden. Der große Vorteil dieses Stiches, der mit einer Stichlänge von 3 bis 3,5 ausgeführt wird, ist sein besseres Aussehen. Die Vorderseite des Segels wird hierbei nicht mit der doch recht breiten Naht eines Zickzackstiches verunstaltet. Jedoch sollte man bei dieser Stichart über so viel Geschick im Umgang mit der Nähmaschine verfügen, dass zum einen die Verstärkungsschnur mit jedem Eintauchen der Nadel getroffen wird und zum anderen eine schöne, saubere, gerade Naht entsteht.



Bei korrekter Oberfadenspannung sieht die Rückseite sauber aus

Feinheiten

Eine gute Idee ist zudem das Nähen eines Probestückes. Denn das Aufnähen der Schnur ist für die Nähmaschine nicht ohne. Sieht die Naht auf der Schnurseite noch recht annehmbar aus, so folgt die Enttäuschung beim Blick auf die Rückseite. Hier bilden sich gerne Garnschlaufen und die Naht sieht recht unschön aus. Abhilfe kann mit einer höheren Spannung des Oberfadens geschaffen werden.

Wird die aufgenähte Schnur nicht nur als Verstärkung, sondern auch als Aufnahme für Waage- oder Innenschnüre verwendet, sollte man zusätzliche Verstärkungen im Hinterkopf behalten. Als Minimum ist ein Kreuz zweier Verstärkungsschnüre



Spannschnüre können auch auf die Saumzugabe genäht werden



Unverzichtbares Werkzeug in jeder Drachenwerkstatt: die Segelmachernadel



Waageaufnahme unter Zuhilfenahme eines Saumes

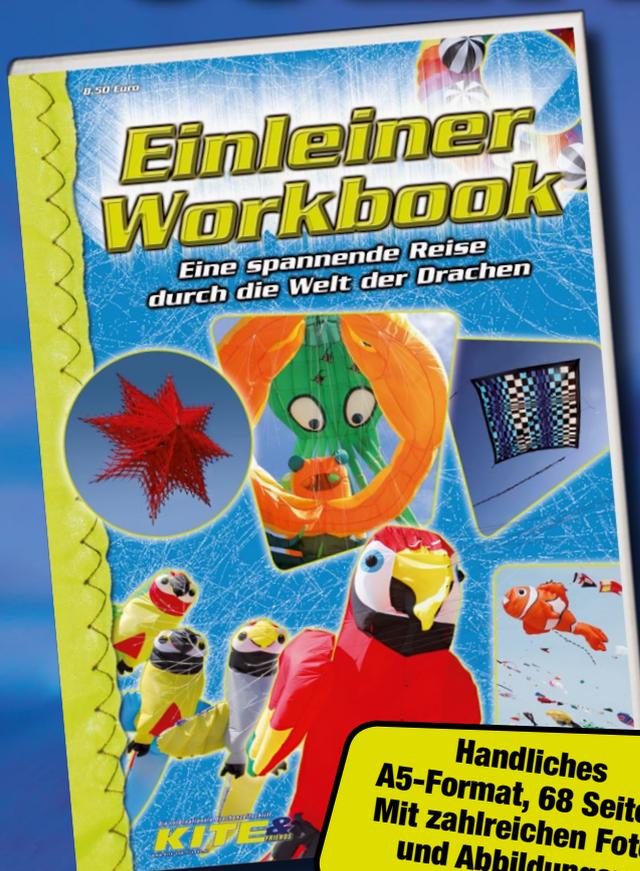


Ist kein Saum vorhanden, sollte die Schnur über Kreuz aufgenäht werden

anzusehen. Wer mag, kann diese noch mit einer zusätzlichen Lage Spinnaker hinterlegen. Im Bereich einer bereits vorhandenen Naht kann dagegen vom Aufnähen einer zweiten Verstärkungsschnur abgesehen werden, wenn besagte Naht als Kreuzungspunkt verwendet werden kann. Zudem hat es sich in diesem Fall sehr bewährt, die Verstärkungsschnur nicht direkt auf das Segel aufzunähen, sondern auf den Stoff der geöffneten Naht. Das heißt der Stoffüberschuss hinter der Naht, der normalerweise für die Kappnaht verwendet wird, wird hier als Träger für die Verstärkungsschnur verwendet. ■

▼ ANZEIGE

Jetzt bestellen!



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

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

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

IM INTERNET

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

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

Termine 2014

April 2014

17.–21.04.2014 D 17. Osterfliegen auf dem Liebschützberg

Zwischen Dresden und Leipzig wird zum Saisonstart geflogen. Telefon: 0176/34935175

18.–20.04.2014 D 3. Deutsche Meisterschaft Kitebuggy Open/Master

Die bereits 2013 begonnene Meisterschaftswertung geht in St. Peter-Ording in den dritten und vorletzten Lauf. Internet: www.gpa.de

19.–20.04.2014 D 2. Büsumer Drachentage Perlebuch

In Kooperation mit dem Drachennest Heide locken zahlreiche Aktionen kleine und große Drachenfans mit Bonbonfähre und Gute-Nacht-Geschichte am Samstagabend. Internet: www.buesum.de

21.–21.04.2014 D 1. Lauf Tandem Meisterschaft Kitebuggy 2014

Am Ostermontag gehen in SPO die spektakulären Buggy-Tandems mit jeweils zwei Fahrern und zwei Kites an den Start. Internet: www.gpa.de

25.–27.04.2014 D 1. Lauf KLB-DM in Münsterappel

Beginn der Kitelandboarder-Saison 2014 mit Meisterschaft in Freestyle und Race. Internet: www.kitelandboarding.eu

26.–26.04.2014 D 1. Lauf Club Class Kitebuggy in St. Peter-Ording

Die Einsteigerklasse beginnt mit dem ersten von drei Läufen die Saison 2014. Internet: www.gpa.de

Mai 2014

02.–04.05.2014 D 1. Speedkiting-Treffen Schillig

Lockeres Treffen von Speed-Begeisterten und Eigenbauern mit Testflügen unter Wettbewerbsbedingungen: 3 Minuten Flugzeit, 35 Meter Leine. Internet: www.speedkiting.eu

03.–04.05.2014 D 3. Internationales Drachenfest Idar-Oberstein

Auf dem Flugplatz Götttschied findet das Drachenfest des Aero-Clubs statt. Internet: www.edrg.de

09.–11.05.2014 D 27. Kamen Kite

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



10.–11.05.2014 B 29. Internationales Lotto Kitefestival Oostende

Das Drachenfest im belgischen Seebad mit vielen bunten Attraktionen. Internet: www.kites-oostende.be

29.05.–01.06.2014 D Internationales Drachen- und Windspielfest Norddeich

Traditionelles Drachenfest mit attraktivem und spektakulärem Rahmenprogramm. Internet: www.drachenfest-norddeich.de

Juni 2014

06.–09.06.2014 D 6. Arthenburger Pfingstfliegen

Gemeinsames Fliegen auf dem bekannten Gelände an der Elbe. Internet: www.drachewiese-artlenburg.de

19.–22.06.2014 DK 30. Int. Kitefliersmeeting Fanø

Jubiläum des größten Drachentreffens am Strand der Nordseeinsel. Internet: www.kitefliersmeetingfanoe.de

28.–29.06.2014 D 24-h-Lauf St. Peter-Ording

Zum dritten Mal treffen sich die Buggykiter auf dem Buggygelände, um in 3er-Gruppen rund um die Uhr eine möglichst lange Strecke zurückzulegen. Spenden zugunsten des DLRG. Internet: www.gpa.de

Juli 2014

12.–13.07.2014 D 5. Drachenfest Kulmbach

Wieder findet beim Rangabauern in Tennach bei Kulmbach das Drachenfest statt.

19.–20.07.2014 D 2. Drachenfestival Norderstedt

In Norderstedt sollen wieder im Stadtpark die Drachen zum Himmel fliegen. Internet: www.drachefestival-on-tour.de

August 2014

14.–19.08.2014 NL 26. Drachensteigerfest Emmen

Viel Platz, eine Höhenfreigabe und viele Aktionen gibt es an diesem Wochenende in Emmen. Internet: www.s-v-e.nl

22.–24.08.2014 D 7. Drachenfestival St. Peter-Ording

Am Nordseestrand findet wieder das bekannte Drachenfest mit vielen Attraktionen statt. Internet: www.drachefestival-on-tour.de

▼ ANZEIGEN



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

Artikel-Nr. 11354

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de und auf Seite 88 im Heft.



Nordseeinsel Fanø
Erholung pur

www.danibo.dk



Teil 2: Die „Enkel“ Arthur Batuts

KAP-FUTURE

Der unerschöpflich anmutende Ideenreichtum und seine technischen Umsetzungen durch die „Enkel“ von Arthur Batut kristallisierten sich bei der internationalen Konferenz KAPiFrance125 nahe Labruguière – dem Geburtsort der Fesseldrachen-Luftbildfotografie – in geradezu atemberaubender Intensität heraus. Es scheint, als habe diese nunmehr 126 Jahre alte Luftbildtechnik nur auf das digitale Zeitalter gewartet, um sich kraftvoll zu entfalten. Über die aktuellen technischen Ideen und Möglichkeiten möchte ich hier berichten.

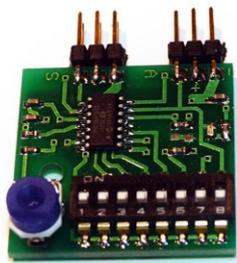
Text: Wolfgang Bieck
Fotos: Wolfgang Bieck,
Pierre Lesage, Kevin Lajoie

Arthur Batut löste vor 126 Jahren seine selbst geschreinerte Holzkamera mit einem Gummiverschluss und einer Zündschnur aus, um eine einzige lichtempfindliche Glasplatte zu belichten. Die Welt der digitalisierten Elektronik hat heute Möglichkeiten Realität werden lassen, welche selbst Arthur Batut mit seiner innovativen Geisteskraft wohl als unglaubliche Utopie erschienen wären. Auf vier verschiedene technische Lösungen zur Erstellung gelungener Luftbildaufnahmen, vorgestellt auf der internationalen KAPiFrance125-Konferenz, möchten wir hier näher eingehen: Auto-KAPing per CHDK- und SDM-Skript auf SD-Karte, eine LED-basierte Kamera-

steuerung, die Steuerung des Riggs über das Smartphone per Wi-Fi und die funkbasierte, automatische, goniometrische Kameraausrichtung auf Objekte.

CHDK und SDM

Heute können digitale Kameras beim sogenannten Auto-KAPing mit eingebauter Intervallfunktion, beginnend bei einer Sekunde, nahezu beliebig eingestellt und in den Himmel entlassen werden, um dann je nach Batterieversorgung hunderte oder gar tausende Fotos aufzunehmen. Die einzige Schwierigkeit besteht dann in der Auswahl gelungener Aufnahmen.



clickPAN-PRO von James Gentles



**Mehr zur 3D-Fotografie
in KITE & friends 4/2013**

Der Wunsch nach einflussnehmender Gestaltung während des Auto-KAP-Fluges beziehungsweise durch Auslöseverzögerung, horizontales Schwenken, Neigen, Zoomen, Auslösen sowie Umschalten zwischen Video- und Fotofunktion bei gleichzeitiger Bildübertragung kann über die kameraeigene SD-Speicherkarte durch ergänzende Skripte erreicht werden. Die einfachste Möglichkeit, mit einer handelsüblichen Canon-Kompaktkamera ohne irgendeine Gefährdung der Garantieansprüche Auto-KAP durchzuführen, ist die Nutzung des sogenannten CHDK (Canon Hacker Development Kit) oder des SDM (StereoDataMaker), da mit diesen der Funktionsumfang kameraspezifisch um ungeahnte Möglichkeiten erweitert werden kann.

IBM-Veteran und Softwarespezialist Dave Mitchell aus England und Michel Dehaye aus Frankreich stellten ihre Erfahrungen mit dem CHDK einem für

KAPer vereinfachten Verfahren, dem SDM (Stereo-DataMaker) gegenüber. SDM stellt durch vergleichsweise einfache Programmierskripte die für das KAPen notwendigen und sinnvollen Funktionen zur Verfügung mit der zusätzlichen Option, während des Bildfluges zugleich Stereoaufnahmen zu erstellen oder zwischen Foto- und Videomodus in zuvor programmierten, persönlichen Vorlieben zu wechseln. Kleine, von Dave Mitchell entwickelte und kostenfreie Java-Programme helfen dabei, alle notwendigen Schritte zur Einrichtung der CHDK- oder SDM-Funktionen auf einer SD-Karte schnell und einfach zu erledigen.

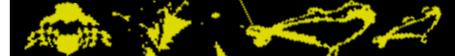
Nunmehr kann ich zum Beispiel meine ältere IXUS 980 IS von Canon statt mit einer 4-GB-SD-Karte sogar mit einer 64-GB-SD-Karte verwenden. Der limitierende Faktor ist derzeit die Kapazität der Batterie. Zu Recht wurde die CHDK-/SDM-Software von Dave Mitchell als „bestes KAPer Werkzeug“ mit einem KAPiFrance125-Preis ausgezeichnet.

Kamerasteuerung per LED und USB

Der Schotte James Gentles entwickelte diverse technische Lösungen zur Kamerasteuerung und stellte sie vergleichend vor. Für das Auto-KAPing sind insbesondere der gentLED-SHUTTER, das SDM-System clickPAN, der Auto-KAP-Controller namens clickPAN-PRO, das gentWIRE-videoUSB sowie der Intervallmesser gentLED-AUTO von Interesse. Nur so groß wie eine Zwei-Euro-Münze stellt die preiswerte, nur 9 Quadratzentimeter große und 5 Gramm leichte Platine clicPAN-PRO eine vielfältig konfigurierbare Auto-KAP-Lösung dar. Über Schalterkonfigurationen können sowohl Intervalle als auch Verzögerungen zwischen 1,3 Sekunden und 12 Sekunden festgelegt werden, ferner 8 verschiedene Rotationsschritte, 8 Neigungswinkel für die Servos des Riggs sowie 4 kameraspezifische Auslösungsarten gesteuert werden. Dabei läuft automatisch ein vorprogrammiertes Programm ab, um zum Beispiel ein großes Areal selbsttätig zu scannen. Später lassen sich per Bildsoftware Panoramen in hoher Auflösung erstellen. Der Intervallmesser beziehungsweise -geber gentLED-AUTO gestattet die drahtlose Auslösung der Kamera zwischen 1 Sekunde und 30 Minuten.

Rigg-Steuerung über Smartphone

Elektronikspezialist Linnar Edes aus Finnland stellte eine atemberaubende, zukunftsweisende technische Lösung vor, die Erweiterung seiner CAMremote durch das CAMremote-Wi-Fi. Die erprobte elektronische CAMremote-Platine bot bereits vielfältigste Möglichkeiten, ein Rigg zu



**Ultra-Intervallometer-Skript
an der Canon IXUS 980 IS
mit erstaunlichen Optionen**



**gentLED-AUTO:
Infrarot-Intervallgeber
an der Sony NEX 5N**

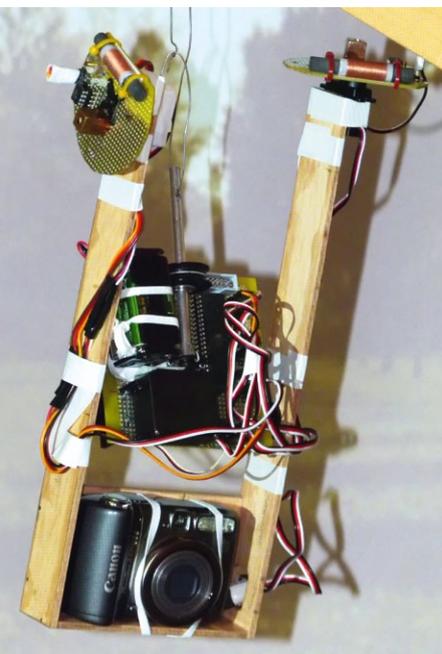
**Miniatur-KAP-Sender und
Empfänger (433 MHz)
Pololu – Micro Maestro
6-Kanal Servo Controller**





**CAMremote-Wi-Fi
von Linnar Edesi**

**Goniometrisches Funk-
KAP-Experimental-Rigg von
Jean-Christophe Humez**



steuern: Rotation, Neigung, Zoom und Auslösung von Servos durch 433-MHz-Miniatursender oder übliche 35-MHz- und 40-MHz-Fernsteuerungen, Ansteuerung über USB-, Bluetooth, Schalter, Potentiometer oder Smartphone mit variablen Eingangsspannungen zwischen 3 V und 12 V und Kameraansteuerung über Infrarot-LEDs, USB, Klinkestecker und GoPro 1-3 Anschlüsse. Zudem ermöglicht die CAMremote-Platine unter anderem einen programmierbaren Auto-KAP-Modus, einen Panorama-Modus zur Kameraauslösung in Intervallfunktion oder den Wechsel zwischen manueller oder automatischer Steuerung des Riggs sowie Firmware-Updates von der Internetseite.

Linnar Edesis neues Wunderwerk erlaubt nun zusätzlich die Video-Übertragung über Wi-Fi (2,4 und 5,8 GHz) auf das Smartphone über eine Distanz von etwa 300 Metern unter optimalen Bedingungen. Das Geniale dabei ist die Steuerung der Kameraausrichtung und der Kamerafunktionen über das Smartphone bei synchroner Live-Videoübertragung. Mithilfe meiner selbstgebauten Moxon-Antenne konnten wir testweise die Signalstärke auf dem Smartphone um 48 Prozent erhöhen, sodass die Wi-Fi-Reichweite bei Wahl einer systemoptimierten Antenne kein limitierender Faktor sein dürfte. Für mich stellt die Entwicklung von Linnar Edesi aus Finnland einen zukunftsweisenden Meilenstein in der KAP-Entwicklung dar.

Goniometrische Kameraausrichtung per Funk

Goniometrie ist die Wissenschaft, Winkel zu messen und zu bewerten. Geschieht dies durch ein von Drachen in die Lüfte gehobenes Rigg mit Kamera über Funksignale, benutzt man die radio-goniometrische Kameraausrichtung von Jean-Christophe Humez aus Frankreich. Bei einer archäologischen Grabung legt man zum Beispiel einen Radiosender

auf einen ausgewählten Ort und entlässt den Drachen und das radio-goniometrische Rigg in die Luft. Die Kamera richtet sich nun selbstständig aus und fixiert unabhängig von der Höhe und Richtung des Riggs den Radiosender und damit das ausgewählte Objekt. Eine Videokontrolle zur Objekterfassung entfällt und die Qual der Wahl besteht lediglich in der Auswahl der Fotos mit dem optimalen Abstand zum Objekt – einfach genial!

Zum Richtungssehen besitzt der Mensch zwei Augen, zum Richtungshören zwei Ohren und zum Richtungsriechen zwei Nasenlöcher. Jean-Christophe Humez hat dem KAP-Rigg elektronische Augen in Form von Ferrit-Antennen im 2-MHz-Bereich verpasst. Winzigste Differenzen im Signalstärkeempfang werden genutzt, um Abweichungen von der signalstärksten Richtung zu erfassen und die Ausrichtung der Kamera über die Servos auszugleichen.

Es wundert nicht, dass Jean-Christophe Humez mit dem KAPiFrance125-Preis für die herausragendste Innovation für ein KAP-Rigg ausgezeichnet wurde. Auch diese Technik könnte ein KAP-Meilenstein werden.

KAP-Zukunft

Arthur Batut eröffnete der Menschheit die Technik der Fesseldrachen-Luftbildfotografie. Seine „Enkel“ nutzen die Miniaturisierung mechanischer Komponenten in Verbindung mit digitaler Elektronik und Software, und es lässt sich vermuten, dass wir nach 126 Jahren erst am Beginn einer neuen Blüte dieser umweltfreundlichsten aller Luftbildmethoden stehen. ■

MEHR INFOS

INTERNET-TIPPS:

CHDKL-Handbuch:
chdk.wikia.com/wiki/German/CHDK-Handbuch

James Gentles Shop: gentles.ltd.uk

Website des KAPiFrance125:
kapifrance.cvcf.free.fr

Linnar Edesis Shop: vp-systems.eu

Bults KAP-Shop: www.kapshop.com

Micro Maestro Controller:
www.pololu.com/product/1350

Video zum CAMremote-Wi-Fi:
www.youtube.com/watch?v=otFKsJ7_wbM

Dave Mitchells Website: www.zenoshrdlu.com

**Lufffoto von Loutrec,
aufgenommen durch
Pierre Lesage**



BUGGY

SPECIAL 2014

KITE & FRIENDS



**Spaß oder
Wahnsinn?**

**Jumps mit dem Rennbuggy
ab Seite 40**

36 Galerie

On the Top of the World

40 Buggyjumps

Stephan und Mano im Interview

44 Clothing

und Zubehör

Der richtige Stoff für Buggyfahrer

46 Buggykites

Marktübersicht der Vierleiner

51 Zarziskite

Sonne und Wind in Tunesien

52 Die Küste entlang

Von Wijk aan Zee nach Den Helder

54 Nachwuchs

aus Dänemark

Interview Nicolas Jackson

56 Buggy

Marktübersicht der Buggys

58 Pimp my Buggy

Vom Getränkehalter bis zum Gepäcknetz

60 Frington

Auf der Insel ist Leichtbau angesagt

62 Depower im Buggy

Die innovative Alternative

66 Handles

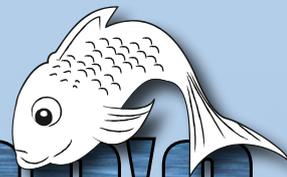
So habt Ihr alles im Griff

Pimp my Buggy

Ausgefallenes Zubehör

ab Seite 58





SPORTSMANS

For Times



Kite: JoJo RX
Pilot: Frank Heinke
Foto: Jens Baxmeier



SPECIAL BUGGYKITING



Kite: Libre Spirit 2
Spot: Borkum
Foto: Horst Nebbe

Nach über 20 Jahren Buggykiten geben sich die Piloten nicht mit irgendwelchen Matten zufrieden. Das feinste Material nach aktuellster Technologie soll es sein, zumindest, wenn der Fahrer leistungsorientiert unterwegs ist. Ein Windsurfer würde sich heute auch nicht mehr mit einem bunten Dreieckssegel aus den 70ern begnügen. So sind die Kites zum Buggyfahren wahre Hochleistungssegel. In diesen werden viele Technologien und Kniffe aus dem Hochleistungs-Gleitschirmbau genutzt. Doch die Zeiten, in denen man sich wünschte, einen verkleinerten Gleitschirm an die Schnüre zu binden, sind ebenfalls passé. Heute werden die Zugeräte exakt an die Anforderungen beim Buggyfahren angepasst und ermöglichen so auf allen Kursen zum Wind beste Leistungen. Mit dem großen Stellenwert von Wende und Raumwindhalse wurde auch hier an den Schirmen gefeilt, um das Ausführen der Manöver effektiver zu machen.

Aber selbst für diejenigen, die nicht nach Endleistung im Hochleistersegment streben, hat die Entwicklung Entscheidendes hervorgebracht. Denn auch bei den Intermediates, den Allroundern, ja sogar in der Einsteigerklasse ist es einfacher geworden, einen ordentlichen Vortrieb zu erzielen. Es sind schon feine Kites, die uns heute zum Buggysport zur Verfügung stehen.

Kite: Ozone Quantum
 Pilot: Malte Lutz
 Foto: Marc Grübener

Luft, Erde, Wasser und Feuer – hätten die griechischen Philosophen ahnen können, wie die Menschen von heute diese gebrauchen? An das Buggykiten haben sie sicher noch nicht gedacht. Wie wir heute die Luft nutzen, um die Kraft des Windes vor unsere Buggys zu spannen, hätte auch manch einen Kutscher aus dem Mittelalter verblüfft. Dabei hält die Erde viele verschiedene Untergründe bereit, von denen wir insbesondere die Strände nutzen, welche vom Wasser des Meeres gebildet werden. Das Feuer wird mancher an dieser Stelle vermissen, da es beim Kiten unsichtbar bleibt. Andere mögen verschmitzt behaupten, es stecke in den Herzen der Fahrer. Tatsächlich ist es aber erforderlich, um die Materialien für Buggy und Kite zu erhalten, und diese mit Schweißgerät beziehungsweise Nadel und Faden zu dem zu machen, was sie sind.

Einige Fahrer loten ihre Macht über die Elemente besonders tollkühn aus. So bleibt das Buggykiten bei ihnen kein taktischer Segelsport, sondern wird zum ausgefallenen Freestyle-Abenteurer. Das sieht in vielen Augen wie absurde Eskapaden aus, demonstriert auf der anderen Seite, was mit der unbändigen Kraft des Windes und einer gehörigen Portion Geschick machbar ist.

Pilot: Mano Dirix
Spot: Rømo
Foto: Robert Smits



DIE MACHT ÜBER DIE *Elemente*

Pilot: Stephan van Bommel
Buggy: GT-Race Rapide
Foto: Marco Wolf





Interview: Jens Baxmeier
Fotos: Stephan van Bommel,
Maurice Dereij, Robert Smits,
Mike Caelers

Und Action: Zwei Freunde jumpen mit dem Rennbuggy

WILD UND ABGEHOBEN!

Mano Dirix und Stephan van Bommel kennen sich schon seit 10 Jahren. Sie haben sich damals an ihrem lokalen Kitespot in Thorn im Süden von Holland kennen gelernt. Stephan saß zu der Zeit schon seit etlichen Jahren im Kitebuggy, während Mano gerade erst angefangen hatte. Doch es gab sofort eine gewisse Verbindung zwischen den beiden Jungs. In den folgenden Jahren wurde ihre Freundschaft noch intensiver und die gleichen Interessen haben sie verbunden. Stephan war zu der Zeit noch mehr auf das Racing spezialisiert, und Mano entschied sich dafür, im Freeriding-Bereich zu bleiben.

STEPHAN VAN BOMMEL

Alter: 25
Wohnort: Niederlande
Erfahrung:
Buggyfahrer seit 15 Jahren
Sponsoren: Libre, GT-Race
Kitebuggys, Landsegler



Köner oder Verrückte? Die Grenzen scheinen fließend



Stephan: ein Rennfahrer, der in die Luft geht!

SPECIAL BUGGYKITING



Als Stephan mit dem Rennen anfang, war er sofort von Anfang an sehr erfolgreich. Er gewann sein erstes nationales Rennen und erhielt gleich eine Wildcard zum Aufstieg in die Masterclass. Und das war nur der Anfang einer erfolgreichen Karriere als Masterfahrer. Zu der Zeit war Mano noch relativ neu in der Szene. Aber er wurde rasch bekannt, als er entdeckte, wie man mit dem Rennbuggy springen konnte. Das war auch die Zeit, als die beiden anfangen, sich gegenseitig zu filmen: Die meisten ihrer Clips zeigen Sprünge mit dem Rennbuggy. Ihre Filme veröffentlichten sie unter dem Namen M&S. Bis heute ist Stephan im Renngeschehen und sogar amtierender Meister in der niederländischen Rennserie, während Mano alles daransetzt, seinen Buggy an die äußersten Grenzen zu bringen. Die beiden Freunde standen uns für ein **KITE & friends-**Interview zur Verfügung.

KITE & friends: Springt Ihr auf flachem Untergrund ab oder verwendet Ihr zum Springen eine Rampe?

Mano und Stephan: Als wir anfangen und das Buggyjumping mit einem Rennbuggy relativ unbekannt war, gab es keine Bezugsgrößen, oder so etwas wie eine Anleitung mit einzelnen Punkten, was man genau machen muss. Wir fanden selber heraus, dass man mit dem Rennbuggy am besten springen konnte, wenn man das Vorderrad gegen eine kleine Rampe fuhr. Das bringt dieses kleine bisschen mehr Abstand zum Boden. Wir bauten eine Holzrampe, um unsere aus Sand gebauten Rampen zu ersetzen. So konnten wir die Rampe außerdem leichter verschieben und verändern, ohne dafür ständig buddeln zu müssen. Die Rampe ist auch deshalb nützlich, weil man an den meisten europäischen Stränden in den Dünen nicht fahren darf, aus Küstenschutz- und Naturschutzgründen.

KF: Welche Buggys verwendet Ihr für Eure Sprünge, und wie halten sie die hohe Beanspruchung aus?

M&S: Fußschlaufen unter der Ferse sind wichtig. Sie verhindern, dass der Fuß von der Gabel abrutscht. Eine weitere Besonderheit an unserem Buggy ist, dass er einen engen Sitz hat, so wie man ihn in der neuesten Buggygeneration regelmäßig finden kann. Mein Sitz ist sogar so eng, dass es jedes Mal eine große Herausforderung darstellt, damit die Abnahme bei großen Events

zu bestehen. Aber bisher hat es immer geklappt. Wir fahren beide einen „custom-made“ GT-Rapide-Buggy, der den FISLY-Regeln entspricht. Unsere Buggys sind allerdings an mehreren Stellen verstärkt. Um ehrlich zu sein, schlagen sich die Geräte wirklich gut. Es hängt natürlich alles davon ab, wie man den Buggy während der Landung kontrolliert. Eigentlich logisch, dass ein Rennbuggy nicht dafür gemacht ist, aus einer Höhe von 3 Metern ohne den Lift eines Kites aus dem Himmel zu fallen.

KF: Welche Kites benutzt Ihr zum Springen?

M&S: Wir haben beide unsere Wurzeln in der Rennszene und daher sind wir mit Racekites unterwegs. Mano fliegt eine verstärkte Ozone Quantum und Stephan nimmt seine Standard Libre Z3. Diese werden mit über 450 Dekanewton Powerschnüren kombiniert.

KF: Was würdet Ihr jemandem raten, der anfangen will, Sprünge zu trainieren?

M&S: Um ehrlich zu sein, würden wir keinem Newbie empfehlen, mit einem Rennbuggy zu springen. Nur wenn Ihr schon viel Erfahrung mit dem Buggyfahren habt, solltet Ihr Eure ersten Sprünge versuchen. Es ist schwer zu sagen, was die beste Methode zum Springen mit dem Rennbuggy ist. Für Mano und mich war das etwas, das erst langsam gewachsen ist. Jedes Mal, wenn wir am Strand waren und mit unseren Buggys gesprungen sind, fühlten wir uns etwas sicherer und verbesserten uns so Schritt für Schritt. Wir haben mit kleinen Sprüngen angefangen, was sicher die sinnvollste Methode ist.

Mano fühlt sich erst dann wohl, wenn der Bodenkontakt gelöst ist

MANO DIRIX

Alter: 23
Wohnort: Belgien
Erfahrung: Rider seit 10 Jahren
Sponsoren: Ozone, GT-Race Kitebuggys, Landsegler



Wiesenerker am Spot? Kein Problem für die M&S-Jungs





KF: Wie pusht Ihr beiden Euch gegenseitig? Sicher gibt es einige Dinge, die einer von Euch besser kann als der andere?

M&S: Ein großer Vorteil von Mano ist, dass er sich keine so großen Sorgen um die Folgen schlimmer Verletzungen machen muss. Stephan muss dagegen während der Rennsaison fit sein, und jede größere Verletzung schmälert seine Aussichten, die Wettbewerbe zu gewinnen. Weil Mano das ganze Jahr über seine Tricks trainieren kann, hat Stephan am Ende jeder Saison viel aufzuholen. Stephan bevorzugt es, sich auf seine antrainierten Fertigkeiten und seinen technischen Hintergrund aus dem Rennsport zu verlassen. Das erlaubt es ihm, während eines Sprunges große Distanzen zurückzulegen. Mano andererseits hat die große Fähigkeit, während der Sessions seinen Kopf ganz frei zu machen. Das hilft ihm dabei, einige Tricks viel besser als geplant zu absolvieren.

KF: Ihr beherrscht gerade Sprünge und auch Drehungen in der Luft. Welche anderen Tricks habt Ihr drauf?

M&S: Bis heute ist Mano der einzige Pilot auf der Welt, der nach einer 360-Grad-Drehung in der Luft mit dem Rennbuggy sicher landen kann. Das ist eine volle Drehung während eines Sprunges in der Luft! Ein Manöver mit hohem Risiko, da es leicht außer Kontrolle gerät, weil man sich in der Luft schlecht orientieren kann.

KF: Gab es Rückschläge während Eurer Karriere?

M&S: Es dürfte wohl allen hier klar sein, dass unsere Art den Sport auszuüben riskant ist. Was nicht bedeutet, wir wären leichtsinnig. Wir hatten beide schon mehrere Verletzungen: unzählige Gehirnerschütterungen, drei gebrochene Hände, fünf gebrochene Arme, gebrochene Füße, ein gebrochenes Schlüsselbein, ein gebrochenes Handgelenk und viele Operationen, zahlreiche angeknackste Schulterblätter sowie geprellte Rippen. Aber immer, wenn wir wieder gesund sind, fordern wir uns wieder neu heraus, über all die Jahre hinweg, und zwar auf die sicherste Art und Weise, die nur möglich ist. Und über all die Jahre haben wir dabei immer mehr an Erfahrung gewonnen. ■

Auch die Höchstgeschwindigkeit – hier mit Landsegler-Rädern – ist ein Fabel von Stephan





Manos Spezialität sind Drehungen in der Luft

Wenn es richtig weht, sieht man die Fahrer meist über den Dächern



Die Jungs haben dumme Ideen, wenn sie zusammen unterwegs sind

So beeindruckend die Buggyjumps auch sind, sie sorgen nicht nur für Begeisterung:



Artistisch und koordinativ ist die Aktion sicherlich beeindruckend. Unfälle unter den direkt beteiligten Fahrern oder mit unbeteiligten Fahrern sowie Zuschauern könnten aber dazu führen, dass die sicherlich nicht zahlreichen Flächen zum Buggykiten weiter reduziert werden, weil es ein paar wenige übertreiben.

Torben

Ansichten

Solange die Akrobaten andere nicht gefährden, ist es für mich okay, wenn sie ihre Stunts machen. Sobald aber andere Buggyfahrer auf offiziellen Fahrgebieten „Rücksicht“ auf diese Liftaktionen mit Buggy nehmen und dadurch ihre Fahrt einschränken müssen, sollte so etwas unterlassen werden. Meiner Meinung nach ist es an holländischen Stränden Sache des holländischen Verbands, darauf zu reagieren.

Ingo Aries

Das Springen mit Kitebuggys birgt Risiken, deren Gefahrenpotenzial für Fahrer und Umfeld nicht kontrollier- und abschätzbar sind. Dies hat nichts mit der von uns geförderten Ausübung des Buggyports zu tun.

GPA-Kitesailing e. V. / Jens Ball, Präsident

Stephan van Bommel ist ein klasse Fahrer. Mit solchen Nummern auf öffentlichen Fahrgebieten provoziert man aber nur, dass andere sich bei der Kurverwaltung oder Strandverwaltung beschweren – und schon hat man nur noch Regeln und Verbote wie bereits in SPO. Fahrer aus der oberen Liga haben eine nicht unerhebliche Vorbildfunktion für unseren Kitebuggy-Nachwuchs, aber mit der Veröffentlichung von Videos wie denen von Stephans und Manos Stunts setzt man ein ganz falsches Signal. Es wäre doch mal toll, wenn die Top-Fahrer ein sinnvolles Lehrvideo machen würden :-).

Jörg Kursawe

Clothing und Zubehör für Buggykiter

Stylish Helpers



SealSkinz

Nein, hier wurde keinem Seehund das Fell über die Ohren gezogen! Doch soll der Effekt der schützenden Haut auch für den Menschen genutzt werden. Wer den in der Version Hi-Vis leuchtenden Waterproof-Beanie an einem dunklen Regentag aufsetzt, bleibt warm und geschützt (Preis: 29,95 Euro). Besonders interessant für Kiter sind die Ultra Grip Gloves. Die Handschuhe sind wasser- und winddicht, erlauben eine optimale Beweglichkeit und Gripper-Noppen an den Innenflächen von Hand und Fingern sorgen für perfekten Halt an Handle oder Bar. Durch die Verwendung von sehr atmungsaktiver Merinowolle wird eine optimale Feuchtigkeits- und Wärmeregulierung gewährleistet (Preis: 48,95 Euro). Noch weniger kann Wasser dem Kiter etwas anhaben, wenn er auf die SealSkinz-Socken vertraut. Der patentierte Dreilagenaufbau verhindert auch bei heftigsten Priedurchfahrten ein Aufweichen der Fußhaut (Preis: 39,95 Euro).



Dünenkind

Der Anbieter von der Nordseeküste versorgt nicht nur die Kiter mit wärmenden Mützen. Jetzt ist die farbenfrohe Häkelware von Dünenkind auch aus Organic-Cotton-Baumwollgarn gefertigt, was die Umwelt schützt und die Gewissheit einer natürlich hergestellten Wolle in und auf die Köpfe bringt (Preis: 44,- Euro).



Keen

Für amphibische Verhältnisse hat Keen mit den Waterfront-Modellen vorgesorgt. Die leichte Class-5-Sandale ist schnell trocknend. Statt Mikrofaser besitzt der Class-6-Schuh eine robuste Schale, die dank variablem Fersen-Verschluss optimal passt (Preise: 79,95 und 89,95 Euro). Ebenfalls durch leuchtende Farben fällt der Marshall-Schuh von Keen auf. Er ist robust genug für alle Einsätze und bietet eine griffige Sohle. Dabei bleibt der Marshall auch an heißen Sommertagen luftig und leicht – ideal als festes Schuhwerk auf dem Kitebuggy, welches in der Low-Version 99,95 Euro und in der höher geschnittenen Mid-Variante 119,95 Euro kostet. Optional ist die WP-Ausführung mit wasserdichter Keen-Dry-Membran im Angebot.





Dakine

Das Nitrous Harness ist ein superbequemes Kite-Trapez mit integrierten Boardshorts (Preis: 150,- Euro). Das Starlet ist die Mädels-Version für 140,- Euro. Mit dem Shield Jacket hat man eine wasserdichte Reißverschlussjacke mit zum Helm kompatibler Cinch-Kappe (Preis: 125,- Euro). Die Womens Breaker Jacket ist eine leichte, knallige Windjacke für 80,- Euro. Das Mens Waterman Longsleeve zeigt sich als schnell trocknendes Loose-Fit-Lycra mit 4 Prozent Elasthan, das mit Lichtschutzfaktor 50 die UV-Strahlung absorbiert (Preis: 50,- Euro).



Schwereelosigkite

Natürlich dürfen die angesagten Teile des Kite-Labels auch diesen Sommer nicht fehlen. Außer den Produkten aus recycelten Kites gibt es eine Reihe an Shirts und Hoodies, wie das Knopf oder das Schräg in schwerer 320-Gramm-Qualität für je 69,95 Euro.



LINK-TIPPS:

www.bjosper.de
www.dakine.com
www.duenenkind.de
www.keenfootwear.com
www.picture-organic-clothing.com
www.schwereelosigkite.de
www.sealskinz.com
www.sigg.com



Bjosper

Ein recht geräumiges Buggy-Bag, das auf dem Heck angebracht wird, ist ab sofort von Bjosper im Angebot. Bisher gibt es drei verschiedene Größen, die zu einem Preis ab 120,- Euro erhältlich sind. Aber auch individuelle Dimensionierungen sind machbar.

Picture Organic

2014 haben es sich die Designer zur Aufgabe gemacht, den Picture-typischen Style mit den Elementen der Schifffahrt zu verbinden. Dabei wurden nach der Philosophie von Picture Organic nur nachhaltig hergestellte Materialien verwendet. Neu sind das Number Hoodie und das Base Hoodie (beide: 89,99 Euro).



Markt Vierleiner

Übersicht über die Vierleiner-Zugschirme in den Kategorien Beginner, Allrounder, Intermediate und Hochleister.

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 |

Buster Pro PKD

Beginner

Der PKD-Einsteiger-Kite ist in der aktuellen Pro-Version mit hochwertigerem Tuch und einigen Verbesserungen erhältlich, bleibt aber mit seinem typischen Design erkennbar.



FACTS

| Größe: | Preis: |
|--------------------|------------|
| Buster Pro 2.2 rtf | 164,- Euro |
| Buster Pro 3.3 rtf | 188,- Euro |
| Buster Pro 4.4 rtf | 214,- Euro |

Hornet Peter Lynn

Beginner

Einstiegsschirm von Peter Lynn, in der 2013er-Version bestehend durch 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 |

Octane Ozone

Beginner

Nachfolger der beliebten Flow mit einfacher A-B-Waage und gutem Potenzial über die Bremsen. Sehr fehlerverziehend und gutmütig.



Test KITE & friends 4/2012

FACTS

| Größe: | Preis: |
|----------------|------------|
| Octane 2.0 rtf | 199,- Euro |
| Octane 3.0 rtf | 245,- Euro |
| Octane 4.0 rtf | 279,- Euro |
| Octane 5.0 rtf | 299,- Euro |

Quattro Ozone

Beginner

Das sehr verzeihende Einsteigermodell – vormals IMP Quattro – mit 1.0, 1.5, 2.5 und 2.9 Quadratmetern Fläche.



Test KITE & friends 5/2012

FACTS

| Größe: | Preis: |
|----------------------|------------|
| Quattro 1.6/1.0 irtf | 125,- Euro |
| Quattro 2.0/1.5 irtf | 145,- Euro |
| Quattro 2.5/2.5 irtf | 169,- Euro |
| Quattro 3.0/2.9 irtf | 189,- Euro |

Rabbit Siegers Vliegers

Beginner

Als Nachfolger der Cooper Fox ist die Rabbit ein sehr solider Einstiegsschirm in vier Größen.



Test Vorgängermodell KITE & friends 2/2012

FACTS

| Größe: | Preis: |
|-----------------------|-------------|
| Cooper Rabbit 1.5 rtf | 164,90 Euro |
| Cooper Rabbit 2.5 rtf | 179,90 Euro |
| Cooper Rabbit 3.5 rtf | 204,90 Euro |
| Cooper Rabbit 4.5 rtf | 224,90 Euro |

Speedy III *Libre*

Beginner

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

Mit der neuen Striker hat Wolkenstürmer seinen Einstiegs-Kite noch universeller gemacht und bietet zudem eine optionale Quadbar an.



Test KITE & friends 6/2013

FACTS

| Größe: | Preis: |
|------------------|------------|
| Striker 3.0 irtf | 149,- Euro |
| Striker 4.0 irtf | 189,- Euro |
| Striker 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 |

Baston *MG-Kites*

Allrounder

Mit der Baston bietet Maarten de Graauw einen sturmsicheren Vierleiner in kleinen Größen. Die Serie wird aufgestockt und ersetzt dann die Sniper.



FACTS

| Größe: | Preis: |
|------------|-----------------|
| Baston 2.0 | 241,- Euro |
| Baston 2.4 | 274,- Euro |
| Baston 2.9 | 319,- Euro |
| Baston 3.5 | in Vorbereitung |
| Baston 4.4 | in Vorbereitung |
| Baston 5.6 | in Vorbereitung |
| Baston 7.1 | in Vorbereitung |

Beamer V *HQ-Powerkites*

Allrounder

Fünfte, bewährte Generation der Beamer, auch für ambitionierte Kiter. Alle vier Größen sind im Ready-To-Fly-Set im Angebot.



FACTS

| Größe: | Preis: |
|------------------|------------|
| Beamer V 2.0 rtf | 185,- Euro |
| Beamer V 3.0 rtf | 219,- Euro |
| Beamer V 4.0 rtf | 239,- Euro |
| Beamer V 5.0 rtf | 265,- Euro |

Magma II *Elliot*

Allrounder

Seit drei 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 |

One *Siegers*

Allrounder

Ein durchdachter Allround-Kite der Cooper-Serie - unkompliziert im Handling, simpel, sportlich, wendig und langlebig!



Test KITE & friends 3/2012

FACTS

| Größe: | Preis: |
|--------------------|-------------|
| Cooper One 1.5 rtf | 184,90 Euro |
| Cooper One 2.0 rtf | 194,90 Euro |
| Cooper One 3.1 rtf | 214,90 Euro |
| Cooper One 4.2 rtf | 244,90 Euro |
| Cooper One 5.5 rtf | 274,90 Euro |
| Cooper One 7.5 rtf | 359,90 Euro |

Twister 2013 *Peter Lynn*

Allrounder

Der Allrounder Twister wurde mit mehr Streckung weiter leistungsgesteigert. Besonderer Fokus liegt auf der Lift-Performance, wobei Drehfreudigkeit und Speed nicht vernachlässigt wurden.



Test Vorgängermodell KITE & friends 5/2009

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 |

Ventura II

Wolkenstürmer *Allrounder*

Der Highend-Allrounder von Wolkenstürmer mit leichtem Gleitschirm-Segeltuch wurde zu dieser Saison im Preis gesenkt.



Test KITE & friends 4/2012

FACTS

| Größe: | Preis: |
|----------------|------------|
| Ventura II 1.8 | 99,- Euro |
| Ventura II 2.5 | 119,- Euro |
| Ventura II 3.5 | 169,- Euro |
| Ventura II 5.0 | 199,- 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 II

Elliot *Intermediate*

Die Lava II ist seit drei Jahren auf dem Markt, begeistert aber nach wie vor durch ihr ruhiges, gutmütiges Verhalten.



Test KITE & friends 1/2011

FACTS

| Größe: | Preis: |
|------------------|------------|
| Lava II 1.1 rtf | 145,- Euro |
| Lava II 1.5 rtf | 169,- Euro |
| Lava II 2.2 rtf | 199,- Euro |
| Lava II 3.0 rtf | 259,- Euro |
| Lava II 4.1 rtf | 299,- Euro |
| Lava II 5.5 rtf | 339,- Euro |
| Lava II 7.5 rtf | 369,- Euro |
| Lava II 10.2 rtf | 419,- Euro |

Method

Ozone *Intermediate*

Ein Intermediate mit stark gekrümmter Kappe, überraschend flugstabil bei guten Leistungen. Preisangaben ohne Schnurset.



Test KITE & friends 2/2011

FACTS

| Größe: | Preis: |
|------------|------------|
| Method 2.3 | 258,- Euro |
| Method 3.0 | 290,- Euro |
| Method 4.0 | 330,- Euro |
| Method 5.0 | 370,- Euro |
| Method 6.5 | 420,- Euro |

Reactor

Peter Lynn *Intermediate*

Die Reactor von Peter Lynn wurde überarbeitet und bietet viel Speed und Kraft auf dem Kitebuggy. Die Preise wurden zu dieser Saison nach oben korrigiert.



Test KITE & friends 6/2013

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

HQ-Powerkites *Intermediate*

Die in sechs Größen erhältliche Toxic steht im Intermediate-Segment für angenehm abrufbare Leistung bei voller Kontrollierbarkeit der Power.



Test KITE & friends 6/2011

FACTS

| Größe: | Preis: |
|---------------|------------|
| Toxic 2.0 rtf | 254,- Euro |
| Toxic 3.0 rtf | 289,- Euro |
| Toxic 4.0 rtf | 329,- Euro |
| Toxic 5.0 rtf | 365,- Euro |
| Toxic 6.0 rtf | 399,- Euro |
| Toxic 8.0 rtf | 474,- Euro |

Vampir3

Libre *Intermediate*

Die Vampir3 wurde zu dieser Saison mit einem neuen Waage-Set-up versehen und steht damit wesentlich stabiler am Himmel.



Test KITE & friends 5/2011

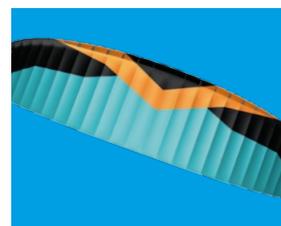
FACTS

| 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*

Als Intermediate eingereiht ist die Voltage etwas unterschätzt, da sie den maximalen Lift und enorme Power generiert. Definitiv nur für Experten, die gerne tricksen.



FACTS

| Größe: | Preis: |
|-------------|------------|
| Voltage 3.0 | 269,- Euro |
| Voltage 4.0 | 309,- Euro |
| Voltage 5.0 | 349,- Euro |
| Voltage 6.5 | 409,- Euro |
| Voltage 8.5 | 469,- Euro |



Century Soufly II Hochleister PKD

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



Test KITE & friends 2/2010

FACTS

| Standard Größe: | Preis: |
|-----------------|------------|
| Century 2.2 | 226,- Euro |
| Century 2.8 | 268,- Euro |
| Century 3.5 | 310,- Euro |
| Century 4.5 | 358,- Euro |
| Century 5.5 | 402,- Euro |
| Century 6.7 | 468,- Euro |
| Century 8.0 | 504,- Euro |
| Century 10.0 | 580,- Euro |

Century Soufly G Hochleister PKD

Die Version G der Century ist mit leichterem, hochwertigem Gleitschirmtuch ausgestattet. Auch in der Größe 12.5 erhältlich.



Test KITE & friends 2/2010

FACTS

| Größe Gleitschirmtuch: | Preis: |
|------------------------|------------|
| Century 2.2 | 286,- Euro |
| Century 2.8 | 338,- Euro |
| Century 3.5 | 390,- Euro |
| Century 4.5 | 448,- Euro |
| Century 5.5 | 502,- Euro |
| Century 6.7 | 588,- Euro |
| Century 8.0 | 634,- Euro |
| Century 10.0 | 730,- Euro |
| Century 12.5 | 896,- 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 | 575,- Euro |
| Electra 10.5 | 690,- Euro |
| Electra 13.0 | 790,- Euro |

JoJo RX JoJo Wings Hochleister

Aktueller, hochwertiger Racekite mit enormer Streckung, aber weichem, vorhersehbarem 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 leistungsfähiger Flügel mit enormer Streckung in den großen Größen, der auf drei Auslegungsformen basiert, um dem Windbereich optimal zu entsprechen.



FACTS

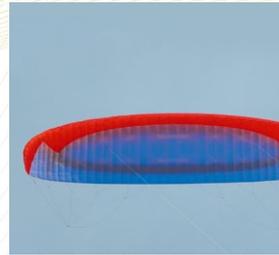
| Größe: | Preis: |
|------------|------------|
| Motor 1.6 | 189,- Euro |
| Motor 2.3 | 239,- Euro |
| Motor 3.0 | 289,- Euro |
| Motor 3.8 | 339,- Euro |
| Motor 4.5 | 363,- Euro |
| Motor 5.5 | 415,- Euro |
| Motor 6.5 | 475,- Euro |
| Motor 8.0 | 554,- Euro |
| Motor 10.0 | 619,- Euro |
| Motor 13.0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

Mumba

MG-Kites

Hochleister

Die Mumba ist der radikale Hochleister in der MG-Serie; sozusagen: „nur für echte Männer“.



FACTS

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

Prodigy

HQ-Powerkites

Hochleister

Vor drei Jahren hat HQ seinen ersten Hochleister mit kompromisslos auf den Renneinsatz getrimmten Eigenschaften präsentiert.



FACTS

| Größe: | Preis: |
|--------------|------------|
| Prodigy 3.4 | 319,- Euro |
| Prodigy 4.2 | 339,- Euro |
| Prodigy 5.5 | 389,- Euro |
| Prodigy 6.7 | 454,- Euro |
| Prodigy 8.2 | 499,- Euro |
| Prodigy 10.5 | 565,- Euro |
| Prodigy 12.0 | 619,- Euro |

Quantum

Ozone

Hochleister

Aktueller Racekite mit guten Leistungen auf allen Kursen und viel Potenzial über die Bremsen.



FACTS

| Größe: | Preis: |
|--------------|--------------|
| Quantum 3.0 | 545,- Euro |
| Quantum 3.5 | 610,- Euro |
| Quantum 4.0 | 645,- Euro |
| Quantum 5.0 | 695,- Euro |
| Quantum 6.3 | 795,- Euro |
| Quantum 7.5 | 840,- Euro |
| Quantum 9.3 | 915,- Euro |
| Quantum 11.2 | 999,- Euro |
| Quantum 13.5 | 1.115,- Euro |

Spirit

Libre

Hochleister

Der Hochleister von Libre ist bereits einige Zeit auf dem Markt. Zur nächsten Saison ist eine Ablösung geplant.



FACTS

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

Vapor

Peter Lynn

Hochleister

Der Hochleister von Peter Lynn aus den letzten Jahren ist immer noch Wettbewerbsfähig. Er vereint gutes Handling mit enormer Performance, vom Aufkreuzen bis zum Raumwindkurs.



FACTS

| Größe: | Preis: |
|------------|--------------|
| Vapor 2.3 | 465,- Euro |
| Vapor 2.7 | 485,- Euro |
| Vapor 3.2 | 535,- Euro |
| Vapor 3.8 | 599,- Euro |
| Vapor 4.5 | 649,- Euro |
| Vapor 5.4 | 709,- Euro |
| Vapor 6.5 | 789,- Euro |
| Vapor 7.8 | 849,- Euro |
| Vapor 9.4 | 949,- Euro |
| Vapor 11.2 | 1.009,- Euro |
| Vapor 13.4 | 1.129,- Euro |
| Vapor 16.1 | 1.179,- Euro |

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.



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 Racekite aus dem Hause Zebra, ein besonders schlanker Flügel. Erfolge im Wettbewerb sprechen für die 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 |

Text und Fotos:
Peter Kürsteiner



Mit Zarzis in Tunesien rocken

Alles fit, Herr Schmidt?

„Herrlich!“, denkt Herr Schmidt, als er den Flieger Richtung Djerba betritt. Lässig am tunesischen Strand abhängen und es sich gut gehen lassen – dafür hat er sich Urlaub genommen, das hat er sich verdient. Zweieinhalb Stunden dauert der Flug, und der einstündige Transfer bringt ihn zum Hotel in Zarzis. Mehr als ein kleiner Bummel über den wöchentlichen Markt in Zarzis Stadt ist nicht geplant.

Doch schon bald kommt Neugierde auf: Bereits am zweiten Urlaubstag blinzelt der Deutsche immer wieder zu den Kitem herüber, die anmutig über die Wasseroberfläche flitzen und ab und an mit ihrem Drachen in die Lüfte gehen. Nein, er will seinen Vorsatz nicht brechen: Liegen, sitzen und vielleicht mal ein wenig herumerschlendern – mehr soll zugunsten der Erholung nicht stattfinden. Doch als am dritten Tag der helle Land Rover wieder zum Strand von Hassi Jerbi fährt, will Herr Schmidt einfach wissen, was sich hinter dem Schriftzug „Zarziskite“ verbirgt. So kommt es, wie es kommen muss: Herr Schmidt lernt die netten Leute von der Kite-Schule kennen und ist gespannt wie ein Flitzebogen, was man alles mit Kites unter der tollen Sonne Tunesiens anstellen kann.

Angebot

So wie Herrn Schmidt könnte es dieses Jahr vielen Urlaubern gehen. Unter ihnen einigen Lesern der **KITE & friends**, die nach der Lektüre dieser Zeilen gezielt eine Unterkunft in einem der vielen Hotels, Apartments oder einer Fünf-Sterne-Ferienanlage rund um den Kitespot Hassi Jerbi buchen – und von dem geländegängigen Land Rover stilecht an den Ort des Geschehens gefahren werden. Doch nicht nur das Kitesurfen in dem weitläufigen Stehrevier, das durch ein Riff vom offenen Meer getrennt ist,

lockt Kiter aller Könnensstufen. Denn obwohl die drei motivierten Kite-Lehrer einen IKO-zertifizierten Surfkurs in Französisch, Englisch, Italienisch und natürlich auch Deutsch anbieten, rettet unser Urlauber wenigstens einen seiner Vorsätze: Sitzen! Und da findet der Kite-Interessent bei den Buggykite-Lehrgängen genau das passende Tätigkeitsfeld. Mit den Dreirädern kann man hier über den Strand und einen ausgetrockneten Salzsee fahren. Das Gebiet rund um die tunesische Kite-Surfschule Zarziskite bietet wirklich hervorragende Bedingungen. Und so lernt auch Herr Schmidt ohne jegliche Vorkenntnisse nur mithilfe der Kraft des Windes in einem Buggy herumzudüsen. Schon nach wenigen Stunden hat er enormen Spaß dabei und kann nach ein paar Tagen die Weitläufigkeit des Spots voll ausnutzen. Nach der Rückkehr zur Kite-Schule gönnt er sich dann erst einmal eine Erfrischung. Arme, Beine und Bauch zeigen deutliche Ermüdungserscheinungen – im Eifer des Gefechtes hat der Urlauber gar nicht bemerkt, dass er stundenlang einen Sport betrieben hat, den er bislang nicht gewohnt war. „Und das im Sitzen“, bemerkt er fast abfällig und erklärt seinen Muskelkater so: „Dieser Buggysitz ist eben lange nicht so bequem wie die Sonnenliegen am Pool“ – doch das ausdauernde Grinsen auf seinem sonnengebräunten Gesicht verrät, dass es ihm richtig Spaß gemacht hat. ■

Mit Helm und Equipment geht es zum Lehrgang



Die harten Flächen wollen erkitet werden



„Macht mir den bequem wie ‚ne Sonnenliege“, rief Herr Schmidt, als er Hassi Jerbi verließ, und fügte hinzu: „Bis nächstes Jahr!“



MEHR INFOS

PREISE UND INFOS:

Ein Kitesurf-Anfängerkurs ist ab 239,- Euro zu buchen, die Woche mit 3 Tagen Kurs und weiteren 3 Tagen Leihmaterial kostet 349,- Euro. Für das Buggyfahren beginnt der 3-Stunden-Kurs bei 75,- Euro.

Buggyvideo vom Spot: www.youtube.com/watch?v=EkgScitrMaA

E-Mail: info@zarziskite.com

Telefon (Deutschland): 06101-888-32

Internet: www.zarziskite.com



Hier scannen und Video vom Spot sehen

**Nett und kompetent:
das Team von Zarziskite**



www.kite-and-friends.de **51**



Trip von Wijk aan Zee nach Den Helder

HOLLAND, KÜSTE, KITEBUGGYS

Wettervorhersage und Gezeiten, alles schien perfekt zu stimmen an diesem Sonntag, den 16. Februar: Ideal für einen 120 Kilometer langen Trip entlang der holländischen Küstenlinie, mit Wind von 6 bis 7 Beaufort aus Westen. Bereits im letzten Jahr hatten wir diese Tour unternommen, wir mussten aber nur 17 Kilometer vor dem Ziel Wijk aan Zee aufgeben, weil der Wind ausblieb. Ich kann Euch sagen: Das wurde ein ziemlich langer „walk of shame“!

Text und Fotos:
Jeroen „Ozzy“ Potters

Aber an diesem Wochenende sollten alle Bedingungen wirklich perfekt sein. Auf Facebook und WhatsApp fragten wir einige Leute, ob sie mitkommen wollten. So wurde es verabredet: Wir trafen uns in Wijk aan Zee! Master- und Open-Piloten sowie einige Nicht-Racer, eine bunte Mischung kam da zusammen. Keine Bedingungen, keine Regeln, alles nur zum Spaß ... aber es gab auch keinen Platz für übergroße Egos! Auf einem solchen Trip ist es nämlich besonders wichtig, dass jeder immer auf die anderen mit aufpasst. Das bedeutet unter anderem, dass man aufeinander wartet und die Fahrt wirklich zusammen unternimmt.

Die Herausforderung

Die ersten 20 Kilometer waren noch leicht, aber dann kamen wir an den „Hondsbossche Zeewering“, einen beeindruckenden Betondeich von ungefähr 6,5 Kilometern Länge. Auf der linken Seite hat man das Meer (und zwar ein ziemlich raues, wenn es am Tag zuvor einen Sturm gegeben hat) und auf der rechten Seite große Betonblöcke, die einen Kite ganz einfach zerreißen können. Einige der Jungs nahmen ihre kleinsten Schirme heraus, bevor sie den Deich befuhren. Jetzt bloß keinen Fehler machen ...

Die Teilnehmer des Trips:
Jeroen Potters (Apexx / Lynn Vapor), Arjen van der Tol (Apexx / Vapor), Erik Leegwater (Apexx / Vapor), Lennert Stevens (Aero / Z3), Johan van Kemenade (Apexx / Tribal3), William Pelgrim (Apexx / Vapor), Henry Jansma (GT Race / Vapor), Stephan Raaijmakers (GT-Race / Spirit)



An schwierigen Stellen wurde auf kleiner Kites umgerüstet

Hinter dem Deich waren es noch einmal 30 bis 35 Kilometer bis Den Helder, wo wir ein großes U-Boot bei der Hafeneinfahrt beobachten konnten. Der gesamte Trip hatte etwa 2 Stunden gedauert und die Geschwindigkeit lag an manchen Stellen bei über 80 Stundenkilometern. An den Strandpavillons mussten wir allerdings ganz schön abbremsen, weil an diesem sonnigen Tag jede Menge Leute und Hunde am Strand spazieren gingen.



Es ist ein echtes Abenteuer, die komplette Strecke abzufahren



Vor dem Damm „Hondsbossche Zeewering“ vor Petten hatten die Teilnehmer großen Respekt





Die Teilnehmer und deren Material war bunt zusammengewürfelt

Legal?

Noch eine kurze Anmerkung: Normalerweise gibt es an der holländischen Küste einige Stellen, wo das Buggyfahren verboten ist. In den Wintermonaten, wenn wenig los ist, wird es aber oft toleriert, wenn man einfach nur auf der Durchfahrt ist. Ich schätze mal, das ist ein bisschen so wie mit dem Haschisch in Holland ...

Rückweg

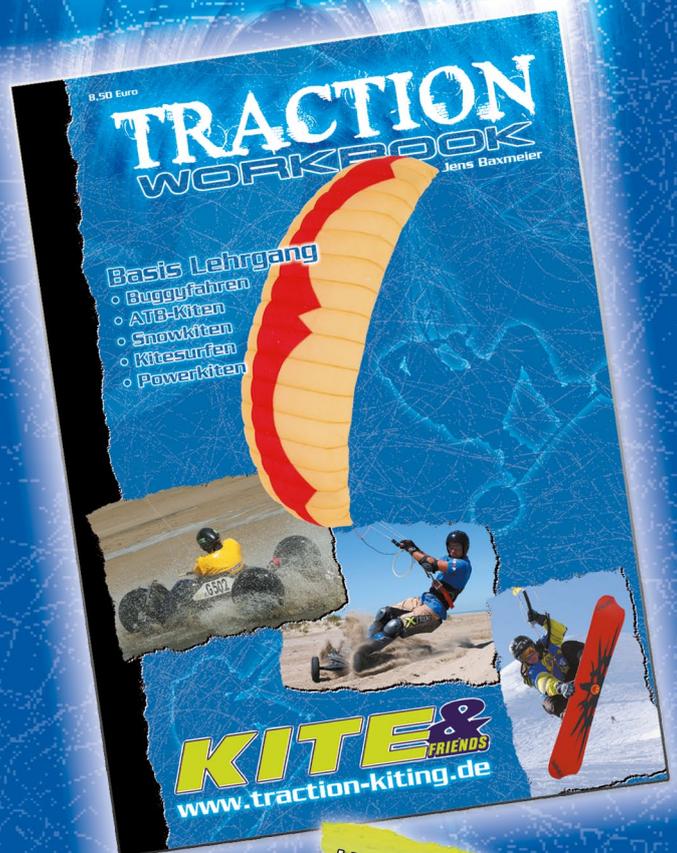
Nach einem kleinen Picknick und einem Drink am Strand ging es für alle zurück nach Wijk aan Zee. Diesmal war uns klar, dass viel mehr Leute an den Stränden im Bereich der Pavillons sein würden. Entsprechend vorsichtig und langsam mussten wir natürlich dort fahren. Mehrere Spaziergänger machten Fotos, und es war cool, so viele positive Reaktionen auf unsere Aktion zu erleben. Weil wir etwas härter am Wind fahren mussten, konnten wir diesmal nicht ganz so hohe Geschwindigkeiten erreichen wie auf dem Hinweg nach Den Helder. So lag das Durchschnittstempo auch nur bei 50 bis 55 Stundenkilometern. Und ungefähr 5 Kilometer vor dem Ziel fiel der Wind ein bisschen ab und änderte gleichzeitig die Richtung, diesmal mehr nach Süd. Das machte die Heimfahrt schwieriger und wir dachten ernsthaft darüber nach, die Kites noch zu wechseln, denn die meisten von uns waren mit 3 bis 4 Quadratmetern unterwegs. So gehen 14.15 Uhr kamen Arjen und ich dann schließlich an unserem Endziel und Ausgangspunkt, Wijk an Zee, an – und nur wenige Minuten später trudelten auch unsere Freunde ein. Insgesamt wieder mal ein perfekter Trip! Wir hatten viel Spaß, und alle Fahrer kamen heil und gesund zurück. ■

Nach dem Trip waren die Begeisterung groß: Alle hatten es geschafft!



ANZEIGE

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

JUNG und ZIELSTREBIG

**„Jeder soll so viel Spaß am
Buggyfahren haben wie ich!“**

In der zweiten Hälfte der 90er-Jahre war Dänemark eine starke Buggyfahrernation, die sich nicht hinter den Niederlanden und Deutschland zu verstecken brauchte. Doch mit der Jahrtausendwende kam der Einbruch – wollten nun alle Dänen an den vielfältigen Küsten nur noch Kitesurfen? Eine große Hoffnung ist das Kitebuggy-Talent Nicolas Jackson. Der junge Däne war schon immer verrückt nach Drachen. Seit Nicolas zwölf Jahre alt wurde und er den ersten Vierleiner in der Hand hatte, geht seine Karriere steil nach oben.

Schon als Schuljunge interessierte sich Nicolas neben Computerspielen auch für Kites. Den ersten Einleiner hatte er schon, als er gerade einmal laufen konnte, und mit sechs Jahren wurde er heiß auf Lenkdrachen. Immer wenn es Wind gab, ging Nicolas hinaus und flog seine Drachen, mit denen er rasch tricksen lernte. Vor gut zwei Jahren zog ihn dann die Power in ihren Bann und er ließ sich von einem 2,5-Quadratmeter-Radsail-Kite über den Strand ziehen: Meist auf den Füßen, aber auch auf dem Bauch, bis er mit dreizehn Jahren endlich seinen ersten Buggy bekam. Natürlich übte er in jeder freien Minute, die er am Strand verbringen konnte. Da er keinen anderen Buggyfahrer kannte, musste er alles aus seinen eigenen Erfolgen und Fehlern lernen. Als die Eltern sein Talent erkannten, wurde ein gebrauchter V-Max von Libre mit Bigfoots gekauft. Nun fuhr Nicolas noch schneller und seine Eltern versuchten ihn immer dazu zu bringen, es doch langsamer angehen zu lassen.



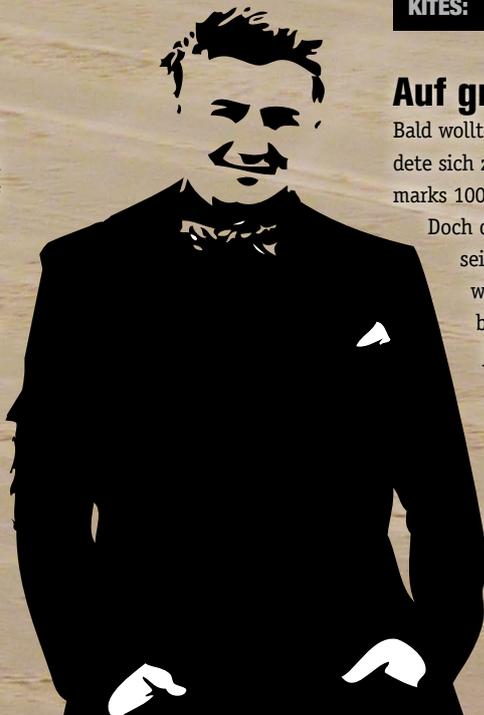
NICOLAS JACKSON

| | |
|----------|------------------------|
| ALTER: | 14 Jahre |
| WOHNORT: | Brønderslev / Dänemark |
| BUGGY: | GT-Race Rapide |
| KITES: | Zebra Z2 |

Auf großer Tour

Bald wollte Nicolas mit seinem V-Max mehr und meldete sich zur Skagerrak-Tour an, die im Norden Dänemarks 100 Kilometer entlang der Westküste führt.

Doch die Organisatoren glaubten nicht, dass er in seinem Alter diesem Abenteuer gewachsen wäre. Es brauchte viel Überzeugungsarbeit, bis sie ihn mitfahren ließen, da er der jüngste Fahrer war, der je an der Tour teilgenommen hatte. Der junge Däne trainierte hart für die Tour und übte besonders das Downwind-Fahren. Es wurde eine großartige Erfahrung, doch auch nicht leicht, denn er hatte mit den Wechseln





Mit einem Radsail-Buggy hat Nicolas angefangen



von weichem und hartem Sand, wenig Wind und zu viel Wind zu kämpfen. Am Ende waren alle überrascht, dass Nicolas den ganzen Trip durchhielt. Nun hatte er auch eine Menge neue Leute kennengelernt und wurde sogleich Mitglied im Danish Parakart Club.

Lizensiert

Am 8. Juni 2013 bestand Nicolas die Lizenzprüfung und konnte so auch an der dänischen Rennserie teilnehmen. Die ganzen sechs Wochen Sommerferien war er auf Rømø und fuhr täglich von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang. Natürlich traf er dort noch viel mehr Gleichgesinnte aus ganz Europa. Das Geburtstagsgeschenk der Familie im August war dann ein BBS Concept Buggy, der bei hohen Geschwindigkeiten viel stabiler läuft und sicherer ist. Zwölf Tage nachdem er den Buggy bekommen hatte, brach Nicolas den Rekord für den jüngsten Fahrer über „50 miles per hour“ und wurde mit 83,2 Stundenkilometern in die inoffizielle Liste von Carlos Fandango aufgenommen.

Rennen

Ende August letzten Jahres nahm Nicolas an den ersten Rennen der dänischen Meisterschaft teil und war sehr froh, sich in der vorderen Hälfte des Feldes platzieren zu können. Im September ging es ganze 175 Kilometer die dänische Westküste entlang und Nicolas musste nicht lange betteln, einer der neun Starter zu werden. Entsprechend stolz war er, dass er einer der nur fünf Fahrer war, die bis zum Ziel durchhielten. Als im Oktober das nächste Rennen anstand, konnte er sich immer unter den ersten Dreien platzieren und im November gewann er gleich zwei Läufe, sodass er derzeit auf Platz zwei der dänischen Rangliste steht.

Sponsoring

Auch international wurde die Kite-Szene auf Nicolas aufmerksam. So fragte Martin Faber vom niederländischen Buggyhersteller GT-Race in Dänemark an, ob der Nachwuchs-Star ins Team kommen würde.

Nicolas fuhr mit seinem Vater in die Niederlande, um Martin zu treffen, und konnte gleich seinen Rapide-Buggy mitnehmen. Der Teamrider-Status macht Nicolas richtig glücklich und er will jetzt noch schneller werden. 2014 scheint ein gutes Jahr für den 14-Jährigen zu werden und er ist sehr dankbar, dass all die Leute – besonders der Danish Parakart Club – ihm so helfen. Doch vor allem die Unterstützung seiner Eltern ist ihm wichtig, denn ohne sie wäre das alles nicht möglich gewesen.

Aussichten

Auch das Freestylen ist Nicolas nicht fremd, sodass er vom Wheelie im Rennbuggy über 180-, 360- bis 720-Grad-Drehungen und das Speed-Rückwärtsfahren alles beherrscht und sein Können weiter ausbauen will. Seine Ziele im Racing sind kaum weniger bescheiden: So möchte er der jüngste Fahrer über 100 Stundenkilometer werden und strebt nach der Nummer eins in Dänemark auch den Europa- und Weltmeistertitel an. Und natürlich möchte er in die Staaten, um einmal auf dem Ivanpah Dry Lake in Nevada zu fahren. Abschließend verriet uns Nicolas: „Was mir am meisten am Herzen liegt ist es, im Buggy zu sitzen, der sich so anfühlt, als ob ich drin geboren wäre; neue Sachen auszuprobieren, Freunde zu treffen und diesen etwas beizubringen. Denn ich möchte den großartigen Buggysport mit so vielen Leuten teilen wie möglich, sodass sie ebenso viel Spaß daran haben wie ich!“



Auch das „Kitebiking“ mit dem Zweiradbuggy beherrscht Nicolas

MEHR INFOS

**DÄNISCHER
KITEBUGGY-KLUB:**
www.parakart.dk



Mit dem Libre V-Max unternahm das Talent seine erste große Tour

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 |

Lynn 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 |
| Lynn XR+ | 589,- Euro |

Lynn 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 |
| Lynn Folding | 669,- Euro |

Lynn 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 XR+ Light | 949,- Euro |
| Bigfoot XR+ Beach-Racer | 989,- Euro |
| Bigfoot XR+ 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 wurde überarbeitet und hat taillierte Sitzrohre, eine Querstrebe hinten und eine serienmäßige Full-Moon-Gabel. Das Finish ist jetzt 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 |

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 von Ruud van der Engelen. Mit speziell an den Piloten angepasster Sitzrohrgeometrie. Die Carbonachse kostet als Zubehör 325,- Euro.



FACTS

| | |
|-----------------------|--------------|
| Edelstahlrahmen | 21/12.00-8 |
| Full-Moon | 20 mm |
| Radaufnahme hinten | 20 mm |
| Apexx | 2.195,- Euro |
| Apexx mit Carbonachse | 2.275,- Euro |

Booster VR1

Highend Buggy-Direkt

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+

Highend Buggy-Direkt

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 verwindungsstiftem 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 |

Rapide GT-Race

Highend

Neuestes Modell mit vielen Einstellmöglichkeiten zur Abstimmung auf die Pilotenwünsche. Version Ultralight sowohl mit leichterem Rahmen und Carbonhinterachse als auch mit optionaler Ausrüstung mit Landsegler-Rädern.



FACTS

| | |
|------------------------------|-----------------|
| Edelstahl | 21/12.00-8 |
| Full-Moon | 20 mm |
| Radaufnahme hinten | 20 mm |
| Rapide | 1.849,- Euro |
| Rapide Ultralight ohne Räder | ab 1.400,- Euro |

Supra MG-Kites

Highend

Durch das Konstruktionsprinzip mit verstellbarem Rahmen und aufgesetzten Sitzrohren sehr steif und solide für gut dosierbares Handling.



FACTS

| | |
|--------------------|---------------|
| Edelstahlrahmen | 21/12.00-8 |
| Full-Moon | 20 mm |
| Radaufnahme hinten | 20 mm |
| Supra | 1.875,- Euro |
| Carbonhinterachse | ab 200,- Euro |



Markt Buggys

Praxis-Tipp: Accessoires für den Buggy

Gimmicks und Style

Text und Fotos: Markus Fister

Da ich stolzer Besitzer eines BBS Booster Buggys Baujahr 2001 und noch heute sehr zufrieden damit bin, habe ich mir ein paar Details ausgedacht, die ihn noch praktischer machen würden. Statt mir ein neues Modell zu besorgen, habe ich im letzten Jahr vom Inhaber Bernd Steffensen eine Aufrüstung von Standard- auf Bigfoot-Reifen durchführen lassen. Und als es daranging, den alten, geschundenen Sitz gegen einen neuen auszutauschen, kam der Gedanke auf, einen ganz stylischen „Oldschool-Buggy“ zu kreieren. Mit ein paar Freunden waren schnell viele Ideen gesammelt, wie man einen Buggy sinnvoll aufrüsten könnte.

Abgestepte Polsterung

Ein Buggysitz muss komfortabel sein, will man den ganzen Tag darin verbringen. Deshalb habe ich Lkw-Plane mit 3 Millimeter starkem Moosgummi verbunden und diese mit klassischen, rautenförmigen Mustern aus schwarzem Polyestergergarn vernäht. Dazu habe ich die gewünschten Nähte zuerst mit dem Lineal auf Papier vorgezeichnet und dieses

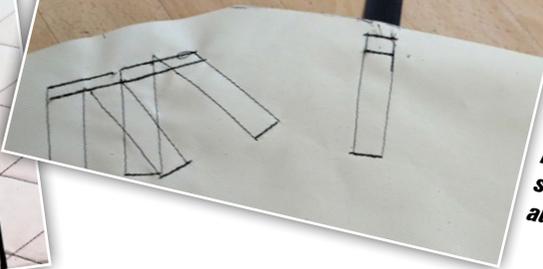


Drachen im Gepäcknetz

Befestigung an Streben und Hinterachsaufnahme



Abgesteppte Sitzfläche



Lastnähte,
solide
ausgeführt

dann zusammen mit dem Moosgummi und der Lkw-Plane vernäht. Danach wurde das Papier nachträglich vorsichtig wieder herausgerissen, was besonders gut geht, wenn man es anfeuchtet.

Lowrider

Ich war bislang kein Fan der Bigfoot-Bereifung, da sie meiner Meinung nach viel Gewicht mit sich bringt und nur auf weichem Sand wirklich notwendig ist. Über die Jahre sind die Buggys immer größer und schwerer geworden. Das Resultat: miserable Beschleunigungswerte. Bis vor Kurzem diese Tendenz wieder umgekehrt wurde und die Hersteller nun erneut auf Gewichtsoptimierung setzen – zum Beispiel mit Carbon-Achsen. Für mich war klar, dass ich bei leichter Standardbereifung gleichzeitig den Sitz ziemlich tief einstellen wollte. Da dies aber am Strand die Gefahr des Kontaktes von Treibgut mit meinem Podex birgt, habe ich mir ein 2 Millimeter starkes Edelstahlblech zuschneiden lassen, welches ich in den Sitz einschieben kann. Hierzu ist die untere Lage Lkw-Plane auf der Hinterseite nur mit Klettband geschlossen. Das Blech verleiht dem Sitz sogar zusätzlich Form, auch wenn es nicht immer benötigt wird. Vergesst nicht, Kantenschoner anzubringen, damit sich das dünne Blech nicht durch die Plane arbeitet. Für die allerunterste Schicht des Sitzes habe ich Kevlargetze gewählt, welches besonders scheuerbeständig ist.

Nähtipps

Ein Buggysitz ist kein Knopfloch. Trotzdem wird kaum jemand von uns mehr als eine handelsübliche Haushaltsnämaschine sein Eigen nennen. Glaubt mir: Das Aufwändigste an der Konstruktion war, genau zu überlegen, welche Reihenfolge beim Verbinden der Teile sinnvoll ist, damit alles mit zwei Händen und einer Nadel bearbeitet werden konnte. Ich habe mir eine Handlungsabfolge erstellt, die so gestaltet war, dass nie mehr als drei Lagen Lkw-Plane oder zwei Lagen Plane und ein Gurtband vernäht werden mussten. Am Buggysitz gibt es mehrere Stellen, die besonders stark abnutzen. Daher habe ich dort ein mittelschweres Kevlargetze verwendet. Je nach Körpergewicht und Gelände, in welchem man fährt, muss der Sitz große Lasten tragen. Und ein Materialschaden am Sitz ist das Letzte, was Ihr bei ordentlich Speed im Buggy erleben wollt. Deshalb sind wie beim original BBS-Sitz Gurtbänder komplett unter dem Sitz durchgezogen, welche die Hauptlast tragen.

Alle Verbindungen von Gurtband und Plane habe ich genau senkrecht zur Zugrichtung angebracht und sechsfach übereinander vernäht.

Getränkehalter

Was offenbar vielen Buggyfahrern gefällt, ist mein Flaschenhalter, da der Wunsch nach isotonischen Durstlöschern oder sonstigen Energydrinks während längerer Trips groß zu sein scheint. Am rechten Seitenholm (ich bin Rechtshänder) habe ich einen „Käfig“ aus Gurtband angebracht. Dies sind zwei über Kreuz gelegte Gurtbänder, welche oben mit einem Ring aus Gurtband geschlossen sind. Zur Größenverstellung verwende ich eine Kunststoffschließe aus dem Rucksackbedarf. Den Gurtring habe ich wiederum an einen Ring aus Gurtband genäht, welcher um den Seitenholm gezogen wird. Wichtig: Damit der Halter nicht verrutscht, ist dieser Ring zusätzlich mit Klettband auf dem Seitenholm arretiert, aber trotzdem abnehmbar. So stört er während der Fahrt nicht. Alle Gurtbänder sind heiß geschnitten, damit sie nicht ausfransen.

Gepäcknetz

Ihr kennt das: Man will zusammen mit Freunden eine Pause vom Fahren in der Sauna, zum Schwimmen oder beim Imbiss machen. Der Kite ist gelandet und zusammengerollt, aber wohin damit, ohne dass er wegweht? Die Lösung ist ein Gepäcknetz, welches Ihr zusammen mit Gummiband und Haken als Zubehör für faltboote im Auktionshaus Eurer Wahl bekommt. Ich habe mich dafür entschieden, zwischen Querstrebe und Hinterachse eine Lkw-Plane zu spannen, die von unten heraufspritzenden Sand abhält, und darüber das Netz zu spannen.

Halter für Steckies

Das war eine einfache Aufgabe: Auf der Plane für den Bezug der Seitenholme habe ich je ein 15 mal 10 Zentimeter großes Stück Gewebe mit seitlichen Längsnähten angebracht. Wer schon einmal seinen Kite am Strand sichern musste, wird über die einfache Zugänglichkeit der Steckies froh sein.

Mehr

Ein weiterer Plan ist ein „Kofferraum“ in Form einer herausnehmbaren Tasche direkt hinter dem Sitz. Obwohl größere Ausfahrten erst noch anstehen, ist mein liebgewonnener Buggy damit mehr als nur ein fahrbarer Untersatz. ■



Unterboden mit Kevlar



Eingeschobene Stahlplatte



Getränkehalter Marke „Frankenland“



Klettbefestigung
des Halters



Einfach:
Steckie-Halter

Text: Jeroen Pigmans
Fotos: Evelina Pigmans

Kite-Szene an Englands Hotspot

Wochenende in Frinton on Sea

Als es nach England ging, hatten wir zwei Buggys und einen Haufen HQ-Powerkites im Gepäck. Einige neue Kites wollten wir einmal so richtig herannehmen, und einer der Buggys war für den bekannten Freestyler Adam Toms bestimmt, der als neuer Teamfahrer von XXtreme den Basixx-Buggy fahren wird.

Der leichte Basixx mit Carbonachse hilft beim Tricksen

Wie immer war es eine lange Reise mit der Fähre und als wir erst einmal drüben anlangten, regnete es. So fuhren wir direkt zu AJ Philipsen – Teamfahrer bei Push Kiting in Frinton – der uns gleich klarmachte, dass die Kite-Wiese in einem schlechten Zustand sei. Daher haben wir uns erst einmal ausgeruht, unsere Freunde getroffen und gut genächtigt. Am Samstag ging es dann zum Kitespot, doch er sah in der Tat übel aus mit seinem aufgeweichten Boden. Dazu kam der Wind aus der falschen Richtung, aber wenigstens hatte der Regen aufgehört.

Nachdem uns die Locals Kris Beech und AJ Philipsen versicherten, dass es am Sonntag besser werden würde, verabredete ich mich mit Adam Toms.

Am Spot

Sonntags waren wir bereits um 10 Uhr vor Ort und es dauerte eine Weile, bevor Adam Toms eintraf, um seinen neuen Buggy in Augenschein zu nehmen. Inzwischen war ich mit meiner neuen 12er-Ignition draußen, um den Wind zu checken. Als meine Frau den Buggy aus dem Auto holte, war das Interesse nicht nur bei Adam groß. Alle waren vom geringen Gewicht der neuen Carbonachse am Basixx beeindruckt und fragten sich, ob diese dem Fahrstil von Adam gewachsen sein würde. Da hatte ich aber keinerlei Bedenken!

Nach dem Zusammenbau und den Grundeinstellungen konnte es losgehen. Das Gelände war immer noch sehr nass und matschig, aber immerhin befahrbar. Nach einer Stunde hatte sich Adam auf seinen neuen Buggy „eingeschossen“. Leider schwächelte der Wind, aber später versuchte ich es noch einmal mit der vertrauten 14er-Montana. Doch auf der Piste gab es keinen Halt und so konnte ich kaum Power aufbauen, hatte aber

Adam Toms zeigte sofort einige Freestyle-Einlagen

Populär in England: Freestyle-Buggykiting

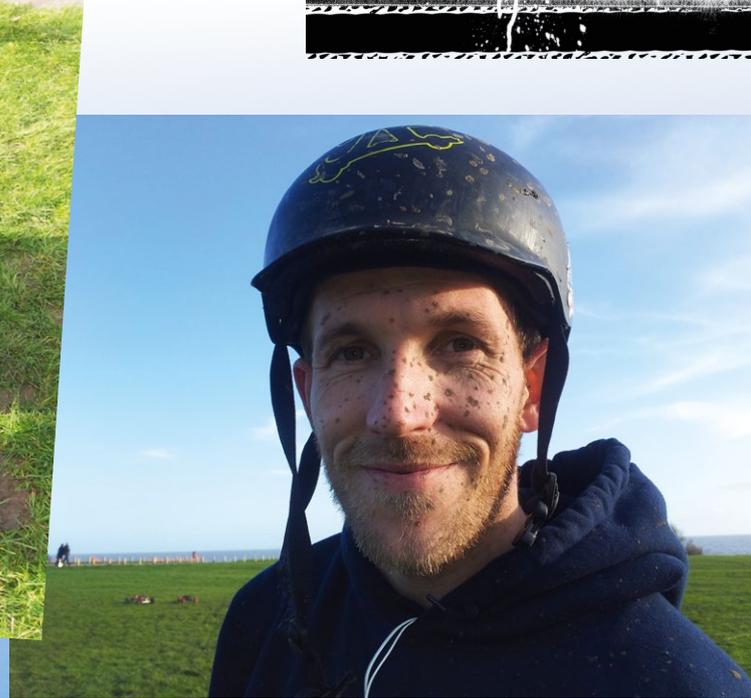


Adam ist sichtlich gespannt auf den neuen Buggy

wenigstens meinen Spaß bei einigen Wheelies und Drehungen. Adam vollführte in der Zwischenzeit bereits einige spektakuläre Tricks mit dem Basixx. Natürlich muss er noch vertrauter damit werden – das geringe Gewicht und die Balance des Buggys begeisterten ihn aber sichtlich.

Mehr Wind

Nachdem der Wind am Sonntag ganz eingeschlafen war, wehte er am Montag kräftig aus der passenden Richtung. So bot es sich an, das Landboard zu nehmen und ein wenig die Performance der neuen



Jeroen Pigmans hat im Schlamm „gespielt“

HQ-Kites abzuchecken. Unter den Augen des Meisters AJ Philipsen konnte ich einige „Big Airs“ herausfahren, bis wir uns um 12 Uhr auf den Heimweg machen mussten. Schade – aber insgesamt waren wir mit dem Wochenende zufrieden und sind für die Gastfreundschaft von AJ, Kris und Cristina sehr dankbar. Dem neuen Teamkollegen Adam Toms noch ein herzliches Willkommen! Wir hatten viel Spaß zusammen ... ■



▼ ANZEIGE



Markt Depower

Bereits seit vielen Jahren berichtet KITE & friends regelmäßig auch über den Einsatz von Depowerkites im Kitebuggy. Doch Hand aufs Herz: Wer hat das schon einmal selbst ausprobiert? Wie häufig sieht man diese Kombination? Dies ist in der Praxis gar nicht oder nur selten der Fall und meist handelt es sich dabei um Fahrer, die vom Landboarden, Snowkiten oder Kitesurfen bereits einen Depowerkite besitzen. Doch wir halten daran fest: Zukünftig könnten Depowerkites ihre Exotenrolle verlieren.

Details im Flügelbau ermöglichen den Fortschritt



Beim Snowkite- und KLB-Race sind Depowerkites längst an der Tagesordnung. Warum? Diese Wettbewerbe finden häufig im Binnenland statt und bei mäßigen, ungleichmäßigen Winden sind die großen Depower-Foils oft im Vorteil. Der FLYSURFER-Teamrider Pascal Lohmann ist bereits einige Jahre in der Master-Class und bei Europameisterschaften mit der Speed vorne dabei. Doch nur bei schwierigen, ablandigen Winden konnte er bisher im Buggy richtig punkten.

Umbruch

Das alles könnte jetzt anders werden. Bisherige Depowerkites waren aufgrund schlechterer Flächenleistung häufig zu träge und auf Depower umgebaute Race-Vierleiner für die Buggyfahrer-Gemeinde oft zu „giftig“. Doch nun bringt endlich ein Hersteller einen Depower-Schirm auf den Markt, der recht nah an die Ansprüche des Buggyfahrens herankommt. KITE & friends konnte bereits letztes Jahr beobachten, wie Dominik Zimmermann mit einem Prototyp der neuen Chrono von Ozone im Buggy unterwegs war. Schon damals zog er im Vergleich zum aktuellen Hochleister, den wir gerade im Test hatten, recht deutlich davon. In den Größen 12.0, 15.0 und 18.0 ist die Chrono inzwischen als Leichtwindmaschine für den Renneinsatz auf dem Markt und damit die Hoffnung auf ein bis zwei kleinere Größen geweckt.

Eigenschaften

Wie Libre bereits eindrucksvoll mit der Radical II und der Zebra Revolt zeigt, sind hohe Streckungen bei Depowerkites durchaus umsetzbar. So hat auch Ozone eine Streckung von 7.0 mit 47 Zellen realisiert. Neben dem Leichtbau kommen Features wie eine durch Kunststoffstäbe verstärkte und nach

Renngerät und Depowerkite in einem: die neue Chrono

neuesten Erkenntnissen geformte Anströmkante mit Mesh-geschützten, ventilierten Lufteinlässen sowie innere Verstärkungen und Gurtbänder zum Einsatz. Aber auch eine Rennwaage – wie bei Buggy-Racekites üblich – sorgt beim Depowerkite für reduzierten Windwiderstand. Somit ergeben sich zwei wesentliche Leistungsmerkmale, die für das Buggyfahren besonders interessant sind: Zum einen ist die Flächenleistung der Chrono mit der starrer Racekites vergleichbar, sodass man die gleiche Größe einsetzen kann. Gleichzeitig wird der Windbereich durch das Depower nach oben wesentlich größer und man kann auch dann noch gut fahren, wenn andere bereits auf gut ein Drittel kleinere Kites wechseln müssen. Zum anderen läuft die Chrono weit nach vorne an den Windfenserrand, um dort eine großartige Amwind-Performance an den Tag zu legen, die bei Depowerkites bislang keineswegs selbstverständlich war. Trotz all dieser Eigenschaften bleibt die Chrono flugstabil und neigt nicht zu Frontstalls, sodass ein Abbremsen wie bei anderen Racekites kaum nötig wird. Wir sind gespannt, was die Depowerkites 2014 zeigen werden, und dabei der Überzeugung: Es wird nicht ruhig bleiben! ■

Race-Controlbar der Chrono mit verlängertem, auch in harten Rennsituationen einstellbarem Adjuster

62 www.kite-and-friends.de

Passionierter Depower-Buggy racer: Pascal Lohmann



Access 2014

Ozone

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|-----------------|------------|
| Access 4.0 rtf | 775,- Euro |
| Access 6.0 rtf | 840,- Euro |
| Access 8.0 rtf | 895,- Euro |
| Access 10.0 rtf | 935,- Euro |
| Access 12.0 rtf | 965,- Euro |

Apex 4

HQ-Powerkites

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|-----------------|------------|
| Apex 4 3.5 rtf | 599,- Euro |
| Apex 4 5.5 rtf | 649,- Euro |
| Apex 4 8.0 rtf | 699,- Euro |
| Apex 4 11.0 rtf | 799,- Euro |

Charger

Peter-Lynn

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|------------------|--------------|
| Charger 6.5 rtf | 1.069,- Euro |
| Charger 8.0 rtf | 1.159,- Euro |
| Charger 10.0 rtf | 1.249,- Euro |
| Charger 12.0 rtf | 1.329,- Euro |
| Charger 15.0 rtf | 1.429,- Euro |
| Charger 18.0 rtf | 1.529,- Euro |
| Charger 22.5 rtf | 1.629,- Euro |

Chrono

Ozone

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|-----------------|--------------|
| Chrono 12.0 rtf | 1.955,- Euro |
| Chrono 15.0 rtf | 2.050,- Euro |
| Chrono 18.0 rtf | 2.155,- Euro |

Frenzy 2014

Ozone

Depower



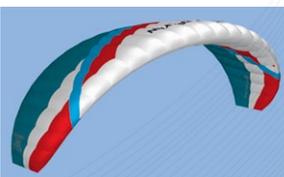
FACTS

| Größe: | Preis: |
|--------------------|--------------|
| Frenzy 5.0 rtf | 1.029,- Euro |
| Frenzy 7.0 rtf | 1.129,- Euro |
| Frenzy 9.0 rtf | 1.185,- Euro |
| Frenzy 11.0 rtf | 1.250,- Euro |
| Frenzy 13.0 rtf | 1.290,- Euro |
| Frenzy UL 5.0 rtf | 1.185,- Euro |
| Frenzy UL 7.0 rtf | 1.335,- Euro |
| Frenzy UL 9.0 rtf | 1.435,- Euro |
| Frenzy UL 11.0 rtf | 1.550,- Euro |
| Frenzy UL 13.0 rtf | 1.625,- Euro |

Leopard

Peter-Lynn

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|------------------|--------------|
| Leopard 7.0 rtf | 999,- Euro |
| Leopard 9.0 rtf | 1.079,- Euro |
| Leopard 11.0 rtf | 1.149,- Euro |
| Leopard 13.5 rtf | 1.199,- Euro |

Lynx

Peter-Lynn

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|---------------|------------|
| Lynx 5.0 rtf | 699,- Euro |
| Lynx 7.0 rtf | 759,- Euro |
| Lynx 9.0 rtf | 819,- Euro |
| Lynx 11.0 rtf | 869,- Euro |

KITE LANDBOARDING DEUTSCHE MEISTERSCHAFT



ANZEIGE



Freestyle
08th Junge Wie Du Wieder Meisterschaft Tour 1-11-14 RACE

- 1st TourSTOP | 25.04. - 27.04.2014**
Münsterappel | Kitearea
- 2nd TourSTOP | 05.08. - 06.08.2014**
Rømø | Sønderstrand
- 3rd TourSTOP | 08.08. - 10.08.2014**
Tating | Golfplatz (DGK)

for more information visit
kiteandboarding.eu

kindly supported by our MEDIA-PARTNERS:



Matrixx

HQ-Powerkites

Depower



FACTS

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

Montana 8

HQ-Powerkites

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|--------------------|--------------|
| Montana 8 8.0 rtf | 955,- Euro |
| Montana 8 10.0 rtf | 1.035,- Euro |
| Montana 8 12.0 rtf | 1.099,- Euro |
| Montana 8 14.0 rtf | 1.145,- Euro |

Neo 3

HQ-Powerkites

Depower



FACTS

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

Outlaw

Flysurfer

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|-------------------------|--------------|
| Outlaw Deluxe 4.0 irtf | 799,- Euro |
| Outlaw Deluxe 6.0 irtf | 899,- Euro |
| Outlaw Deluxe 8.0 irtf | 999,- Euro |
| Outlaw Deluxe 10.0 irtf | 1.099,- Euro |
| Outlaw Deluxe 12.0 irtf | 1.199,- Euro |

Paraflex Depower

Wolkenstürmer

Depower



FACTS

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

Peak

Flysurfer

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|---------------|------------|
| Peak 6.0 irtf | 749,- Euro |
| Peak 9.0 irtf | 849,- 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 |

Radical II

Libre

Depower



FACTS

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

Revolt

Zebra-Kites

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|-----------------|--------------|
| Revolt 11.0 rtf | 1.240,- Euro |
| Revolt 16.0 rtf | 1.490,- Euro |
| Revolt 21.0 rtf | 1.790,- 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 |

Speed4

Flysurfer

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|-------------------------|--------------|
| Speed4 8.0 irtf | 1.399,- Euro |
| Speed4 10.0 irtf | 1.599,- Euro |
| Speed4 Deluxe 8.0 irtf | 1.599,- Euro |
| Speed4 Deluxe 10.0 irtf | 1.799,- 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 | 1.175,- Euro |
| Summit 10.0 rtf | 1.220,- Euro |
| Summit 12.0 rtf | 1.260,- Euro |
| Summit 15.0 rtf | 1.385,- Euro |
| Summit UL 8.0 rtf | 1.430,- Euro |
| Summit UL 10.0 rtf | 1.495,- Euro |
| Summit UL 12.0 rtf | 1.595,- Euro |
| Summit UL 15.0 rtf | 1.795,- Euro |

Viron

Flysurfer

Depower



FACTS

| Größe: | Preis: |
|-----------------------|------------|
| Viron 2.5 irtf | 479,- Euro |
| Viron 4.0 irtf | 579,- Euro |
| Viron 6.0 irtf | 729,- Euro |
| Viron Deluxe 6.0 irtf | 799,- Euro |

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.



Auch 2014 alles im Griff

Text und Fotos:
Jens Baxmeier

Handle Handling

Grundsätzlich sind die für Vierleiner-Kites benutzten Griffe kein Wunderwerk und so sind eigentlich alle angebotenen Handles erst einmal brauchbar. Bei einigen Ausführungen taucht aber leider bereits dann das erste Problem auf, wenn man sie an einem Trapez einsetzen will.

Dass man am Trapez eine geeignete Rolle mit Auslösemöglichkeit benötigt, ist selbstverständlich und soll hier nicht Thema sein. Wenn aber die Handles keinen durchgehenden Tampen besitzen, dann wird das Ganze zur unpraktischen Knoterei. Allzu häufig sitzen dann die Knoten nur wenige Zentimeter von den Griffen entfernt und schränken somit den Aktionsradius beim Lenken empfindlich ein, oder es besteht sogar die Gefahr, dass die Knoten in die Rolle geraten und sich dort festsetzen.



Die universelle Griff- und Tampenlänge passt den meisten Piloten



Der Konstriktorknoten zieht sich dauerhaft fest

Kaum oberer Überstand am XXGrip



Für Einsteiger

Gerade hat Wolkenstürmer neue Handles mit durchgehendem Tampen auf den Markt gebracht. Diese 40 Zentimeter langen Aluminium-Handles sind konventionell aufgebaut, besitzen aber zwei wichtige Features: Die Polsterung ist gleichmäßig am ganzen Griff entlang angebracht. Das ist sehr wichtig, sobald man den Kite im Trapez einhängt. Denn nun wird man die Griffe nicht mehr ganz oben anfassen, sondern handgelenkschonend weiter unten ansteuern. Das andere Feature ist ein Kompromiss zwischen Einsteiger- und Profi-Eignung. Für Einsteiger haben die Vierleiner-Handles von Wolkenstürmer einen oberen Überstand, sodass man einen Finger komfortabel über den Tampen legen kann. Gut ist die Lösung mit einer runden Verschlusskappe, die das Handle angenehm zu greifen macht und auch beim Trapezbetrieb nicht stört, da die glatten Griffenden sich nicht verhaken. Mit 280 Gramm sind die Griffe angenehm leicht und zu einem Preis unter 20 Euro das Paar sehr günstig.

Profis

Buggykiter, die viel unterwegs sind, haben detaillierte Ansprüche. Ein durchgehender Trapezstampen ist super, in der vordefinierten Länge allerdings nicht für alle Armlängen, Umlenksysteme und Vorlieben ideal. Xtreme hat hier die Lösung: Ein gedrehtes Stahlende oben am Griff, an dem der Tampen per Konstriktorknoten (Würgeknoten)



Im Trapez ist die Griffposition weiter unten



Wolkenstürmer-Handles mit praktisch gerundeten, farbigen Kappen



Durch den Griff geführter und innen verknoteter Tampen, rechts das aufgesteckte und verklebte Kappenende

befestigt ist. Vorteil: Der Käufer kann die Länge variieren (solange der Knoten sich noch nicht richtig festgezogen hat) und somit das Handle optimieren. Anders als bei den durchgeführten Tampen gibt es auch keine Kanten im Griffmaterial, an denen es zur Beschädigung des Tampens und irgendwann zum Riss kommen kann. Zudem ist es ganz einfach, einen neuen Tampen über das Griffende zu schlaufen. Genial!

Man sollte die Anknüpfknoten für die Hauptschnüre möglichst nahe ans Griffende setzen, da sich diese sonst beim Lenken aneinander verhaken könnten. Dass die in drei Längen angebotenen XXGrips bei 40 Zentimetern Länge ganze 390 Gramm wiegen, dürfte dem Profi nichts ausmachen, da die Gefahr geringer sein sollte, dass die Handles unter Zug losgelassen werden und dann irgendwo einschlagen könnten. Höher sind verständlicherweise die Preise, die folgendermaßen aufgerufen werden: 35 Zentimeter – 45,- Euro, 40 Zentimeter – 47,50 Euro und 44 Zentimeter – 50,- Euro. ■

Die Handles sind die Verbindung zum Kite



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 2/2014



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 Fuerteventuras Dünen der Drachen, Europameisterschaft – Buggymeister auf Borkum; Traction: Kraftwerk – Lynns 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, Reiseur 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 FKD aufgewertet, Longboards – Neuer Kite-Trend; Lenkdrachen: Neue Einstiegs-Paraflex von Wolkenstürmer, Vierleiner Mojo; Events: Kitefliersmeeting Fans
€ 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 – Flysurfers Flaggschiff, BBS-Cruiser – Glänzende Modellpflege; Lenkdrachen: Auf den Spuren des Gewichts; Workshop: Richtiges Gewichtstuning bei Trickle-fliedern; Einleiner: Highlighter – 350 Zentimeter Leuchtkraft
€ 6,50

KITE & friends 2/2013



Die Top-Themen:
Traction: Xplora – 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 1/2013



Die Top-Themen:
Events: Farbenpracht über Dieppe, Island-Feelings; Einleiner: Chamäleon; Traction: Bamboo, Zebra Z3; Lenkdrachen: Tomboy und Tomboy XL, Applaus für das Fazer-Gespinn
€ 6,50

KITE & friends 6/2012



Die Top-Themen:
Traction: Radical II, Landboards – Lehrgang für Einsteiger; Workshop: Lentus Bauanleitung; Einleiner: Dan Leigh – Interview und Test des Whirlwinds; 32 Seiten SNOWKITE-SPECIAL
€ 6,50

KITE & friends 5/2012



Die Top-Themen:
Traction: Majestic von Libre, Sebastian Thomes im Gespräch; Lenkdrachen: Rückblick der legendären Lenkdrachen, Ignition – Trainer von Ozon; Events: Fans; Einleiner: Flycam-KAP
€ 6,50

KITE & friends 4/2012



Die Top-Themen:
Traction: Young-Gun-Trainer grüßt seine Jünger, Ventura Upgrade, Octane – Ozon's neuer Einstiegs-Kite; Lenkdrachen: Razorback – Wildsau von Level One; Events: Bercs und Co.; Workshop: Pilz-Kultur
€ 5,50

KITE & friends 3/2012



Die Top-Themen:
Traction: Eine für alles? Cooper One von Siegers; Einleiner: 9-Meter-Eule – Zimmermanns Riesenvogel; Diamant unter den Wettkampfdrahten; Events: Asiatische Drachenfeste
€ 5,50

KITE & friends 2/2012



Die Top-Themen:
Traction: Pulverisierte Brecher – Marc Ramseier erkrankt Wogen aus Schnee, Einstiegs-Kite Cooper Fox; Einleiner: Jacques Letourneur im Interview; Lenkdrachen: Fokkens Smithi, HOs Fazer im Zweierpack
€ 5,50



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 und C'est la vie, darling von horvath.ch, Steel von Sirocco Kites, Drachenfest in Grönitz, Drachenseife 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 Zellenendrachen vom Spielwarenhäuser Ahlert, Großlenkdrachen 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 Didaktiles, 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 Spielwarenhäuser 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 Didaktiles, 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.

Text und Fotos:
Mark Rauch



Bauanleitung für Günter Wolsings

Buggydrachen in 1,90 Meter

Wolsings B1

Ein Power- und Speedkite von Günter Wolsing? Ja, man muss das zweimal lesen und kurz sacken lassen. Zwar nicht zwingend ein Widerspruch, aber Günter Wolsing ist sonst eher für seine sehr aufwändigen Großstabdrachen und Gespanne bekannt, die aufgrund ihrer besonderen Konstruktion mit relativ geringem körperlichem Aufwand wunderschön zu fliegen sind.

Wie kommt es also, dass der Hamburger Künstler einen Drachen baut, der so ganz und gar nicht in seine übliche Schublade passt? Nun, der Auslöser war unser Chefredakteur Jens Baxmeier, der sich seit Mitte der 90er-Jahre stark mit dem Buggyfahren beschäftigt hat und dabei immer häufiger zu Matten griff. Günter sah das Potenzial der Stabdrachen – wie es in der Pionierzeit auch Stephan Knickmeier eindrucksvoll bewies – und fühlte sich im Jahr 1999 herausgefordert, einen passenden Stabdrachen zum Buggyfahren zu konstruieren. Nach reichlichen Überlegungen ging Günter an die Arbeit und baute eine besondere Drachenreihe: die „B“-Drachen. Der Kleinste der Reihe war im Übrigen der B1 mit 190 Zentimetern Spannweite.

Zielsetzung

Die Kites waren aus damaliger Sicht aus Highend-Materialien gebaut, die zum Teil noch dem Drachenaufundus von Jens entstammten. Hochwertiges Exel-RCF-Gestänge, Markenverbinder von HQ und Exel, sowie das damals als „Power-Rip“ bezeichnete, laminierte Icarex-PL62-Tuch gehörten mit zur Ausstattung. Ziel war es, einen Drachen zu bauen, mit dem man sehr gut aufkreuzen kann und der reichlich Kraft für den Vortrieb hat. Und genau das liefert der „B“. Er baut für seine Größe einen erstaunlichen Druck auf und zieht selbst am obersten Windfensterrand noch heftig. Selbst mit dem kleinen 1.9 müssen leichte Piloten ab 5 Beaufort

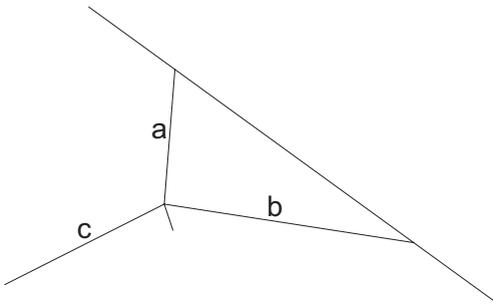
aufpassen, nicht aus dem Stand in die Luft gehoben zu werden, wenn sie das eine oder andere zu harte Flugmanöver über ihrem Kopf machen. Also ist an dieser Stelle eine kleine Warnung angebracht! Hinzu kommt noch, dass gerade der 1.9 mit seiner satten Fluggeschwindigkeit sehr präzise unterwegs ist und der Start dieses Drachens aufgrund der extrem steilen Waage nicht gerade einfach ist. So bekamen selbst erfahrene Speedkite-Piloten den 1.9 in der Originalversion nur ab 4 Beaufort überhaupt auf Strömung! Eine echte Herausforderung für jeden Drachenflieger – aber mit großem Spaßfaktor!

In Vergessenheit

Auch hier ist Jens Baxmeier wieder verantwortlich zu machen. In der Zeit des großen Leistungszuwachses bei den Zugmatten sowie des Starts der **KITE & friends** nahm sich Jens zu wenig Zeit für die B-Serie und verließ sie an einen Interessenten, der seinerzeit an Lenkdrachen zum Buggyfahren interessiert war, sie aber nie sinnvoll ausnutzen konnte. Inzwischen wurde es 2013 und zum großen Wolsing-Flugtag in St. Peter-Ording holte Jens die Drachen aus dem Ausland zurück. Einige Wolsing-Freunde flogen die Drachen und waren überrascht von der bedingungslosen Auslegung der Konstruktion. Schnelle Powerdrachen liegen im Moment voll im Trend und werden überall wieder gerne geflogen. Daher wollen wir Euch die Möglichkeit geben, diesen außergewöhnlichen Drachen von Günter Wolsing



Das Original: der von Günter Wolsing in geschichtetem PL62 gebaute B1



Waagemabe:

oberer Spreizverbinder 69,5 cm (a)

Mittelkreuz 63,5 cm (c)

unterer Spreizverbinder 66,5 cm (b)

nachzubauen. KITE & friends-Autor Mark Rauch brauchte anhand der Leistung des B1 nicht lange überzeugt zu werden, sich an die Arbeit zu machen.

Update

Wie immer bei Günter Wolsing sieht er die Vorgaben für die Bauprojekte seiner Kites nur als Anhaltspunkte und nicht als einzig richtigen Weg, um ans Ziel zu kommen. Wir haben uns entsprechend dieses Modelles angenommen und es etwas auf den aktuellen Stand gebracht. Verändert gegenüber dem Original haben wir unter anderem das Segelmaterial, da es PL62 nicht mehr gibt und das Tuch nach einer gewissen Zeit dazu neigt, seine Laminierung zu verlieren. Um den Kite etwas zugänglicher und effizienter zu machen, haben wir einen Tuchmix eingesetzt. Dies verhindert auch eine stärkere Faltenbildung, die bei der Originalversion zu erkennen war. Das Gestänge, die Verbindungstechnik und die Waage wurden ebenfalls angepasst. In der Summe kam ein Kite heraus, der die Vorzüge des Originals mit den aktuellen Erkenntnissen sehr gut kombiniert. So fliegt unsere leicht modifizierte Version bei 2 Beaufort stabil und zieht sehr linear mit zunehmendem Wind nach oben. Auch ist dieser Kite einfacher zu starten und die Waage belastet das Gestänge nicht so schnell bis an die Belastungsgrenze, sodass Flüge bis in die 6 Beaufort möglich sind.

Bauvorbereitungen

So, jetzt aber zur Sache: Die Eins-zu-eins-Pläne zum Plotten oder Ausdrucken im PDF-Format findet Ihr auf unserer Webseite www.kite-and-friends.de unter Redaktion -> Bauanleitungen. Wir stellen Euch zwei Versionen zur Verfügung: Einmal im Din-A0-Format als gesamtes Segel und dazu noch als Din-A4-Format-Kacheln zum selbst zusammensetzen.

Die Vorlagen sind ohne Nahtzugaben, da jeder, der den „B“ baut, selber entscheiden soll, welche Naht er dafür nehmen möchte. Das Original ist – typisch Günter Wolsing – mit offener Kappnaht gemacht, was Ihr natürlich auch so oder mit doppelter Kappnaht machen könnt. Wir haben uns aber für die geklebte Segelmachernaht entschieden. Die geklebte Segelmachernaht ist bei dem von uns

Materialliste

Bezeichnung

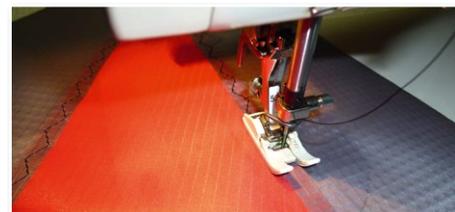
- 1 m Nylontuch, 40–48 g, z. B. Chikara, Porcher Marine, Skytex 40
- 1 m Polyester Tuch oder sehr festes Nylontuch, z. B. Polyant, AIRX700, 60D
- 3 x 6 mm - 130 cm CFK-Matrix
- 1 x 6 mm - 152 cm CFK-Matrix
- 1 x 4 mm - 100 cm Voll-CFK-Stab
- 1 x 3 mm - 100 cm Voll-GFK-Stab, gewickelt
- 1 x 2 mm - 100 cm Voll-GFK-Stab, gewickelt
- 10 m, 140–160 kg dehnungsarme Waageleine, z. B. Liros PPSL 160, DSL 140
- 6 m, 40–60 kg Waageleine oder Dacronleine
- 1 Streifen Lkw-Plane, 10 x 40 cm
- 4 m, 6 cm breites Dacronband
- 30 cm, 10 cm breites Dacron
- 3 m, Saumband 25 mm
- 30 cm, 3 cm breites Corduraband
- 10 cm, Klettband 30 mm
- 4 x APA-Verbinder „B“
- 2 x APA-Tiny-„W“
- 1 x Qualitätskreuz 6 mm, z. B. Kersch Wings, Level One Kites
- 3 x Gummiendkappe 6 mm
- 2 x Gummiendkappe 3 mm
- 2 x Gummiendkappe 8 mm
- 4 x Gummiendkappe 2 mm
- 1 x Hochdruckschlauch, klein
- 12 x 6 mm Stopper-Clips
- 2 x Stand-Off-Halter 3 mm segelseitig, z. B. Jaco 3 mm
- 2 x Stand-Off-Halter spreizenseitig, z. B. Invento-HQ 5,5–8 mm
- 15 cm Lesezeichenband
- 2 x Splittkappen 6 mm, z. B. Kersch Wings, Level One Kites, Invento-HQ
- 1 Rolle doppelseitiges Klebeband 6 mm

Positionen

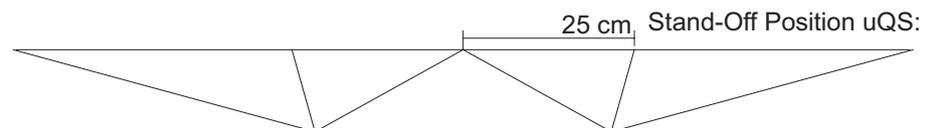
- Segel weicher Teil (grau)
- Segel fester Teil (rot)
- Leitkanten, Kiel und obere Spreize
- untere Spreize
- Verstärkung Spreize und Kiel
- Stand-Offs
- Whisker, Verstärkung und Verbinderausschnitte
- Waage und Abspannung Leitkanten
- Entlastungsschenkel Leitkante und Saumschnur
- Nase, Winglet-Verstärkung, Kreuzverstärkung
- Leitkantenaschen, Nase, Kreuz und Kielverstärkung
- Nasenverstärkung
- Schleppkantenverstärkung, Saumschnur
- Kreuzverstärkung und Abspannung
- Abspannung Kiel
- Spreizverbinder
- Whisker-Halter Leitkante
- Kreuz
- Leitkanten und Kiel zur Nase
- Stand-Offs
- Leitkantenendensicherung
- Whisker segelseitig und leitkantenseitig
- Kiel-Abspannung
- Verbindersicherung
- Stand-Offs
- Stand-Offs
- Abspannung Leitkanten
- Leitkantenabspannung
- Fixierung Paneele und Verstärkungen

Heiße schneiden der Paneele mittels Schablonen inkl. Saumzugabe

verwendeten Tuchmix, dem Power-Tuch aus Toray Chikara und Polyester, eine sehr reißfeste Lösung mit wenig Widerstand. Auf den Paneelen entlang der Leitkante entstehen durch diese Stretch-Naht auch keine zu starken Querkraften zu den Stand-Offs hin. Das vom Original übernommene Design kann selbstverständlich ebenfalls geändert werden. Wir geben jedoch Folgendes zu bedenken: Unser Tuchmix ist so ausgerichtet, dass sich entlang der Leitkante ein sauberes Profil ergeben kann und entlang der Schleppkante und im Kielbereich das Segel steif bleibt. Dies wirkt einer „Windbildung“ entgegen. Ebenso ist der Zug von der Nase zum Stand-Off hin eingefangen. In unserem Fall wurden die grauen Paneele aus Chikara hergestellt und die roten aus festem Polyester Tuch.

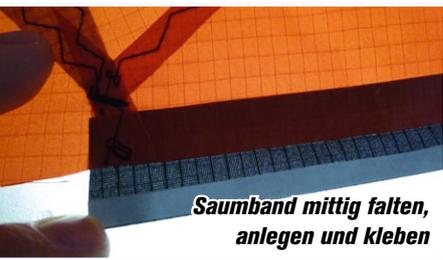


Die geklebte Segelmachernaht wird genäht



Stabtlängen:

- 2 x Leitkante: 6 mm, CFK 117 cm**
- 2 x untere Spreize: 6 mm, CFK (aufgefüllt mit 1 x 4 mm Voll-CFK über 33 cm) 72 cm**
- 1 x obere Spreize: 6 mm, CFK ca. 39 cm (einpassen!)**
- 1 x Kiel: 6 mm, CFK (aufgefüllt mit 1 x 4 mm Voll-CFK über 33 cm) 68 cm**
- 2 x Stand-Offs: 3 mm, GFK gewickelt 18,5 cm**
- 2 x Whisker: 2 mm, GFK gewickelt 17,5 cm**
- Stand-Off-Position Spreize, von innen gemessen: 25 cm**



Saumband mittig falten, anlegen und kleben



Verstärkung für die Stand-Offs und Saumband abnähen



Cordura- oder Lkw-Planenverstärkte Kielabspannung mittels Klettband



Scheuerschutz für die obere Spreize



Innere Verstärkung der Nase aus Dacron



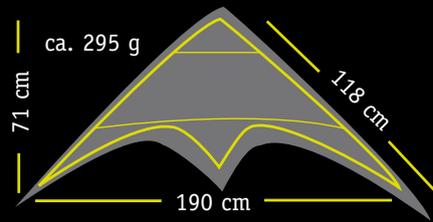
Dacronband am Flügelende 6 Zentimeter einschlagen



Lasche sauber positionieren, festkleben und fest vernähen

FACTS: B1 1.9
ENTWICKLER: Günter Wolsing
INTERNET: www.wolsing-drachen.de
KATEGORIE: Power und Speed

GESTÄNGE: 6 mm CFK, zzgl. Inlays
SEGEL: Tuchmix aus Nylon und Polyester
WAAGE: Dreipunkt-Waage mit Entlastungsschenkel, ummantelte Dyneema



WINDBEREICH: 2–6 Bft.
EMPF. LEINE: 30–50 m, 40–130 kg

Ausschneiden der Paneele

Sind die Schablonen entsprechend hergestellt und die Nahtzugaben überprüft, kann es mit dem Ausschneiden der Paneele losgehen. Wir haben unsere Paneele heißgeschnitten, um die Tuchränder zu versiegeln und einen sauberen Übergang zu bekommen. Bitte je nach verwendetem Tuch auf die Beschichtung achten. Wir wählen die beschichtete Seite so, dass diese später zum Piloten hin zeigt, also nach vorne. Entsprechend muss, um eine linke und eine rechte Flügelhälfte zu bekommen, die Schablone beim Ausschneiden gedreht werden.

Entscheidet Ihr Euch für die Segelmachernaht, folgt das Zusammenkleben der Paneele mittels des beidseitigen Klebbandes. Bitte verwendet nur hochwertiges Klebeband dafür. Bei der Segelmachernaht auf die einzelnen Überlappungen achten. Sie sollten so kleben, dass auf der Rückseite später die Übergänge nach unten entlang der Leitkante so laufen, dass der in unserem Fall graue Teil der Paneele den roten überlappt. Unbedingt auf eine sehr präzise Klebearbeit achten, da man sonst unter Umständen später einen starken Versatz im Segel haben kann. Bei den Kappnähten ist dies natürlich nicht anders. Die linke und rechte Segelhälfte bitte noch nicht zusammenkleben, denn sind beide Segelhälften geklebt, legt diese bitte zuerst aufeinander und prüft, ob alle Paneele genau übereinander verlaufen. Erst dann an die Näharbeit gehen! Bei einem Kite mit einer derart scharfen Waage kann sich selbst ein kleiner Versatz im Segel im späteren Flug stark bemerkbar machen. Also bitte sorgfältig an die Sache herangehen. Ist alles passend, können wir mit dem Vernähen der Paneele beginnen. Die Anfangs- und Endnähte bitte stets verriegeln und den überschüssigen Faden abschneiden.

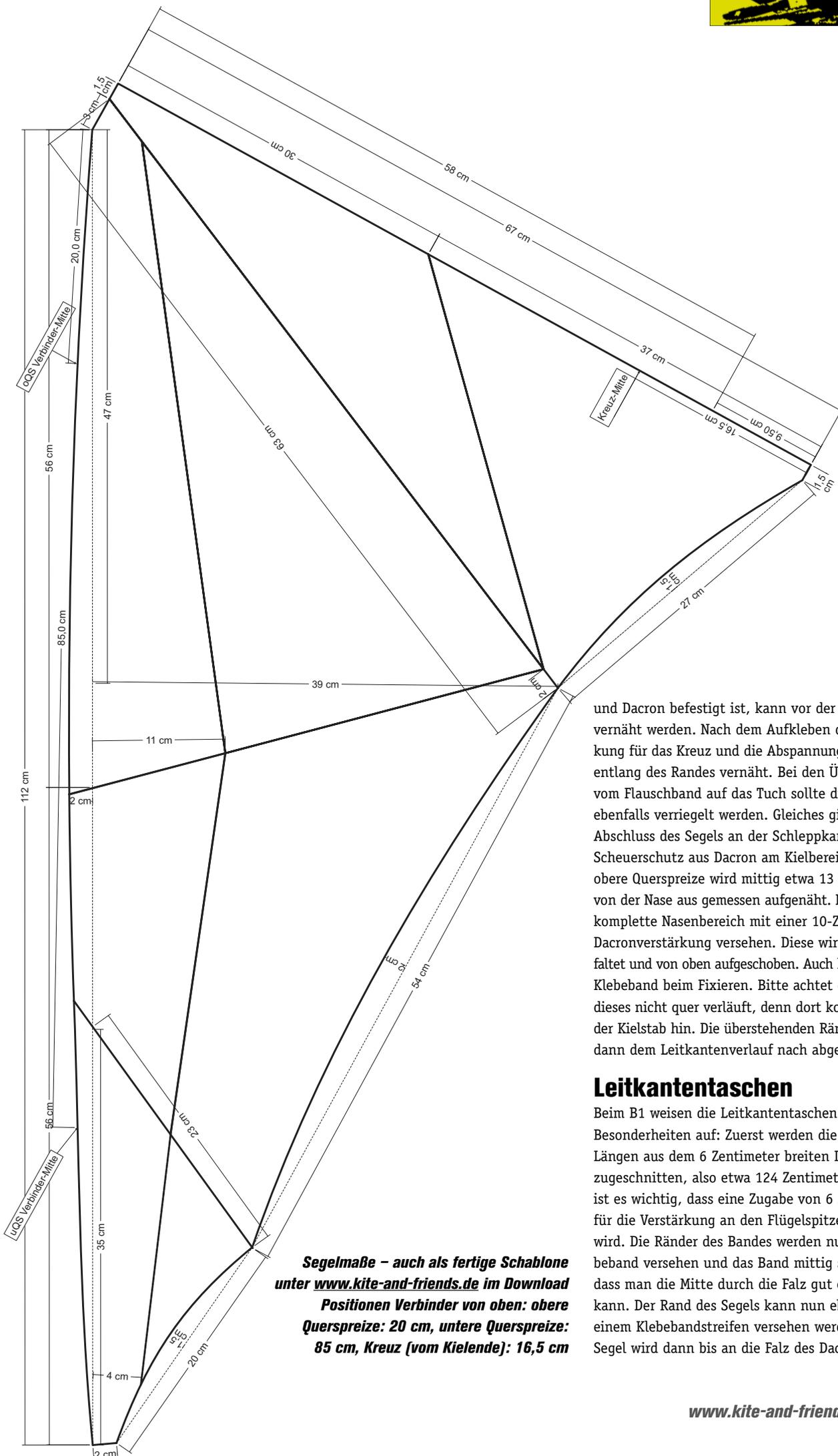
Schleppkante

Günter Wolsing bevorzugt bei den Schleppkanten einen Rollsaum, den er doppelt abnäht. Wir geben aus Haltbarkeitsgründen einem Saumband den Vorzug, welches wir einfach in der Mitte falten und an den Rändern mit Klebeband entlang der Schleppkante fixieren. Um dem Saumband eine saubere Innenkante zu verschaffen, ziehen wir dies, nachdem das Klebeband angebracht wurde, gefaltet über eine scharfe Kante. Dann das Saumband sauber an den Rand der Schleppkante des Segels aufkleben. Bitte jetzt noch keine Saumschnur einlegen. Nun folgt die Verstärkung für die Stand-Offs. Hierfür wird aus dem Dacron ein etwa 6 mal 3 Zentimeter großes Stück ausgeschnitten, mit dem Feuerzeug der Rand etwas angeschmolzen, umgelegt und ebenfalls mit Klebeband fixiert. Ist dies geschafft, kann das Saumband inklusive der Verstärkung für die Stand-Offs vernäht werden. Wir haben dies so gemacht, dass entlang des Randes, wo sich darunter das Klebeband befindet, eine Dreifach-Zickzacknaht verwendet wird und dann eine Geradeausnaht darunter gelegt. Bitte hier mindestens 4 Millimeter Abstand zur Schleppkante halten, da später noch die Saumschnur eingezogen werden muss. Die Verstärkung für die Stand-Offs nun rundherum vernähen.

Segelhälften verbinden

Ist dies geschafft, können beide Segelhälften verbunden werden. Es folgt die Verstärkung für den Kreuz- und Spannungsbereich mit Klettband. Auch hier kann man unterschiedliche Techniken anwenden. Wir bevorzugen den komplett mit 3 Zentimeter breitem Dacron verstärkten Bereich zusätzlich mit einem 3 Zentimeter breiten Streifen Cordura oder Lkw-Plane zu hinterlegen. Die Lasche hinten soll – mit circa 10 Zentimeter Klettband versehen – überstehen. Der Flauschteil des Klettbandes, der auf die Rückseite des Segels kommt, sollte auch etwa 10 Zentimeter lang sein und etwa 1 Zentimeter vom Rand weg aufgeklebt werden, bevor alles vernäht wird, denn er dient auch der Verstärkung des Kielbereiches unter dem Kreuz. Das Cordura beziehungsweise die Lkw-Plane verhindert bei einer harten Spatenlandung sehr effektiv, dass das Kreuz das Segel einreißt, wenn die Stopper-Clips wegfliegen oder der Kielstab bricht. Der Bereich, wo das Klettband am Cordura





Segelmaße – auch als fertige Schablone unter www.kite-and-friends.de im Download
Positionen Verbinder von oben: obere Querspreize: 20 cm, untere Querspreize: 85 cm, Kreuz (vom Kielende): 16,5 cm

und Dacron befestigt ist, kann vor der Anbringung vernäht werden. Nach dem Aufkleben der Verstärkung für das Kreuz und die Abspannung wird diese entlang des Randes vernäht. Bei den Übergängen vom Flauschband auf das Tuch sollte die Naht ebenfalls verriegelt werden. Gleiches gilt für den Abschluss des Segels an der Schleppkante. Der Scheuerschutz aus Dacron am Kielbereich für die obere Querspreize wird mittig etwa 13 Zentimeter von der Nase aus gemessen aufgenäht. Nun wird der komplette Nasenbereich mit einer 10-Zentimeter-Dacronverstärkung versehen. Diese wird mittig gefaltet und von oben aufgeschoben. Auch hier hilft das Klebeband beim Fixieren. Bitte achtet darauf, dass dieses nicht quer verläuft, denn dort kommt später der Kielstab hin. Die überstehenden Ränder werden dann dem Leitkantenverlauf nach abgeschnitten.

Leitkantentaschen

Beim B1 weisen die Leitkantentaschen einige Besonderheiten auf: Zuerst werden die passenden Längen aus dem 6 Zentimeter breiten Dacronband zugeschnitten, also etwa 124 Zentimeter. Hierbei ist es wichtig, dass eine Zugabe von 6 Zentimetern für die Verstärkung an den Flügelspitzen gemacht wird. Die Ränder des Bandes werden nun mit Klebeband versehen und das Band mittig so gefaltet, dass man die Mitte durch die Falz gut erkennen kann. Der Rand des Segels kann nun ebenfalls mit einem Klebebandstreifen versehen werden. Das Segel wird dann bis an die Falz des Dacronbandes



Verstärkung für die Whisker-Aufnahme aus Lkw-Plane



Fertig vernähte Whisker-Aufnahme



Zweite Naht für die „Nordmännische Verstärkung“



In den Steg im Dacron wird der GFK-Stab eingeschoben



Vernähte Nase aus Lkw-Plane seitlich beischneiden



Ausschnitte fürs Kreuz heiß ausschneiden

geschoben und dort sauber entlang des Falzes festgeklebt. Die äußerste Spitze des Segels ist dabei der Bereich, wo man mit dem Kleben anfängt. Wichtig: Mittig an der Flügelspitze des Segels wird nun das Lesezeichenband als Lasche eingeklebt. Um diese Lasche herzustellen, nimmt man ein mindestens 8 Zentimeter langes Stück Lesezeichenband, drückt dieses an den Enden zusammen, schmilzt es kurz mit dem Feuerzeug an und drückt dies unmittelbar danach zusammen. Ein Stück Klebeband hilft auch hier beim Fixieren. Ist dies geschafft, kann die Leitkantentasche fertiggeklebt und mittels der Dreifach-Zickzacknaht vernäht werden. Dacron-Überstände an der Nase können abgeschnitten werden. Nun unbedingt die Lasche für die Abspannung fest vernähen. Fahrt hierfür mindestens fünf bis sechs mal über die Nahtstelle, an der das Lesezeichenband darunter sitzt.

Nordmannverstärkung

Nun folgt eine besondere Verstärkungs- und Aussteifungstechnik von Günter. Beim B1 wird im Leitkantentaschen-Bereich, wo später die untere Querspreize sitzt, ein zusätzliches, 15 Zentimeter langes Stück aus 6 Zentimeter breitem Dacron aufgenäht; aber nun kommt die Besonderheit: mit zwei Geradeaus-Nähten entlang des inneren Randes mit mindestens 5 Millimeter Abstand dazwischen. In diese so entstehende Spalte wird später ein 2-Millimeter-GFK-Stab fast bündig eingeschoben. Dies verhindert bei einem brutalen Crash ein Einreißen und steift den Bereich des Ausschnittes sauber aus. Bitte unbedingt die Übergänge der beiden parallelen Nähte auf das untere Dacron verriegeln. Für die oberen, 12 Zentimeter großen Querspreizen-Verstärkungen wird einfach nur eine zweite Schicht Dacron aufgetragen und mit normaler Dreifach-Zickzacknaht vernäht.

Feste Nase

Die Nase stellen wir zeitgemäß aus Lkw-Plane her. Diese sollte breit verlaufen und jede Geradeaus-Naht sollte mindestens drei bis vier mal abgenäht sein. Zeichnet man sich den Verlauf der Nähte vorher mit einem Stift auf, wird diese sauberer. Die überschüssigen Ränder schneiden wir mit einer Schere ab.

Ausschnitte

Jetzt kommt wieder der Heißschneider beziehungsweise der LötKolben zum Einsatz, um die Ausschnitte für die Verbinder zu fertigen. Bei der unteren Spreize orientieren wir uns so, dass unter dem APA-„B“-Verbinder genug Platz für einen APA-Tiny-„W“-Verbinder und mindestens zwei Stopper-Clips bleibt. Oberhalb des Verbinders sollte genug Platz für einen Stopper-Clip sein. Bei uns wurde

der Ausschnitt inklusive Puffer genau 8 Zentimeter groß. Macht nun die Ausschnitte für die obere Querspreize (bei uns 5 Zentimeter groß). Es folgt der Ausschnitt für das Kreuz. Auch hier sollte genug Platz sein, damit man jeweils einen Stopper-Clip oben und unten inklusive Waage befestigen kann, in unserem Fall waren es 4 Zentimeter. Bitte macht den Ausschnitt am Kreuz nicht zu breit, damit die Naht der Verstärkung nicht beschädigt wird. Nun setzt man mittels eines runden LötKolbens, oder einer Stanzzange, die Löcher für die Stand-Off-Halter.

Winglet-Aufnahme am Segel

Die letzte Näharbeit am Segel sind die Whisker-Aufnahmen an der Schleppkante des Segels im Winglet-Bereich. Hierfür nimmt man am besten ein Stück Lkw-Plane und schneidet dies entsprechend unserem Muster auf der Abbildung. Auch die Nähte sollten genau so gewählt werden. Die Lkw-Plane hat an dieser Stelle zwei Funktionen: Erstens verhindert sie ein Durchstoßen des Whisker, und zweitens dient sie zur Abspannungsfixierung der Saumschnur.

Saumschnur

Noch eine Besonderheit der B-Serie von Wolsing ist die Saumschnurabspannung. Diese verläuft von den Flügelspitzen über die Winglets zu den Stand-Off-Verstärkungen, wo sie dann herausgeführt wird und auf der Rückseite des Kites mittels einer Knotenleiter gespannt wird. Je nach Windverhältnissen kann diese gespannt oder gelockert werden. Von den Stand-Offs zum Kielbereich verläuft keine Saumschnur. Um die Saumschnur, die nicht zu dick sein sollte, einzuziehen, bedienen wir uns einer nicht zu stumpfen Stopfnadel. Im Übrigen wirkt hier etwas Silikonspray Wunder, mit dem die Nadel sauber eingesprüht werden kann. Wir starten am besten mittig im Bereich der Stand-Off-Verstärkung und schieben die Nadel inklusive der Saumschnur durch die Verstärkung und durch das Saumband hindurch. Ist das geschafft, schieben wir sie weiter bis zur Winglet-Aufnahme-Verstärkung, wo wir sie kurz vor der Spitze wieder hinausführen. Nun stechen wir etwas weiter hinten wieder ein und führen die Saumschnur bis zur Flügelspitze. Dort angekommen schieben wir sie zwischen der Naht und der Lasche wieder heraus. Zwischen den Stand-Offs wird nun auf einer Seite eine Knotenleiter gemacht, mit einem Abstand von jeweils 1 Zentimeter von Knoten zu Knoten, und auf der anderen Seite eine Schlaufe, mit der sie dann später auf der anderen Seite mittels Bucht-knoten befestigt wird. Dies lässt sich besser handhaben, wenn man Wolsing-typisch eine Schlaufe an beiden Seiten einfügt, durch die man mit



Fertig sind die Näharbeiten am Segel

Daumen und Zeigefinger die Knotenleiter zum Verstellen entlasten kann. Glückwunsch, Ihr habt das Segel damit fertiggestellt!

Bestabungsmöglichkeiten

Der B1 1.9 wurde im Original komplett mit 6-Millimeter-Exel-Kohlefaser bestabt. Gegenwärtig empfehlen wir hierzu die 6 Millimeter dicken Matrix-Stäbe von Level One Kites, da diese etwas steifer sind als aktuelle, vergleichbare Stäbe von Exel. Die heutigen Exel-Stäbe haben leider nicht mehr dieselbe Steifigkeit wie zu der Zeit, in welcher der B1 ursprünglich gebaut wurde. Solltet Ihr jedoch noch steifere Stäbe verbauen oder den Windbereich nach oben hin vergrößern wollen, was natürlich zulasten der überraschenden Leichtwindflugeigenschaften des B1 geht, könnt Ihr das selbstverständlich tun. Der B1 1.9 spielt aber vor allem bei Binnenlandwind um die 2 bis 5 Beaufort seine Stärken aus. So fliegt er bereits wirklich satt bei zwei Windstärken und zieht selbst da schon eine 70 Dekanewton starke 35-Meter-Leine problemlos stramm. An dünneren Leinen läuft er freilich noch besser. Wollt Ihr eine Starkwindwaffe, so solltet Ihr ihn komplett mit 7-mm- oder gar 8-mm-CFK bestaben.

Unsere Auslegung

Um dem B1 1.9 jedoch einen gewissen Puffer für stärkere Böen zu verschaffen, haben wir die unteren Querspreizen zum Kreuz hin und den unteren Bereich des Kiels mit 4-Millimeter-Voll-CFK über einen Bereich von 33 Zentimetern aufgefüllt. Die Stablängen entnehmt Ihr bitte der Tabelle. Bei der oberen Querspreize ist darauf zu achten, dass diese je nach Genauigkeit der Arbeit etwas eingepasst werden muss. Fangt also damit an, alle Stäbe bis auf die obere Spreize zuzuschneiden und die 33-Zentimeter-Verstärkungs-Inlays entsprechend mit Zweikomponentenkleber oder einem etwas flexiblen Kraftkleber in die Rohre einzukleben. Dabei bitte die Trockenzeiten des Klebstoffes beachten. Bevor Ihr die Inlays einklebt, solltet Ihr die Ränder etwas mit Schleifpapier anschleifen, um im Übergang einen zu hohen Kantenpressdruck zu vermeiden. Die Stäbe sollten ebenfalls an den Enden etwas angeschliffen werden. Tipp: Mit

einem Schleifschwamm können die Enden, die zur Nase gehen, auch innen etwas angeschliffen werden.

Kiel

Am besten fangt Ihr mit dem Kielstab an, indem er von hinten durch das Flauschband und danach direkt durch das Kreuz am Kreuz-Ausschnitt geschoben wird. Die 6-Millimeter-Gummiendkappe klebt Ihr mit etwas Sekundenkleber fest und schiebt den Stab bis in die Nase. Achtet bitte darauf, dass sie alle Verstärkungen darüber haben. An das Ende des Kielstabes kommt nun ein Stück Hochdruckschlauch, in das vorher einseitig ein passendes Loch gebohrt wurde. Wir spannen nun das Segel über dem Kiel mittels des Klettbandes sauber ab.

Leitkanten

Anschließend schiebt man die Leitkanten in die Leitkantentaschen. Dabei zuerst durch die APA-Tiny-„W“-Verbinder, dann durch den ersten APA-„B“ und danach durch den zweiten APA-„B“ gehen. Bitte nicht vergessen, auch hier die 6-Millimeter-Gummiendkappe mit Sekundenkleber zu fixieren, bevor man den Stab endgültig bis in die Nase schiebt. Die Leitkantenspitzen bekommen nun die 6-Millimeter-Splittkappen und werden durch die Laschen mit etwas Waageleine fest abgespannt. Nun bringen wir die Verbinder auf ihre endgültige Position laut Bauplan. Gemessen wird immer von der Seite der Nasenspitze aus. Mit der Saumschnurabspannung warten wir aber bis zum Schluss, wenn der Kite fertig aufgebaut vor uns steht.

Ein Schleifschwamm hilft, damit die Stäbe nicht scharfkantig sind

Kielstabende-Verstärkung aus Hochdruckschlauch



Fertiges Stabtaschenende



Saumschnur einführen – Silikonspray hilft!



Schleife durch Aus- und Einführen der Saumschnur am Whisker



Am Flügelende tritt die Saumschnur das zweite Mal aus





Ein APA-Verbinder zeigt nach unten, der andere nach oben



Abspannung der Leitkante über die Splittkappe, in die auch die Saumschnur eingehängt wird



Kreuz mit Stopper-Clips oben und unten

Spreizen und Stand-Offs

Die mit 4-Millimeter-Voll-CFK aufgefüllten Seiten der unteren Querspreize kommen zum Kreuz hin. Nun positionieren wir die spreizenseitigen Stand-Off-Halter auf den Spreizen gemäß Bauplan und stecken sie fest in die Verbinder. Die 3 Millimeter dicken, gewickelten GFK-Stäbe werden fest in die segelseitigen Stand-Off-Halter geschoben und diese dann am Segel durch das Loch befestigt. Bitte nicht vergessen, die 3-Millimeter-Gummiendkappen gut festzukleben. Nun den B1 1.9 soweit fertig vor Euch hinstellen und nochmals alle Verbinder-Positionen kontrollieren. Ihr könnt nun die Stopper-Clips setzen. Bitte achtet darauf, dass unter den APA-„B“- und den APA-Tiny-„W“-Verbindern der unteren Spreize zwei Stopper-Clips und über den Verbinder mit etwas Abstand für die Waageschleife jeweils ein Stopper-Clip kommen. Achtung! Bei dem oberen Spreizverbinder lassen wir mit den beiden Stopper-Clips unter dem Verbinder etwas Abstand für die Waageschleife, denn beim

B1 wird später die Waage unter dem Verbinder, aber über den beiden Stopper-Clips angeschlauft. Am Kreuz lassen wir unterhalb des Kreuzes circa 5 Millimeter Platz für die Waage, ehe wir den Stopper-Clip setzen. Der Clip über dem Kreuz kann direkt darüber positioniert sein, aber bitte darauf achten, das Kreuz nicht mit festzukleben. Nun setzen wir die mit jeweils zwei 2-Millimeter-Gummiendkappen versehenen Whisker ein und sehen zu, dass diese eine leichte Biegung nach hinten haben, damit das Winglet sauber aufgestellt ist.

Nun wird es Zeit für die obere Querspreize. Wenn Ihr sauber gearbeitet habt, dürfte sie mit ihren 39 Zentimetern genau passen. Wenn nicht, müsst Ihr sie einkürzen oder eine etwas längere einsetzen. Das Segel sollte sich mit dem Einsetzen dieser Spreize nicht verziehen und mit dem Rest des Kites ein sauberes Profil bilden. Zuletzt wird nun die Saumschnur auf der Rückseite bei der Knotenleiter angebuchtet und über die Splittkappen leicht und gleichmäßig gespannt. Eine 8-Millimeter-Gummiendkappe schützt die Splittkappe und sorgt auch dafür, dass sich die Abspannung der Saumschnur nicht öffnet. Optimal ist es, wenn man dann noch ein paar Knoten zur Verlängerung oder zur Verkürzung zur Verfügung hat. Die endgültige Position der Saumschnurabspannung hängt von Euren Präferenzen und dem vorhandenen Wind ab. Möchte man es lieber etwas lauter, langsamer und dafür aber präziser, verlängert man die Saumschnur. Will man es ruhig mit mehr Speed, zieht man sie an. Aber hier Achtung! Zieht Ihr die Saumschnur zu fest an, verzieht sich das Segel und der B1 kann bei Starkwind beschädigt werden, oder es wirkt sich negativ auf das Flugverhalten aus. Noch ein Tipp: Nach ein paar Flugstunden und wenn sich die Nähte und das Tuch etwas gesetzt haben, solltet Ihr noch einmal alle Abspannungen nachstellen. Auch die Verbinderpositionen sollte man dann nochmals kontrollieren.



Abspannung der Saumschnur mit Knotenleiter



Mit gebogenem Stab gespanntes Winglet



Schiebeknoten am Tampen für die Flugschnuraufnahme



Tampen für Gespannflug und Knotenleiter für Tuning-Möglichkeit



Knotenleiter in mittlerer Position

Zur Waage

Die fertigen Maße werden gemäß Bauplan angefertigt. Die Waage des B1 1.9 ist beim Original eine



**Zeichen für das Original: erbaut
1/2000 von Günter Wolsing**

klassische Dreipunkt-Waage mit Schiebeknoten. Man kann hier weiterhin mit Schiebeknoten oder aber auch mit Knotenleitern arbeiten. Wir haben eine Kombination bevorzugt und zwar mithilfe von Tampen von jeweils drei Knoten an allen Verbindern beziehungsweise unterhalb vom Kreuz. Der Vorteil ist auch, dass man für den möglichen Gespannflug die Waage abnehmen kann, was wesentlich sauberer aussieht und aerodynamisch sinnvoller ist. In der Grundeinstellung sollte die Waage dann überall auf dem zweiten Knoten sitzen und am Schiebeknoten in der Mitte. Die Grundeinstellung ist für Windverhältnisse von 3 bis 4 Beaufort. Wenn Ihr unbedingt Schiebeknoten verwenden wollt, vergesst bitte nicht, eine passende Markierung für die Grundeinstellung zu setzen. Ansonsten ist die Einstellung zumindest beim B1 über die Knotenleitern wesentlich einfacher und

Fertige Nase mit eingesetzter oberer Spreize



auch genauer, denn wir verändern damit nicht jedes Mal zwei Schenkellaße auf einmal.

Wie oben erwähnt, wird die Waage unterhalb des oberen Verbinders angebracht und bei der unteren Spreize unterhalb des Verbinders. Die Tampen können jeweils einfach mit einem Buchtknoten direkt um die Leitkante beziehungsweise den Kiel geschlauft werden.

Entlastungsschenkel

Der effektive Windbereich des B1 in der 6-Millimeter-CFK-Ausführung liegt bei 2 bis 5 Beaufort. Befestigen wir einen Entlastungsschenkel (ebenfalls mittels Knotenleitern an der Mitte der Leitkante), dann erweitern wir den Windbereich bis 6 Beaufort und auch eine 7er-Böe lässt den 1,90-Meter-Drachen nicht zu Bruch gehen. Die Entlastungsschenkel sollte man so einpassen, dass sie, wenn der Kite am Boden steht und etwas Wind im Segel hat, noch leicht durchhängen. Unsere Entlastungsschenkel haben bei der Verwendung einer 40-Dekanewton-Dacronleine (eine etwas dünnere Waageleine funktioniert natürlich auch gut) eine Länge von 61 Zentimetern. Dieser Wert kann sich aber je nach Leine und verwendetem Tampenknoten etwas ändern.

Du hast es geschafft!

Wir hoffen, Ihr hattet viel Spaß beim Bauen und wünschen Euch viele tolle Flugstunden mit diesem außergewöhnlichen Power-Flügel von Günter Wolsing, dem hier noch einmal unser Dank und größter Respekt ausgesprochen werden sollen. ■

**Der startbereite B1 mit
1,90 Metern Spannweite**



**Justierbarer Entlastungsschenkel
in der Leitkantenmitte**



**Hier wird bei Bedarf der
Entlastungsschenkel
mit eingehängt**



**Leitkantenspanner mit
Gummischutzkappe**



**Nahtkreuzung der
Segelmachernähte**



**Beim Original mit offenen
Kappnähten ausgeführt**

Text: Wolfgang Bieck

Fotos: Rigaluh Tanresila, Wolfgang Bieck

Drachen über Jakarta werden gefeiert

Merdeka für die Drachen

Die Bedeutung von Drachen als Teil des kulturellen Lebens ist in Asien alltäglich spürbar. Hintergründe über die gesellschaftliche Bedeutung des internationalen Drachenfestivals in Jakarta mögen dazu anregen, auch die eigene Kultur zu überdenken. Die Wahl des Austragungsortes, der zentral gelegene Merdeka-Platz mit Monas, dem „Monumen Nasional“, im Herzen von Jakarta, belegt den gesellschaftlichen Stellenwert dieses von Sari und Tinton Prianggoro organisierten Drachenfestivals.



Dankeschön-Banner bei der Eröffnungsfeier

Der Empfang der Drachenflieger beim Gouverneur der Hauptstadt Jakarta im Gouverneurssitz und das Farewell-Dinner beim Direktor aller indonesischen Sportvereinigungen unterstreicht die Wertschätzung, die man den teilnehmenden Drachenfliegern entgegenbringt. Der Stellenwert der Drachen in Indonesien lässt sich auch erahnen, wenn, wie angekündigt, Drachen bei der Eröffnung der 6. TAFISA Sport-Weltspiele 2016 in Jakarta eine wesentliche Rolle spielen sollen. TAFISA ist die Gesellschaft für internationalen Breitensport. Ihr Anliegen ist es unter anderem, die Bedeutung der Drachen als Beitrag für eine aktive Gesundheits-, Integrations-, Kultur- und Gesellschaftspolitik zu würdigen.

Beteiligung

16 nationale Drachendelegationen aus den großen Städten Jakarta und Yogyakarta sowie den indonesischen Regionen waren angereist und dazu kamen Drachenflieger aus 19 weltweiten Staaten wie Australien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Japan, Indien, Italien, Kanada, Neuseeland, Niederlande, Philippinen, Schweden, Südafrika, Taiwan, Thailand, Vietnam, Singapur, Südkorea und USA. Als Vertreter deutscher Drachenflieger

und KAPer war es für mich natürlich eine besondere Ehre, eingeladen zu sein und zu Beginn des Festivals den ersten Drachen in den tropischen Himmel über Jakarta zu schicken: einen Whirlwind-Delta von Dan Leigh.

Location

Das nationale Monument, ein 132 Meter hoher Turm mit der symbolhaften Flamme der Unabhängigkeit, liegt im Zentrum des knapp einen Quadratkilometer großen Merdeka-Platzes im Herzen von Jakarta. Merdeka heißt Unabhängigkeit beziehungsweise Freiheit. Wie in einem Brennglas verdichtet das nationale Monument für die Besucher in seiner äußeren Form die uralte Philosophie von Lingga und Yoni. Lingga, der untere Teil des nationalen Monuments, ähnelt nicht allein einem Reisstößel, sondern versinnbildlicht darüber hinaus auch den Phallus, die Männlichkeit, den Stein als harte Materie und den lichten Tag. Yoni, der Reismörser, symbolisiert zudem die Vagina beziehungsweise die Gebärmutter, das weibliche Geschlecht, den Ursprung des Lebens und die dunkle Nacht. Zusammen aber symbolisieren sie Harmonie, Balance, Fruchtbarkeit und ewiges Leben sowie die Überwindung von Gegensätzlichkeiten.





Drachen in Form eines Würdenträgers

Geschick zwei- und dreidimensionale Drachen erschaffen, die in ihrer kreativen Vielfalt die zunehmende Uniformität westlicher Drachenfeste mit ihren kommerziell vervielfältigten oder selbst kopierten Spiegelbildern vergleichsweise langweilig erscheinen lassen. Vielleicht liegt der persönliche Gewinn meiner weiten Reise zum internationalen Drachenfest in Jakarta neben Einsichten in kulturelle Hintergründe auch in der Erkenntnis darüber, wie wichtig die Besinnung auf eigene handwerkliche Fähigkeiten ist und welche unendlichen Möglichkeiten originärer Drachenschöpfungen für kreative Drachenfeste in der Verwendung einfacher Materialien liegen können.

Verbundenheit

Ein Drachenfest unmittelbar an diesem symbolträchtigen Monument zu organisieren ist sinnvoll. Wie das nationale Monument die Menschen mit moralischen Werten und historischen Zusammenhängen verbindet, so verbinden Drachen die Menschen mit den klassischen Elementen Erde und Himmel; die Energie der bewegten Luft wird durch ein drittes Element geliefert, die Sonne. Drachen verbinden den erdgebundenen Menschen mit dem Himmel und damit mit den Göttern. Auf der indonesischen Insel Bali sind Drachenfeste daher eher Gottesdienst als Freizeitbeschäftigung. Hier am Monas verbinden die Drachen Menschen aus den weit entfernten Regionen Indonesiens und von vier Kontinenten.

Drachentypen

Für indonesische Drachenfeste mögen die modernen westlichen Drachen aus Spinnakernylon und Carbonstäben reizvoll, begehrenswert und fortschrittlich erscheinen und sie werden auch zunehmend bei asiatischen Drachenfests gezeigt. Für westliche Drachenfeste ist es aber gerade umgekehrt. Fasziniert erkennen sie, wie ihre indonesischen Drachenfeste aus Bambus, bemaltem Stoff und einfachem Bindegarn oder auch Draht mit viel Geduld und handwerklichem

Betrachtung des Autors

Vor 14 Jahren reiste ich zum ersten Mal nach Indonesien, um im Juli 1997 auf einem internationalen Biologenkongress auf Sumatra in Bandar Lampung den wissenschaftlichen Nutzen der Fesseldrachen-Luftbildfotografie vorzustellen. Seitdem hat sich viel getan. Die Begegnung mit dem professionellen Fotografen Rigaluh Tanresila auf dem internationalen Drachenfest in Jakarta zeigte mir bei der Betrachtung seiner Luftbildausstattung deutlich, dass KAPen auch in Indonesien auf dem aktuellen Stand der Technik angekommen ist. Sein Dopero-KAP-Trägerdrachennachbau des herausragenden deutschen Drachenkonstruktors und KITE & friends-Autors Ralf Beutnagel war unter den flautenhaften Bedingungen aufgrund seiner außergewöhnlichen Flugeigenschaften zeitweise der einzige Drache am Himmel über dem Merdeka-Platz. Die hier gezeigte Aufnahme vom Platz und dem Nationalmonument belegt die Fähigkeiten von Rigaluh Tanresila.

Aussichten

Vielleicht werden die sechsten Weltspiele der „Trim and Fitness International Sport of All Association“ im Jahr 2016 Motivation für die Leser sein, die Drachenkultur Indonesiens zu entdecken. Wäre es nicht reizvoll, 2016 selbst mit einem Drachen in der Hand unter der Flamme der Unabhängigkeit zu stehen? ■



Palmfächer-Drachen

MEHR INFOS

INTERNET-TIPPS:

Sportfest: www.tafisa.net

Touristeninformation zu Jakarta: www.jakarta-tourism.go.id

Junge Drachenflegerin – hochkonzentriert



Einsatzbereiter KAPer Rigaluh Tanresila



Humorvolle Darstellung der Transportprobleme in Jakarta



Monas-Drachen





Besuch der Moderne des Kites in Indonesien

Spots in Bintan

Die Menschen auf Bintan sind sehr freundlich und nicht an Tourismus gewöhnt, was die größte der indonesischen Riau-Inseln wirklich zu etwas Besonderem macht. In den Dörfern wird man freundlich begrüßt und die Leute sind gespannt, was man vorhat. In den örtlichen Obstläden kamen sogar Leute, um sich mit mir fotografieren zu lassen, da sie nie zuvor blonde Haare gesehen hatten. Die meisten Einheimischen sprechen ein wenig Englisch, und sogar viele kleine Kinder kennen bereits einige Worte.

Als wir an einem lokalen Strand – nur mit den Strandhütten der Fischer rund um einen Pier – kiten gingen, kamen die Bewohner heraus, schauten und machten Fotos. Wir hatten nicht den Eindruck, dass Kitesurfen hier verbreitet ist und überhaupt jemand von den Locals kitet. Alle Kitesurfer schienen entweder aus Singapur oder anderen Orten rund um den Globus anzureisen, um hier aufs Wasser zu gehen. Auch ich nutzte die asiatische Wettkampfschule KTA, um mehr Erfahrungen zu sammeln. Zudem kann man hier den europäischen Winter bei warmen und sonnigen Bedingungen verbringen, und es weht guter Wind, sodass ich viel zum Trainieren gekommen bin.

Bintan-Spots

Drei Spots auf Bintan habe ich ausgiebiger besucht und auch einige Downwinders entlang der vielen

kleinen Inseln oder innerhalb der Riffe gemacht. Auf der Ostseite von Süden nach Norden gibt es die folgenden Spots:

Agro Beach Resort

Der Haupt-Kitespot auf Bintan ist das Agro Beach Resort, welches an den Wochenenden mit Kitesurfern aus Singapur überfüllt sein kann. Diese

Text: Dylan van der Meij
Fotos: Kelly Schouten,
Alexandru Baranescu

Gerade für die Kinder sind die Kitesurfer eine Attraktion



Die Fischer staunten nicht schlecht, als Dylan van der Meij zwischen ihren Booten herumflog



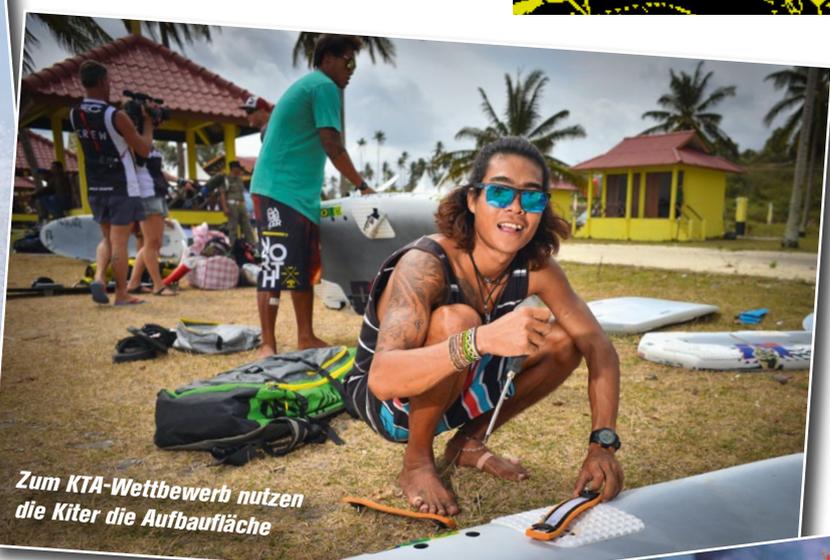


Am Agro Beach Resort sangen nicht nur die Schnüre

kommen oft mit der ersten Fähr an und fahren mit der letzten Fähr zurück, da Bintan in nur einer Stunde von Singapur aus erreichbar ist. Man sollte direkt am Spot übernachten und es gibt ein großes Restaurant, wo man für rund 2,50 Euro essen kann. Die Kite-Schule wird in Zusammenarbeit mit dem Resort betrieben. Gut sind die Wiesenflächen, auf denen man seine Kites vorbereiten und auch landen kann. Es gibt an dieser Stelle allerdings keinen Wind, da er durch Bäume und eine Mauer abgeschirmt wird, sodass man den Kite am besten direkt aus dem Wasser startet. Der Wind weht sideshore von links und war überraschend gut. Ich hatte dort jeden Tag 20 Knoten, aber die Einheimischen sagten mir, wir hätten Glück gehabt. Der Kitespot wird vor den Wellen von einem Riff geschützt. So ist das Meer bei ablaufendem Wasser wirklich flach. Man sollte nur nicht zu lange warten, denn bei Ebbe gibt es kaum Platz zum Kiten. Bei Hochwasser kann es dagegen ziemlich hackig werden. Es gibt ein paar Felsen im Wasser, aber diese sind alle mit einer Flagge markiert. Uns gefiel der Spot, und unter der Woche waren wir dort nur mit drei Kitem unterwegs.

Trikora Beach Club

Der Beach Club bei Kilometer 40 bietet in Trikora Unterkünfte direkt am Ort. Neben den Bungalows gibt es eine große Wiese zum Starten und Landen der Kites. Um von dort zum Sandstrand zu gelangen, muss man sich eine Lücke zwischen all den



Zum KTA-Wettbewerb nutzen die Kiter die Aufbaufäche

kleinen Bäumen und Sträuchern suchen, die den Küstenstreifen säumen, was den Zugang etwas kompliziert macht. Der Wind kann stellenweise böig sein und kommt schräg onshore von links. Da der Spot nicht vom Riff geschützt wird, können einige richtige Wellen hereinkommen, die dann 50 Meter vor dem Ufer brechen, jedoch nicht wirklich sauber, weil das Meer rau ist; man kann aber schon etwas Spaß mit ihnen haben.

Der Wettbewerbs-Spot

Bei Kilometer 52 findet man eine schöne Bucht mit einem großen Riff auf der linken und der rechten Seite. Wegen dieser beiden Barrieren werden die Wellen in der Bucht nicht wirklich hoch. Links brechen sich einige Wellen am Riff und sind super nett zum Kiten. Bei Flut kann man über das Riff fahren. Bei Ebbe sorgen die Riffe dafür, dass das Wasser wirklich glatt ist, wobei es direkt in Windrichtung des Riffs ziemlich tief und damit großartig für Tricks geeignet ist. Da dieser Bereich während des Wettbewerbs vom Ausguck der Judges nicht eingesehen werden konnte, mussten wir alles in der mittleren und rechten Seite der Bucht zeigen. Dort kann man die kleinen Wellen gut als Kicker benutzen.

Es gibt kein großes Resort oder andere Unterkunftsmöglichkeiten rund um den Spot. Damit ist er nicht so einfach zu nutzen, bietet aber eine nette einheimische Atmosphäre. Ein Kiosk zwischen den Palmen verkauft Essen und Getränke. Die Einheimischen sind dort sehr freundlich und machen gutes Nasigoreng! Am Strand stehen Hütten aus Bambus, in denen die Locals entspannen und abhängen.

Die Sandstrände sind nicht breit und Hütten im Meer bilden „natürliche“ Hindernisse



Lite gemacht!

Ozones Summit 2014 im Test

Die Summit ist das Nachfolgemodell der beliebten Manta und als Hochleister für erfahrene Piloten gedacht. Der Kite soll neben den Snowkitern auch den Landboardern Freude machen. Ziele des Opencell-Foilkite sind eine hohe Drehgeschwindigkeit und große Leistung, sowie starker Lift und lange Hangtime. Bekommt die Summit das alles unter einen Hut? Zum Test stehen die Summit in 12.0 Quadratmetern sowie die Lite-Version in 15.0 Quadratmetern.

Text: Christian Hafner
Fotos: Björn Lewalter,
Marco Ksinsik,
Christian Hafner



Wie von Ozone gewohnt, machen der Kite und der Rucksack einen hochwertigen Eindruck. Der Kite kommt ready-to-fly, kann aber auch „kite only“ erworben werden. Dabei muss nur das Depower-System an die Leinen geknüpft werden. Das geht sehr einfach, da die Leinen mit kleinen Klettbindern am Untersegel gesichert sind. Bei der Ultralite-Version wurde der Rucksack sogar für den Einsatz im Backcountry gewichtsreduziert. Beim Zuziehen des Reißverschlusses muss man jedoch etwas achtgeben, um das Kite-Tuch nicht einzuklemmen: Hier wäre ein Zwischennetz von Vorteil, denn gerade das Ultralite-Tuch könnte sonst bei einer Unachtsamkeit Schaden nehmen. Neben den frischen Farben der Kites fallen sofort weitere Features ins Auge: Die Lufteinlässe werden durch Gaze vor Schnee- oder auch Schmutzeintritt geschützt. Zusätzlich bewirken sie eine bessere Ausbildung des Flügelprofils an der Nase, womit verbesserte Flugeigenschaften erreicht

werden sollen. Sollte dennoch etwas in die Kappe gelangen, so ist der Kite an den Tips mit ausreichend großen Dirt-Outs versehen, um ihn zu entleeren. Die Kappe hat am Untersegel Überdruckventile, die den Druck bei Abstürzen abbauen und so vor Absturzschäden schützen.

Auslösen

Das Safety-System funktioniert über eine fünfte Leine, durch die der Kite bei Auslösung nur noch mittig gehalten wird und nahezu drucklos ausweht. Auffällig dabei ist, dass die fünfte Leine etwas außerhalb des Zentrums angebracht ist. Damit soll der Kite nach Betätigung des Safety ohne zu rotieren zu Boden segeln, was im Test auch hervorragend geklappt hat. Der bei einem Openceller gewohnte Druckverlust nach Auslösung macht jedoch das direkte Wiederstarten schwieriger. Nach dem Wiederausbauen des Chicken-loops und kurzem Ordnen des Kites kann es aber wieder losgehen. Der Zusammenbau des Loops

Für wen?

Der geübte Aufsteiger wird die Summits wegen ihrer gut abrufbaren Leistung mögen. Für Snowkitern, die viel im Backcountry unterwegs sind, ist das leichte Tuch eine Empfehlung, besonders wenn es um größere Drachengrößen wie die 12er und 15er geht. Auch vergrößert sich die Windrange etwas. Die 12er kann sogar, je nach Einsatzort, als Ein-Kite-Lösung geflogen werden. Wer die 15er als Leichtwind-Kite fliegen will, sollte an einen kleineren Kite zur Abdeckung der stärkeren Windbereiche denken.

CHRISTIAN HAFNER



Auch in der Standard-Variante ist die Summit gut abgestimmt

könnte jedoch – zum Beispiel mit etwas größerem Kunststoffkragen am roten Verschiebestück – gerade für die Durchführung mit Handschuhen noch etwas einfacher gestaltet werden.

Der Kite kann zusätzlich über eine sogenannte Crossline in Reichweite der Bar gelandet werden. Zieht man die Leine, erzwingt man einen Backstall und landet rückwärts über die Back-Leinen. Der Drachen hat zwar dabei noch etwas Restzug, lässt sich dafür jedoch wieder einfacher starten als bei einer Auslösung über die fünfte Leine. Über die Crossline kann der Kite auch einfach an einem Bodenanker geparkt werden.

Die Waage ist mit einem Doppelrollenumlenksystem ausgestattet, das eine hohe Depower-Wirkung erzielen soll. Auch wurde die Leinenanzahl minimiert, um den Luftwiderstand zu reduzieren. Zusätzlich kann der Drachen „suicide“ geflogen werden, dies ist aber nur Profis zu empfehlen. Sehr gut hat uns hier die Lösung mit dem Doppelring gefallen. Oft werden dafür zusätzliche Ringe oder Schlaufen verwendet, die man leicht verlieren kann.



Ausgeklügelter Chickenloop im „Suicide“-Mode

Die Bar

Bei beiden Ausführungen wird die neue Contact-Snow-Controlbar verbaut. Die Bar macht einen wertigen Eindruck, fühlt sich griffig an und ist mit dem neuen Push-Away-Megatron-Chickenloop ausgestattet. Gefallen hat uns, dass die Auslösung jetzt mittig angebracht und ohne nachzudenken erreichbar ist. Die nach Rotationen oder Kite Loops verdrehten Front-Leinen lassen sich durch den neuen Chickenloop sauber ausdrehen. Der Loop verfügt über eine Autopositionierung, die das Wiedereinhaken nach Unhooked-Tricks sehr erleichtert. Der Adjuster arbeitet über eine Belegklemme anstatt eines Gurtsystems und hat beim Test klaglos funktioniert. Über einen Magneten kann der gezogene Trimmer gesichert werden.

Ultralite

Die 15 Quadratmeter große Ultralite-Version ist rund 25 Prozent leichter als die Standardversion. Das Ultralite-Tuch wird auch beim derzeit weltweit leichtesten zugelassenen Paraglider aus dem Hause Ozone verwendet. Der Hersteller empfiehlt einen sorgsamem Umgang, da der Stoff nicht ganz so robust wie beim Standardtuch ist. Dafür bringt er einige Vorteile mit sich: Zum einen geht der Kite früher los und lässt sich trotzdem länger halten. Zum anderen ist die Fluggeschwindigkeit größer und der Kite dreht enger. Gerade bei größeren Kites ist dies ein

INSIDER GUIDE

SUICIDE Hier wird der Doppelring, der als Anschluss der Safety dient, zusätzlich durch den Chickenloop geführt. Bei Unhooked-Tricks bleibt der Fahrer auch nach dem Loslassen der Bar mit dem Chickenloop über die Leash verbunden. Der Drachen bleibt in der Luft und muss nicht wieder neu gestartet werden. Durch eine zusätzliche Betätigung des Safety wird der Ring wieder frei, und der Kite kann über die fünfte Leine auswehen. Dazu muss man sich aber erst über die Sicherheitsleine an den Auslöser heranziehen. Ein zusätzliches Risiko, das dem Namen „Suicide“ (= englisch für Selbstmord) gerecht werden kann.

Rückblick KITE & friends



Rucksack der Summit





Im Lite-Tuch geht die Summit noch früher los und wirkt agiler



Safety per fünfter Leine bewirkt ein Auswehen

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Das Depower-System mit 20er-Orbit-Block-Rollen von Ronstan



mit mit Standardtuch heran. Der Grundzug ist kräftig und am Landboard geht es bei etwa 5 Knoten los. Der Absprung ist einfach zu finden, und bei ausreichend Wind genügt schon ein beherzter Zug an der Bar, um abzuheben und die Hangtime zu genießen. Der Kite setzt aufgrund der geringeren Trägheit des leichten Tuches die Lenkbefehle schnell und sauber um. Der Ultralite wirkt agiler und „leichtfüßiger“ als das kleinere Standardmodell.

merklicher Vorteil. So werden auch Kite Loops etwas einfacher, weil der Kite den Piloten früher wieder auffängt.

Einsatz

Bei leicht böigen 6 bis 12 Knoten ziehe ich die 12er-Summit hoch. Sie füllt sich schnell und gleichmäßig, startet sehr einfach und steht stabil am Himmel. Der nötige Druck baut sich auch ohne zu sinussen schnell auf. Einfach den Kite ins obere Windfenster stellen und man wird mit einem satten Grundzug belohnt. Die Summit dreht angenehm rund, ohne zu tellern oder den Radius zu verlieren. Beim Durchloopen erhält man sofort den nötigen Druck und erlebt keine bösen Überraschungen. Die Position des Zuggerätes ist sehr leicht zu erfüllen. Auch bei gezogenem Adjuster lässt sich der Kite angenehm steuern – und das mit einer sehr guten Depower-Leistung. Das Springen verlangt am Landboard etwas Dynamik, aber dann geht es in angenehme Höhen, auch für stylische Oldschool-Tricks. Ebenso macht die Summit ausgehakt in beiden Versionen eine gute Figur und neigt nicht zum Backstall.

Als der Wind schwächelt, wird es Zeit, die 15er-Ultralite zu starten. Obwohl sie eine Nummer größer ist, kommt ihr Drehverhalten nahe an das der 12er-Sum-



Die Contact-Snow-Bar bringt wichtige Features mit

SUMMIT

| | | |
|--------------------|--|------------------|
| HERSTELLER: | Ozone | |
| INTERNET: | www.flyozone.com | |
| KATEGORIE: | Depower | |
| PREISE: | STANDARD | ULTRALITE |
| Summit RTF 8.0 | 1.175,- Euro | 1.430,- Euro |
| Summit RTF 10.0 | 1.220,- Euro | 1.495,- Euro |
| Summit RTF 12.0 | 1.260,- Euro | 1.595,- Euro |
| Summit RTF 15.0 | 1.385,- Euro | 1.795,- Euro |

Spektrum

Dylan siegt in Asien

Der niederländische Flysurfer-Teamrider Dylan van der Meij hat an den Freestyle-Wettbewerben im indonesischen Bintan und philippinischen Boracay teilgenommen und konnte so vor dem Slowenen Jaka Komocar und dem Philippiner Reyard Gajisan die KTA-Meisterschaft für sich entscheiden. Gratulation!

Mehr Infos:
www.kiteboardtour.asia



251-Kilometer-Weltrekord

Die Kitesurferin Anke Brandt war 11 Stunden und 54 Minuten in Bahrain auf dem Wasser. Dabei wollte die gebürtige Münchenerin den Inselstaat im Persischen Golf eigentlich umkiten, doch tückische Strömungen, Windturbulenzen und ihre eigene Erschöpfung ließen sie davon Abstand nehmen – allerdings nicht, ohne den seit 2005 bestehenden Langstrecken-Weltrekord zu übertrumpfen! Nun hofft Anke auf den Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde.



Ask to try

Nachdem der Tubekite Ignition von HQ-Powerkites letztes Jahr im August erschien, man bei Invento aber bewusst auf Werbung und Teamfahrer verzichtet, um den Preis niedrig zu halten, will man der Nachfrage nach Demo-Kites mit der „Ask to try“-Aktion gerecht werden, bei der die in Weiß gehaltenen Kites in Schulen, Shops oder bei anderen Ridern direkt zum Ansprechen auffordern sollen.

▼ ANZEIGE

Aufgepasst!

Power-Rabatte

für Power-Typen

nur noch bis 27. April

alle 3 Tage wechselnd

Top-Artikel zu Top-Preisen

www.metropolis-drachen.de

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





JoJos neuer Buggyflügel gehobener Art

Luxus-Ausstattung

Text: Jens Baxmeier
Fotos: Jens Baxmeier,
Frank Heinke



Es ist inzwischen bereits 17 Jahre her, dass der erste JoJo-Zugschirm im Kitesport für einen deutlichen Leistungsschub sorgte. Die in der tschechischen Gleitschirmschmiede von Entwickler Franta Salava konstruierten Kites erfreuten sich in der Buggyszene großer Beliebtheit. Ich hatte das Glück, bereits in der Sport & Design Drachen 1/1997 über die JoJo RS berichten zu dürfen, und veröffentlichte dann in der KITE & friends 2/2000 einen Test der JoJo RM, die ebenso auf dem Titel erschien wie die RM+ in der Ausgabe 6/2003. Eine Erfolgsgeschichte ...

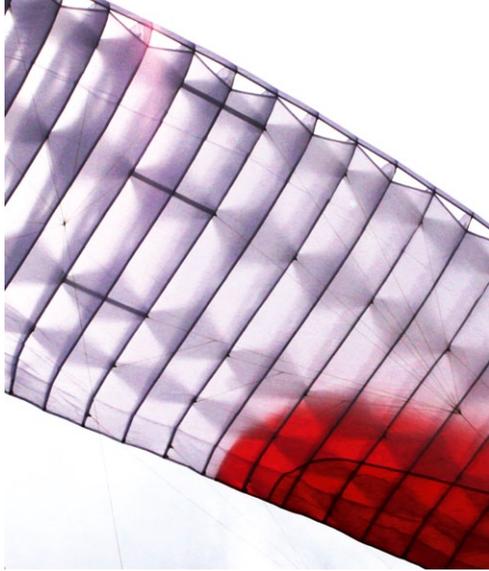
STÄRKEN

VERARBEITUNG:


MATERIALWAHL:


PREIS/LEISTUNG:


Doch dann wurde es ruhig um die tschechische Marke, da deren hiesiger Vertrieb Wings Flugsysteme immer stärker durch die in Fernost produzierende Konkurrenz unter Druck geriet und ab 2006 seine Aktivitäten stark einschränkte. Inzwischen wurde aber mit der JoJo RX ein komplett neues Modell entwickelt, das über den tschechischen JoJo-Shop von Martin Lafek zu beziehen ist. Dabei steht das Kürzel RX für Race Extreme, was einer Kampfansage im Hochleister-Segment gleichkommen dürfte. Um die hohen Ansprüche zu erreichen, wurde geklotzt und nicht gekleckert. Mit einer Streckung von 5.8 bis 6.2 je nach Größe liegt die RX um 15 Prozent über dem Aspect Ratio der RM+. Um diesen schlanken Flügel auszuformen, hat man die Kammerzahl um über 20 Prozent erhöht, was bei der 14er ganze 50 Zellen bedeutet. Es wurde also



Aufbau im Detail: kompletter Einsatz von V-Rippen bis zur D-Reihe

nicht nur das Know-how aus dem Bau von Speed-Paragliden, Fallschirmen und Speedflyern genutzt, sondern auch ein hoher Aufwand beim Bau der Kites betrieben. So ist jedes zweite Profil aufgehängt und das dazwischenliegende beidseitig per **V-Rippen** stabilisiert. Auch das Material ist hochwertig: Skytex von Porche Marine, welches in der JoJo-Näherei langlebig verarbeitet wird. Und die Waage ist aus dünnem Rennmaterial mit reduziertem Durchmesser aufgebaut.

Talente

Doch trotz des Namens ist die JoJo RX nicht radikal am Leistungsmaximum orientiert, denn auch die Tschechen wissen genau, dass hohe Flugstabilität und einfache Handhabung für den Erfolg ebenso unabdingbar sind. Schon beim ersten Start beeindruckt der bemerkenswert sanfte Druckaufbau des Hochleisters. So nimmt die RX stabil ihre Position im Zenit ein und folgt willig den Lenkbefehlen. Diese sind übrigens fast ausschließlich über die Bremsleinen auszuführen, da der Schirm über die Hauptschnur wenig reagiert, was als eindeutiges Indiz für seine Ursprünge in der Gleitschirmentwicklung zu deuten ist. Über das Überziehen der Bremsen lässt sich auch gezielt ein Stall einleiten, aus dem die JoJo kontrolliert und sanft wieder in Strömung kommt. Es mag ebenfalls an der hohen Zahl der Waagepunkte liegen, dass die Kappe in jeder Fluglage eine saubere Flügelform bildet, und letztlich wirkt sich der hohe Bauaufwand dahingehend aus, dass mit der RX ein bemerkenswert glatter, gleichmäßig ausgeformter Zugschirm in der Luft steht. Dabei sind neben A-, B- und C-Ebene über den gesamten Flügel auch

JOJO RX

HERSTELLER: JoJo Wings, Tschechien
INTERNET: www.jojo-shop.cz
KATEGORIE: Hochleister

| 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 |

noch einige D-Waagepunkte in der Mitte angebracht. Diese durchgehende Aufhängung bewirkt andererseits auch, dass der Einfluss der Bremsen nicht sehr groß sein kann.

In Fahrt

So sanft wie der Druckaufbau der RX konzipiert ist, so zahm zieht der Kite auch den Buggy an. Während der Fahrt sind die Bremsen eher zum feinen Kitzeln als zu groben Eingriffen verwendbar. Dabei haben sie – auch wenn sie recht weit außen angebracht sind – einen sehr definierten Druckpunkt, sodass man bei passenden Winden nicht zum Überziehen neigt. Wem die neue JoJo



An der bauchigen Mitte und den schlanken Enden ist die RX klar von der RM+ zu unterscheiden

Rückblick KITE & friends



Die Waage unterstützt die Kappe bestmöglich





Auch in schwierigem Terrain vertraut Co-Tester Frank Heinke der RX

zu Beginn recht lasch vorkommt, der wird eines Besseren belehrt, sobald der Kite die perfekte Strömung aufgenommen hat. Dann zeigt die RX ihr volles Hochleister-Potenzial und bringt den Piloten kraftvoll zum Ziel, egal welchen Weg man einschlägt. So läuft sie ordentlich Höhe und schwebt grazil im Raumwind, was sich sehr leicht anfühlt, da man die Bremse nicht übermäßig einzusetzen braucht. Auf einem langen Halbwindschenkel bewirkt die Kombination aus Hochleisterflügel und großer Fläche unweigerlich ein seitliches Wegziehen des Buggys – ein Fakt, das man bei der Größenwahl berücksichtigen sollte. So muss ein großer Schirm im Renn-Set-up an 14- bis 15-Meter-Schnüren nicht immer die beste Wahl sein, besonders, wenn man lange Halbwindstrecken oder viele Manöver zu passieren hat. Auch Loopings sind mit zunehmender Größe bedingt effektiv, da man den Kite im letzten Viertel leicht abdrückt. Richtig Dampf gibt es dagegen, wenn am Ende eines Loopings die Bremse bereits leicht geöffnet wird. Für Freunde aktiven Fliegens sind daher 16 bis 18 Meter Schnurlänge mit verhaltener Schirmgröße eine Überlegung wert.

Eine Klasse für sich

Die Entwickler von JoJo Wings sind ihren eigenen Weg gegangen. Während viele aktuelle Rennschirme vorwiegend auf große Variabilität abzielen und den Piloten an den Handles so mächtig fordern wie etwa einen Formel-1-Piloten in seinem Boliden, geht es die JoJo RX einen Tick feiner an. Sie gönnt



INSIDER GUIDE

V-RIPPEN Die diagonalen V-Rippen (auch Diagonalprofile oder Diagos) bewirken eine saubere, zuverlässig gestützte Kappe, auch an den Profilen ohne Waageaufhängung.

D-REIHE Die Waage eines Foilkites ist von der Vorderkante zur Schleppkante in Reihen angeordnet, die nach dem Alphabet durchbuchstabiert sind. Während ein A-B-C-Aufbau Standard ist, reduzieren manche Hersteller die Waage ihrer Kites ganz oder teilweise auf die Ebenen A und B. Bei der JoJo RX ist der mittlere Teil mit einer D-Reihe versehen, sodass gut 80 Prozent des Flügels von der Hauptwaage gehalten wird.

dem Piloten ein sanftes Angleiten und verlangt nicht ständig dessen volle Aufmerksamkeit. Selbst bei bockigem Wind wird ein Rest an Fahrkomfort gewährleistet. Man segelt sozusagen wie in einer Limousine statt wie in einem puristischen Rennwagen. Für den leistungsorientierten Freizeitpiloten spielt der Hochleister auch gerne einmal den Gentleman, der beim langen Cruisen gelegentlich ein lockeres Händchen an der Bremse erlaubt, ohne dass man gleich komplett auf Leistung verzichten muss.

Vergleich zur RM+

Zum Modellvergleich haben wir einen langjährigen RM+-Piloten mit ins Boot genommen und ihn um ein Urteil gebeten. Er war von der stabilen Fluglage der neuen JoJo sehr angetan, die kaum stabilisierende Lenkimpulse verlangt, während die RM+ schon einmal beim Start oder in bockigem Wind angebremst werden muss, um nicht zu überschießen. Und gerade bei Leichtwind oder bei Raumwindhalsen sieht unser Co-Tester die Vorteile der RX, die im Schwebestand deutlich souveräner zu Werke geht. Aber auch bei Wenden und im Ansprechverhalten der Bremsen zum Richtungswechsel kam er gut mit der RX zurecht. Insgesamt gibt ihm die RX ein großes Maß an Sicherheit, wobei sie gleichzeitig mit einer hohen Leistung verwöhnt. Resultat: Er steigt auf die neue JoJo RX um! Noch Fragen?

Für wen?

Vor allem ist die RX ein Kite für alle eingeschworenen JoJo-Fans, die der bereits vor über 10 Jahren erschienenen RM+ bislang die Treue gehalten haben. Aber auch für alle anderen bietet der komfortable Hochleister eine Alternative gegenüber den fahraktiven Konkurrenzmodellen.

JENS BAXMEIER



Auf Halbwind bringt ein zu großer Schirm den Buggy zum Driften



SUMMER IS ON ITS WAY

CRONIX

GET A FREE SOFT SHELL JACKET
WHEN YOU BUY A NEW CRONIX



TEST THE CRONIX FOR FREE FROM
A FLYSURFER DEALER YOU TRUST



*Congratulations to
Dylan van der Meij*

6 10 8
12

INNOVATION AND
ALLROUND PERFORMANCE



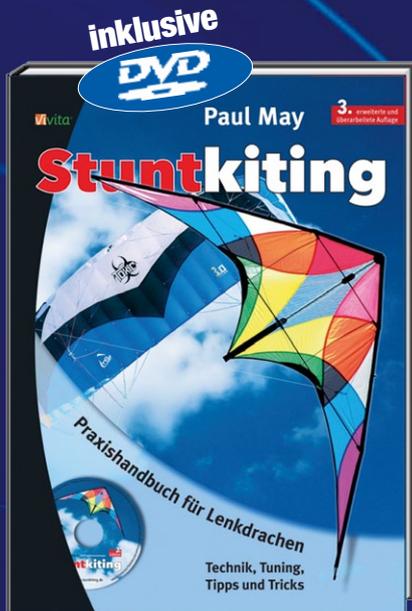
FLYSURFER
KITEBOARDING

www.flysurfer.com | info@flysurfer.com

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

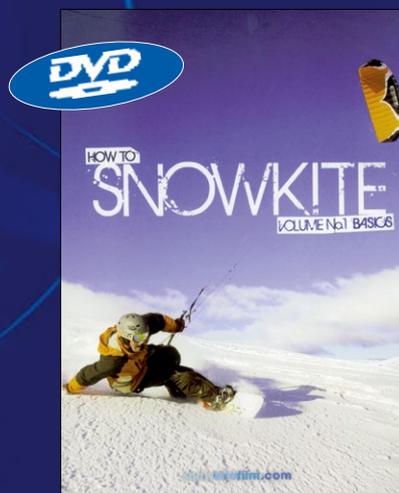
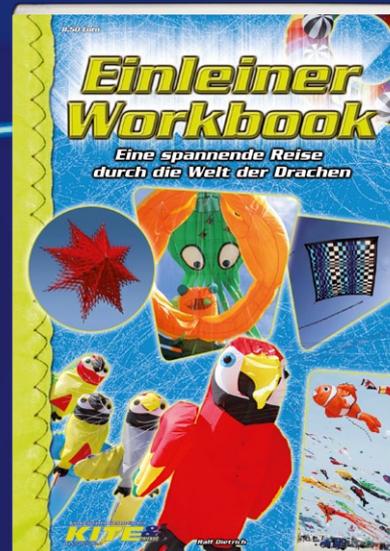
Artikel-Nummer: 11354 € 27,90

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 / 2012 mit einem Snowkite-Spezial. 32 Seiten über das Kiten im Schnee mit Tipps & Trick, zahlreichen Produkt-Infos und Expertenwissen.

Artikel-Nummer: 12891 € 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

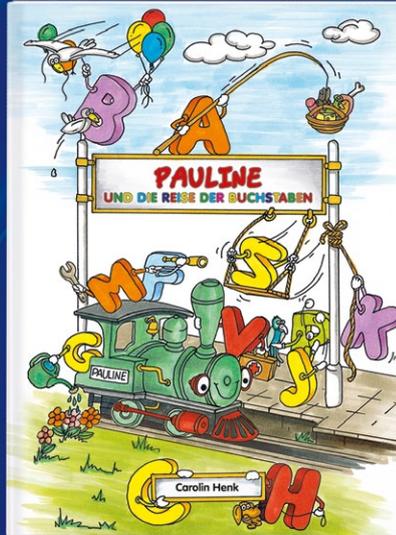
Die hochwertige Sammelmappe mit einem edlen, zellophanierten Einband bietet Platz für 12 Ausgaben KITE & friends. Die Hefte werden durch stabile Stäbchen gehalten - sie bleiben völlig unbeschadet. Mit diesem Ordner haben Sie ein praktisches Archiv und jede Ausgabe schnell zur Hand.

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.

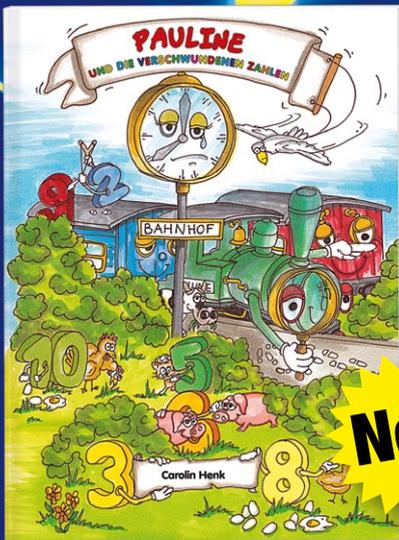
Artikel-Nummer: 12997 € 12,80



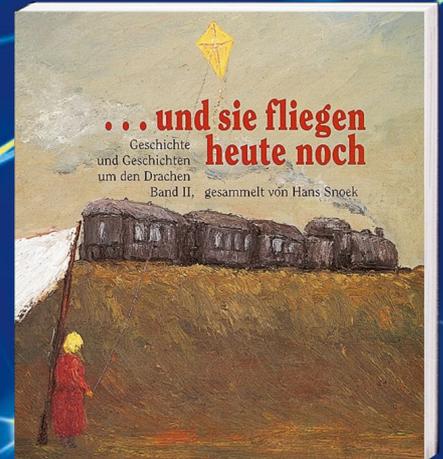
Pauline und die Reise der Buchstaben
Carolin Henk und Sebastian Stark

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



Neu



...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 DE54ZZZ00000009570

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

KF1403



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



Olli Büchi feiert sein Comeback mit der Chrono

Swiss Snowkitetour 2014

Text: Denise Stauber
Fotos: Christian Graber

MANCHMAL ... KOMMT ES ANDERS!

Die Planung war wie in den Jahren zuvor. Doch trotz großer Vorfreude wurde den Piloten der Kite-Spaß beim ersten Stopp in Les Rousses erst einmal verhagelt. Naja, wenn es wenigstens Hagel gewesen wäre ... Zu wenig Schnee im Jura ließ auf Silvaplana im Engadin hoffen, und da häufte es sich wirklich.

Nicht nur Schnee gab es eine ganze Menge an dem bekannten Snowkitespot: Gleich um die Ecke sollte am Berninapass mit dem Ozone Snowkitemasters eine weitere Veranstaltung zum gleichen Termin stattfinden. Anfang 2014 fragten die Organisatoren an, ob man sich einen Race-Zusammenschluss bei

**Ski-Sieger (von links):
Roger (PKD), Olli (Ozone)
und Michi (Flysurfer)**

**Die glücklichen Boarder (von links):
Peter (PKD), Jörg (Libre) und Kolja (Libre/Zebra)**

der Veranstaltungen vorstellen könne. Man konnte, und am Ende hat es sich für beide Seiten gelohnt.

Gemeinsam

Am ersten Race-Tag haben 38 Rider und vier Mädels harte Kämpfe um gute Rundenzahlen ausgetragen. Der Windgott hat alles gegeben, und nach fünf Rennläufen konnten sich die besten Fahrer in Szene setzen. Gut vertreten im vorderen Teilnehmerfeld war die Chrono von Ozone – ein schneller, stabiler und wendiger Schirm. Doch der Schirm allein reicht natürlich nicht, fahren muss man mit ihm auch können. Und die Ozone-Fahrer konnten es

**Glückliche Snowkite-
Damen: Eliska (rechts)
gewann auf dem Board**





Kolja Löwen erreichte mit der Zebra Revolt den dritten Platz



Die Organisatoren hatten sichtlich Spaß



Boarder Jörg Lammerskitten siegte mit der Radical II von Libre

wirklich! Auf dem Board hat jedoch Libre mit der Radical 2 gut mitgehalten – wozu sicherlich auch die langjährige Rennerfahrung von Jörg Lammerskitten beigetragen hat. Glücklicherweise, mit breitem Grinsen und schweren, nein, sehr schweren Beinen schwärmte man bei Glühwein und Bier vor der Kitesurfschule in allen möglichen Sprachen von gewonnenen oder zerronnenen Zweikämpfen.

Pass auf, was Du Dir wünschst ...

Am zweiten Tag, diesmal ohne die OSKM-Rider, konnten drei Läufe gefahren werden. Um den Beinen eine Chance auf Entsäuerung zu geben und damit sich die Rider auch ein wenig aufwärmen konnten, wurde allen eine Stunde Pause verschrieben. Wettkampftechnisch war dies ein Fehler, denn nachdem der vierte Lauf gestartet wurde, fiel innerhalb von 5 Minuten der Wind von 25 Stundenkilometer pro Stunde auf Null. Der Windgott hatte sicher die ächzenden Rider erhört. Stattdessen durften sie nun quer über den tief verschneiten See zurückspazieren.

Der unbeliebte Julier

Der Julier schnupperte sich am Samstag heran und fand gefallen an uns – leider war diese Zuneigung nicht gegenseitig. Gemeint ist der Wind vom nahe gelegenen Julierpass auf den Silvaplansersee hinunter, der kräftig, aber bockig, böig und daher für Rennen ungeeignet ist. Ein Stück neben der

Kitesurfschule kann es schon einmal sein, dass die Rider 20 bis 40 Meter weit wegkatapultiert werden, denn so stark kann dieser Düseneffekt auftreten.

Ein wenig Eisstockschießen, eine Pizza einwerfen und viel Plaudern halfen, die Zeit zu vertreiben und die Stunden bis zur Rangverkündigung zu überbrücken. Die Snowkitetour gewann auf Skiern Oliver Büchi vor Roger Knechtle und Michael Kaspar. Der deutsche Titelverteidiger Markus Pompl konnte dieses Jahr aus familiären Gründen leider nicht teilnehmen. Auf dem Board dominierte Jörg Lammerskitten vor Peter Lienhard und dem deutschen Libre-Teamkollegen Kolja Löwen. Bei den Mädels gewann Jeannine Schläpfer auf Skiern und auf dem Board Eliska Parma. Die Schneemassen verlangten allen Rüdern dicke Oberschenkel ab – und wir ziehen den Hut vor den Teilnehmern.

Ist es so weit?

Das verdiente Organisationsteam der Swiss Snowkitetour um Denise Stauber möchte nach dieser erneuten erfolgreichen Durchführung in den Hintergrund treten. Doch ist die Nachfolge noch ungeklärt und es wäre jammerschade, wenn die Kite-Szene zukünftig auf die Swiss Snowkitetour verzichten müsste.

Jonas Langwiler verpasste auf Platz vier knapp die Podiumsringe und präsentierte einen tollen Film beim Movie Contest



Auch der Nachwuchs Beno Knechtle (Sohn von Roger Knechtle) zeigte sein Können und ist jetzt KITE & friends-Abonnent



▼ ANZEIGEN

Der heiße Draht zu KITE & friends:

Redaktion:

Verlagsbüro Jens Baxmeier, Karkenfenn 15,
25836 Kirchspiel-Garding
Telefon: 048 62/22 63 39
Telefax: 012 12/633 36 66 00

E-Mail: redaktion@kite-and-friends.de
Internet: www.kite-and-friends.de

Aboservice:

Leserservice KITE & friends
65341 Eltville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120

E-Mail: service@kite-and-friends.de
Internet: www.alles-rund-ums-hobby.de

-Drachen
-Windspiele
-Funsport

www.jay-lee's.de

Inh.
Mike Jesgarz
Barnestr.37
31515 Wunstorf
Tel.:05031 - 5199469



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

Frisches 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

10. KITE WILDLIFE CAMP

**Der letzte Winter auf
dem Lipno-Stausee?**

Text und Fotos:
Maik Schmidt

Um es vorwegzunehmen: Bedauerlicherweise steht bereits fest, dass dies das letzte KWC war. Die Bedingungen waren dieses Jahr leider nicht ganz so gut und am Freitag wehten 6 Knoten Wind über etwa 2 Zentimeter Schnee auf dem Lipno-Stausee in Tschechien. Doch die Besucher mit Skiern, Schlittschuhen oder Snowboards ließen es sich nicht nehmen, die großen Kites der Hersteller zu testen, sodass 17er-Dyno, 21er-Speed, 14er-Montana-8 oder die neue Ozone Chrono den ganzen Tag im Einsatz waren.

Am Samstag sollte es nicht viel besser werden: Der Wind hatte zwar etwas zugelegt, sodass auch ein Funrace mit tollen Preisen geplant war, doch die Temperaturen und die Sonne ließen den Schnee komplett wegschmelzen und die Eisdecke war am Ende nur noch 7 Zentimeter dick. Man entschied, das Race abzusagen und die Preise zu verlosen. Zur Freude manch eines Fotografen bildete sich auf dem Eis eine Wasserschicht, was tolle Fotos entstehen ließ. Die vielen anwesenden Hersteller hatten zu Freigetränken und Essen eingeladen, sodass bei den Besuchern diesbezüglich keine Wünsche offenblieben. Auch zum Eisstockschießen konnte man noch Zeit finden und das schöne Wetter so ausnutzen. Am Sonntag blieb der Wind dann leider

**Florian Giehl zeigt am
Lipno Schlittschuh-
Freestyle am Kite**

**Am Samstag ging
das Ganze in eine
Wasserschlacht über**





**Eisstockschießen
statt Kite-Action**

völlig aus und das Eis war dünn, sodass es zu gefährlich war, auf den See zu gehen. Wir sprachen mit Organisator Marco Peter.

KITE & friends: Was ist das KWC?

Marco Peter: Das fragt sich wohl jeder, der noch nie dabei war. KWC heißt „Kite Wildlife Camp“ und ist nichts anderes als ein Treffen von Freunden und deren Freunden, um gemeinsam zu kiten, weil der Sport in der Gemeinschaft einfach mehr Spaß bringt.

KF: Wie lange organisierst Du das Event schon?

Marco: Als ich mit dem Kiten angefangen habe, gab es in meiner Gegend überhaupt keinen Kiter, mit Ausnahme von mir, und das war mir einfach zu langweilig. Deswegen bin ich auf die Idee gekommen, man könnte sich an einem guten Snowkite-spot treffen. Damit wir dabei neues Material testen konnten, lud ich die mir damals bekannten Firmen ein. Die ersten waren North und Flysurfer, später sind Nobile und weitere dazugekommen. Da das KWC diesmal zum zehnten Mal stattfand, war der Anfang genau vor zehn Jahren. Die ersten sieben verbrachten wir am Reschensee und mit diesem Jahr waren wir dreimal am Lipno in Tschechien.

KF: Warum hast Du die Location geändert?

Marco: Es ist für mich schwer, hier zu antworten, ohne jemanden zu beleidigen, aber zusammenge-



fasst kann ich sagen: Der Tourismusverband hat sich sehr ungeschickt verhalten, sodass ein weiteres KWC am Reschensee eigentlich unmöglich war.

KF: Wie viel Arbeit steckt da jedes Jahr drin?

Marco: Ich kann es nicht genau sagen, aber insgesamt viel zu viele Stunden. In Tschechien bin ich mit dem Hotel zwar bereits gut eingespielt, aber es fallen einfach immer wieder jede Menge Fragen an, die beantwortet werden wollen.

KF: Was ist Dein Highlight aus zehn Jahren KWC?

Marco: Da gab es natürlich sehr viele Dinge. Spontan fällt mir ein, wie wir beim ersten KWC -25 Grad Celsius und 30 Knoten Wind hatten, was ein einschneidendes Erlebnis war. Das größte Highlight ist wohl, dass ich einen Kiter und eine Kiterin im Grunde verkuppelt habe. Heute sind die beiden verheiratet und haben ein Kind.

KF: Nun soll das letzte KWC sein, was bedeutet das für Dich?

Marco: Es bedeutet eine ganze Reihe für mich: Erst einmal habe ich zwei Urlaubstage im Jahr mehr zur freien Verfügung, zudem eine deutlich entspanntere Saison im Winter. Dabei kann ich auf eine tolle Zeit zurückblicken, in der ich viele Freunde gewonnen und in der Kite-Szene etwas bewegt habe. Insgesamt sind meine Gefühle natürlich extrem heftig. Irgendwann ist alles zu Ende, und da ich beruflich 50 bis 60 Stunden in einem teils 6-Tage-Job stark eingespannt bin sowie eine Familie mit Kindern habe, die mich auch brauchen, fehlt mir einfach die Zeit. Obwohl: Elf KWCs würden sich auch gut anhören ...

Viele Hersteller unterstützen das KWC



Organisator Marco Peter

▼ ANZEIGEN

Traction Workbook
Dieses Buch gibt Dir Basics und Insider-Tipps mit einer ausführlichen Erklärung aller Grundlagen.

Artikel-Nr. 10224

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de und auf Seite 89 im Heft.

Exclusive Kites
retro style ~ exclusive design

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

www.exclusive-kites.com

Text und Fotos: Maik Schmidt

Kameras im Freestyle-Einsatz**HÄRTETEST**

So rasch, wie sich Actioncams in Outdoor-Sportarten wie dem Kiten verbreiten, so enorm war auch ihre Weiterentwicklung in den letzten Jahren. Inzwischen gibt es eine Auswahl an Kameras, die für den Hobby-Bereich eine gute Qualität liefern und gerade für die am meisten publizierten Online-Videos völlig ausreichen.

**Liegt gut in der Hand:
Midland XTC-400**

Doch wie ist der Umgang mit diesen Geräten in der Praxis? Eigentlich sollte der Test bei bitterkalten Temperaturen während des Snowkitens erfolgen, doch aufgrund des rasch einsetzenden Frühlings verlegten wir den Einsatz kurzerhand auf das Landboard. Drei Kameras haben wir beim Sport ausprobiert: Das sind der Exot Midland XTC-400, der Zubehör-König Rollei S-50 und der Platzhirsch GoPro Hero3+ Black Edition.

Technik

Anders als die meisten Actioncams hat die Midland eine klassische Camcorder-Form, ist mit den Maßen 89 x 34 x 51 Millimeter ebenso klein, sowie staub- und wasserdicht. Dabei kommt sie auf ein Gewicht von nur 133 Gramm, wobei ein Lithium-Ionen-Akku mit 1.700 Milliampere Kapazität installiert ist. Die mit einem Bildstabilisator ausgerüstete XTC-400 besitzt bei einem 170-Grad-Aufnahmewinkel eine Videoauflösung von 1.920 x 1.080 Punkten. Preis: 299,- Euro.

Auch die Rollei nimmt mittels eines 14 Megapixel großen Sensors Videos im Full-HD-Format mit 1.920 x 1.080 Bildpunkten auf. Mit einem 175-Grad-Weitwinkel beläuft sich ihr Gewicht mit



**Klein und universell:
Rollei S-50**

**Tausendfach bewährt: GoPro Hero3+ Black Edition**

Gehäuse auf 171 Gramm bei Maßen von 58 x 46 x 25 Millimetern. Highlights neben dem umfangreichen Befestigungszubehör: Monitor, Ersatzakku, Fernbedienung sowie eine 8-Gigabyte-Speicherkarte sind im Lieferumfang inklusive. Preis: 299,95 Euro.

Die GoPro Hero 3+ Black Edition folgte kurz nach der Hero 3, bietet aber einige Verbesserungen im Detail. So wurde, auch mittels stärkerem Akku, die Betriebszeit um etwa ein Drittel verlängert. Praxisorientiert ist das beschleunigte WLAN für die Übertragung von Fotos und Videos zur App, was gerade beim Live-Bild wichtig ist. Neben der gewohnten Full-HD-Widescreen-Auflösung ist auch das 4:3-Format möglich. Wobei die oft herausgestellten 4K- und 2,7K-Auflösungen für Hobbyfilmer von der Datenmenge her kaum nutzbar und durch die Abstriche in der Bildrate sogar uninteressant sind. Doch auch im normalen Full-HD liefert die GoPro Bilder mit einer überzeugenden Bildrate und Detailtreue. Dank des neuen Low-Light-Modus, bei dem die Bildrate bis zu 25 Bilder pro Sekunde automatisch an die Umgebungshelligkeit angepasst wird, lassen sich auch unter schwierigen Verhältnissen gute Aufnahmen machen. Eine Fernbedienung gehört bei der Black Edition zum Lieferumfang. Wer darauf verzichten kann, darf sich auch die Silver

**Onboard-Cams im harten
Freestyle-Einsatz auf
dem Landboard**



Edition anschauen. Alle +-Modelle haben ein abge- specktes Gehäuse bekommen, womit sowohl die Größe weiter verringert als auch das Gewicht auf gut 150 Gramm reduziert wurde. Preis 449,- Euro.

Bedienung

Die Bedienung und Konfiguration einer Actioncam muss nicht nur für Technikfreaks schnell und ein- fach sein; auch durchschnittlich Versierte sollten dies binnen weniger Minuten hinbekommen. Rollel hat da ganz klar die Nase vorn, denn durch den Monitor und das Menü geht alles sehr einfach. Midland bringt durch die One-Touch-Funktion an der Cam sehr wenige Einstellmöglichkeiten, ist somit auch nicht zu kompliziert, und bei Bedarf wird mit der Smartphone-App mehr möglich. So kann man Fotos eigentlich nur über die App machen. Bei der GoPro benötigt man schon etwas Übung, aber mit der angebotenen, kostenlosen App geht es dann genauso einfach. Die Frage ist: Braucht man bei den Wi-Fi-Möglichkeiten der Kameras überhaupt ein integriertes Display? Es erleichtert die Wahl des richtigen Bildausschnitts bei der Montage oder dient zur Kontrolle nach einer kurzen Probefahrt ohne weitere Hilfsmittel. Bei der GoPro kann dieses – allerdings nicht ganz günstig – nachgerüstet werden.

Anbau

Das mitgelieferte Zubehör und die Halterungen ähneln sich bei GoPro und Rollel, wobei Rollel serienmäßig mehr liefert, das Zubehörprogramm bei der GoPro dafür riesig ist. Brustgurte wie bei der Ski-Edition der Rollel sind aufgrund des Trapezes beim Kiten weniger geeignet. Auch die Mid- land XTC-400 weist ein großes Zubehörprogramm auf. Die Halterungen erlauben eine Befestigung an beiden Seiten und am Kameraboden. Leider hatten wir mit den uns gelieferten seitlichen Haltern Pro- bleme, die Cam anzubringen. Beispielsweise war der Skibrillenhalter an unseren Brillen nicht ein-

zufädeln. Der schmale Aufbau erlaubt es aber – anders als bei den anderen Modellen, die mitten auf dem Helm positioniert werden – die Midland seitlich anzubringen, ohne dass sie zu stark auf- baut. Zudem ist sie dank einer um 270 Grad dreh- baren Optik flexibel montierbar. Durch die Form ist sie gerade zum Filmen aus der Hand gut geeignet.

Aufnahmen

Auf unserem Landboard haben die Kameras kein einfaches Leben, denn neben Rotationen führt das Aufsetzen nach einem Sprung zum Teil zu erheb- lichen Erschütterungen. Da ist es auch gut, dass alle Kameras bei Bedarf 60 Bilder pro Sekunde machen, womit selbst Zeitlupen realistisch umsetzbar sind. Trotz der starken Bewegung mit stetiger Verände- rung der Lichtverhältnisse zeigen die Testvideos gute Bilder ohne allzu große Wackler oder Un- schärfen. Durch die starken Fahrgeräusche im Wind kann man die Tonaufzeichnung beim Kiten aber außer Acht lassen und eventuell das Video später mit O-Tönen highlighten. Unter diesen Bedingungen ist die Bildqualität aller drei Kameras gut und für Hobbyaufnahmen ausreichend. Im Zweikampf zwischen der GoPro und der Rollel kann der GoPro ein kleines Plus zugeordnet werden. Die Hero3+ zeichnet über die gesamte Bildfläche durchgehend scharf auf. Bei der Rollel gefielen uns die knackigen Farben, nur in dunklen Partien kommt es zu Detailschwächen. Leider verstellten sich die Halterungen durch das Eigengewicht der Kamera beim Freestylen mit dem Board – was letztendlich darin gipfelte, dass im Test zwei auf dem Landboard montierte Halterungen an fast der gleichen Stelle brachen. Unschön, weil dadurch schlimmstenfalls die Kamera verloren gehen kann. Also Vorsicht mit Actioncams unter Extrembelas- tungen! Diese unbedingt zusätzlich mit einem Band sichern. Die beste Qualität im Material und mit einem Hauch auch im Bild bietet das teuerste Model im Test: die GoPro. Bei der Akkuleistung hat die XTC mit gut 4,5 Stunden ganz klar gewonnen, denn was nützt die beste Technik, wenn einem mitten im Geschehen der Saft ausgeht? Rollel hat einen Akku zum Wechseln dabei und liegt hier somit vor der GoPro. ■



Im Detail: oben knackige Farben der Rollel, unten klares Bild der GoPro im Bildausschnitt



Beim Kiten suboptimal: Brustgurt



Besonderheit der Midland: seitlich am Helm befestigt

Ozone Snowkitemasters am Berninapass

LEGENDÄRE POWDER-PARTY

Text und Fotos:
Inga Wobker,
Markus Fister,
Pascal Boulgakow

Enorme Wände von Schnee türmten sich neben der Straße auf, die sich auf den Berninapass schlängelt. Die letzten Wochen hatte es im Engadin mächtig geschneit, bevor dort vom 27. Februar bis 2. März die 2014er-Ausgabe des Ozone Snowkitemasters (OSKM) stattfand. Selbst wenn diese Veranstaltung einige Jahre eine Pause eingelegt hat, eilt ihr ein fast legendärer Ruf voraus. Auch dieses Mal lockte sie knapp 40 Teilnehmer aus 12 Nationen an den 2.300 Meter hohen Schweizer Pass, darunter neben Piloten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz ebenfalls solche aus Frankreich, England, Italien, Spanien und der Tschechischen Republik. Die Vorhersage versprach neben viel Schnee auch Südwind, der zwar „kitebar“ ist, aber häufig schlechtes Wetter mit sich bringt.

So war es auch am ersten Wettkampftag: Aufgrund des Südwindes wurden die Races an den Silvaplana, der nur circa 30 Minuten vom Berninapass entfernt ist, verlegt. Dort blies der Maloja-Wind ab mittags mit etwa 10 bis 14 Knoten und versprach feinste Bedingungen. Zeitgleich fanden dort ebenfalls die Schweizer Meisterschaften der Swiss Snowkitetour statt, und so wurden die Events kurzerhand für die Races zusammengelegt, wenn auch getrennt gewertet – „Mehr Leute, mehr Spaß“ hieß das Motto. Ozones neuester Depower-Foilkite Chrono, welcher in den letzten Wochen bei anderen Events und in Kite-Foren für viel Diskussion gesorgt hatte, mischte das Teilnehmerfeld durcheinander: So sicherte sich Ozone-Entwickler Dominik Zimmermann damit den Sieg, dicht gefolgt vom Racing-Star Florian Gruber. Dritter wurde der Schweizer Oliver Büchi. In der Kategorie Snowboard holte sich der Schweizer Romain Luppi den Sieg vor dem in Neuseeland lebenden Ozone-Boss Matt Taggart und dem Tschechen Marek Zach. Bei den Snowboard-Damen konnte ich mich nach einem harten Kopf-an-Kopf-Rennen mit der österreichischen Swiss-Snowkitetour-Teilnehmerin Eliska Parma bei vier von fünf Rennen durchsetzen.

Speed statt Peak

Am Freitag sollte die Disziplin „Ride-Up – Best Line“ gestartet werden. Dabei geht es darum, mit seinem Kite einen Berg zu erklimmen. Oben angekommen wird der Kite zusammengelegt und in einen Rucksack gepackt. Danach gilt es die beste



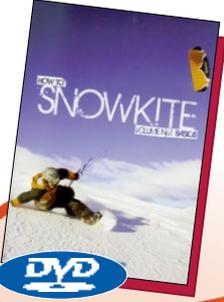
Linie – also „Best Line“ – durch den Tiefschnee hinunter zu ziehen. Gestartet wurde am Berninapass, wo ein Eventzelt mit DJ, Würstchen-Grill und Kite-Testmöglichkeiten für Gemütlichkeit und Schutz vor dem kalten Wind sorgte. Rund 2 Meter Schnee versprachen beste Bedingungen und spektakuläre Abfahrten. Doch kurz vor dem Start verschlechterten sich die Sichtbedingungen zunehmend und der Wettbewerb musste abgesagt werden, da es den Judges nicht möglich war, weit genug zu sehen. Stattdessen wurde der Traser H3 Watches Speed Contest weiter durchgeführt, der bereits am Vortag am Silvaplannersee gestartet worden war. Dabei versuchen die Teilnehmer mit ihren Kites, eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu erreichen. Gemessen wird die Speed mit der GPS-basierten App „KiteTracker“. Der frische Wind

MEHR INFOS

INTERNET-TIPP:
www.ozonesnowkitemasters.com

Marek Zach legt
einen Slide ein





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 88 im Heft.

Jetzt anmelden!
 Mit diesem Coupon sparst Du 10% Kursgebühr!*
Jetzt Kiten, Windsurfen Segeln & SUP lernen!

*Der Rechtsweg ist ausgeschlossen!

Kurse ab 49,-
www.surfers-p.de

Surfer's Paradise
 Surfer's Paradise Steinhuder Meer Kitesurfen Windsurfen Segeln SUP
 Infos & Kurse: Tel 05036 988119 0172 7630044 www.surfers-p.de
 Onlineshop: www.onlinesurfshop.de

▲ ANZEIGEN



Wer war zuerst am Gipfel – Steinbock oder Kiter?

und der plattgefahrene Schnee lieferten gute Bedingungen und so konnte Florian Gruber auf Ski mit einer Geschwindigkeit von 97 Stundenkilometern fast die 100 Stundenkilometer-Grenze durchbrechen, und er kassierte damit die Siegesprämie ein. Auch der Franzose Didier Botta legte mit 92 Stundenkilometern auf dem Snowboard eine beeindruckende Geschwindigkeit hin.

Genuss pur!

Da am Samstag kaum Wind angekündigt war, bekamen die Fahrer einen Erholungstag, testeten das neue Mineralbad & Spa in Samedan oder gingen bei massivem Powder in den umliegenden Ski-gebieten zum Snowboarden. Abends fanden dann



Dominik Zimmermann stürmt zum Race-Sieg

Siegerehrung und Abschlussparty im Bernina-Hospiz statt, wo die Fahrer auch während des Wettkampfs untergebracht waren. Eine eigene Bar für die Rider und Zuschauer, dazu ordentlich Sound sorgten für eine wilde Party, wie es für das OSKM auch nicht anders zu erwarten war. Am Sonntagmorgen wurde überraschenderweise das Frühstücksbuffet trotzdem bereits früh geplündert. Ein Blick aus dem Fenster lieferte unverzüglich die Erklärung: Traumhaftes Wetter, rund 15 Knoten Wind aus Nord und 20 Zentimeter Neuschnee! Einige Rider hatten noch nicht genug, starteten bei perfekten Bedingungen ihren eigenen Ride-Up und genossen die atemberaubende Berglandschaft von oben. Ozone-Chef Matt Taggart kündigte für nächstes Jahr eine Fortsetzung des Ozone Snowkitemasters an, und so fuhren die Rider mit der Vorfreude aufs nächste Jahr wieder nach Hause. ■

ERGEBNISSE OSKM

RACE SKI MEN

1. Dominik Zimmermann (D)
2. Florian Gruber (D)
3. Oliver Büchi (CH)

RACE BOARD MEN

1. Romain Luppi (CH)
2. Matt Taggart (GB)
3. Marek Zach (CZ)

RACE BOARD WOMEN

1. Inga Wobker (D)
2. Eliska Parma (A)
3. Karin Huber (CH)

SPEED CONTEST SKI

Florian Gruber (D)

SPEED CONTEST BOARD

Didier Botta (F)



Gute Aussichten bei Ozone (von links): Patrick, Dom und Matt beim OSKM



Autorin Inga Wobker genießt das Powder

IMPRESSUM

KITE & FRIENDS**Service-Hotline: 040/42 91 77-110****Herausgeber**
Tom Wellhausen**Redaktion**
Verlagsbüro Jens Baxmeier
Karkenfenn 15
25836 Kirchspiel-GardingTelefon: 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**Redaktionsassistentz**
Dana BaumFür diese Ausgabe
recherchierten, testeten,
bauten und schrieben:**Autoren, Fotografen & Zeichner**Alexandru Baranescu, Jens
Baxmeier, Meike Baxmeier,
Wolfgang Bieck, Stephan van
Bommel, Pascal Boulgakow,
Maurice Dereij, Ralf Dietrich,
Markus Fister, Christian Graber,
Frank Heinke, Glenn Jackson,
Peter Kürsteiner, Kevin Lajoie,
Pierre Lesage, Dylan van der Meij,
Paul May, Horst Nebbe, Evelina
Pigmans, Jeroen Pigmans, Jeroen
Potters, Mark Rauch, Stefanie
Rauch, Maik Schmidt, Kelly
Schouten, Robert Smits, Corinna
Spellerberg, Denise Stauber,
Rigaluh Tanresila, Inga Wobker**Grafik**
Bianca Buchta,
Jannis Fuhrmann,
Martina Gnaß,
Tim Herzberg,
Kevin Klatt,
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.dewellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft**Aboservice**Leserservice **KITE & friends**
65341 Eltvile
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/emagDas 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 gebleichtem
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-, Zeitschriften-
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.deFür 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 Erstveröffentlichungen
handelt und keine
weiteren Nutzungsrechte daran
geltend gemacht werden können.

VORSCHAU

**Ausgabe 4/2014 erscheint am 24. Juni 2014, diese können Sie
direkt unter www.kite-and-friends.de bestellen.****Dann geht es unter anderem um folgende Themen:**

- **Wir nehmen eine kleine Flowform unter die Lupe. Die Ultra Foil 15 wurde von Ray Merry entwickelt und ist mit einem geschickten System von Ventilen ausgestattet. Was kann der neu entwickelte Lifter aus dem Hause Into the Wind?**



- **In dem großen Kiteboarding-Special berichten wir über den FLYsurfer-Teamrider Dylan van der Meij, der bei der asiatischen KTA-Tour siegte.**



- **In Lommel geben sich die Kitelandboarder und Binnenland-Buggyfahrer ein Stelldichein. Ein Bericht ist in der kommenden Ausgabe zu lesen.**

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



PURE PERFORMANCE



 powerkites.de

4 sizes: 8 10 12 14



www.powerkites.de

info@powerkites.de

