

KITEBOARDING

Deutschlands größtes Kitesurfmagazin

PREISE
IM WERT VON ÜBER
10.000€
ZU GEWINNEN
FOTOWETTBEWERB 2010

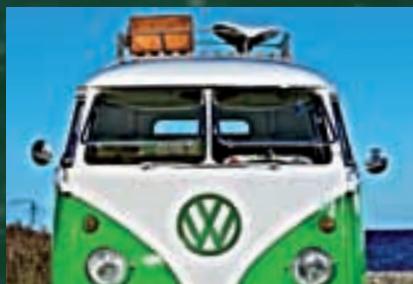
Der 103-km/h-Mann

Alles über den spektakulären Triumph
des Kitens über das Segeln

Sexy Surfbus
Liebe auf vier Rädern



Test C-Kites
Zugmaschinen nicht nur für Profis



Kiten im Winter
Ohne Pause durch den Frost

Ausgabe 9/10 | Dezember/Januar 2011

D 4,80 €
B 5,70 €

AT 5,60 €
IT 6,50 €

NL 5,70 €
ES 6,50 €

LUX 5,70 €
P (cont.) 6,50 €

CH 9,50 Sfr
DK 55,00 dkr



RIDERS Mario Rodwald, Kirsty Jones, Sky Solbach, Jaime Herraiz
PHOTOS Toby Bromwich, Stefan Csáky



TRUE KITE BOARDING





RANGE OF USE: FREESTYLE/FREERIDE
SIZES: 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 / 12 / 14

EVO

- FREERIDE/WAVE/NEW SCHOOL
- C-ORIENTED FEEL
- EASY RELAUNCH
- SUPER LOW END
- LAZY PUMP
- 4 AND 5 LINES OPTION



EXCLUSIVE BY NORTH
TECHNO FORCE | D2

CHECK OUT WWW.NORTHKITES.COM



Foto Gilles Calvet Rider Mitu Monteiro

Wave-Gott Mitu Monteiro mit einer ganz speziellen Spielart des Kitesurfens: Freestyle-Wave, eine Mischung aus Skateboardtricks und Wellenreitmanövern auf einem Directional

Höher, schneller, weiter. Das ist eine Maxime, die unserem Sport mehr als anderen in den Genen liegt. Durch die uns Kitemern zur Verfügung stehenden Dimensionen - nämlich die Horizontale zu verlassen, um die Vertikale zu erklimmen - scheint dieser Ausspruch bildlich gesehen einfach wie geschaffen für unseren Sport.

Durch die technische Entwicklung wurden die Grenzen des Möglichen in den letzten zehn Jahren immer wieder verschoben. In die einfach nur hohen und weiten Sprünge mischten sich die Einflüsse weiterer Brettsparten. Eine rasende stilistische Auffächerung des Kitemens war die Folge. Es etablierten sich Spielarten wie Oldschool, Newschool, Wakestyle, Race, Wakeskate oder Wave.

Diese Übernahme von Elementen aus anderen Sportarten wurde jedoch nicht immer positiv beäugt. Neider bezeichneten Kitemer mitunter als die diebischen Elstern unter den Brettspartnern, die sich bei Artverwandten bedienen, selbst aber ohne eigene Identität und individuellen Stil blieben. Heute hat sich dieses Bild gewandelt. Ob Wakeboarder, Surfer oder Snowboarder, der Seitensprung zum Kitemer wird zunehmend gesellschaftsfähig, ja sogar populär.

2010 fanden erste Veranstaltungen statt, die das sportübergreifende Brettbewusstsein fördern sollen. Kitesurfen wurde mit Wellenreiten oder auch Wakeboarden in einem Wettbewerbsformat kombiniert. Durch die Teilnahme

populärer Akteure beider Disziplinen wurden diese, vor kurzem noch als undenkbar geltenden Happenings stets ein großer Erfolg. Gemeinsamkeit statt Neid und Missgunst, das ist das Zukunftskonzept. Und so sind auch für 2011 schon ähnliche Veranstaltungen geplant. In manchen Köpfen gehen die Vorstellungen sogar so weit, dass man ähnlich wie bei einem Triathlon Wettkämpfe anbietet, die mehrere Wassersportdisziplinen vereinen. Doch diese Gedanken bleiben zunächst Zukunftsmusik. Die seit jeher ausgeprägte Offenheit gegenüber Elementen anderer Sportarten und der enorme Facettenreichtum sind es, die das Kitesurfen heute so unglaublich beliebt und erfolgreich machen. Nicht ganz ohne Stolz präsentieren wir deshalb ab Seite 10 eine Gallery, die die Vielseitigkeit und die Stilrichtungen unseres Sports in ihrer schönsten Form zeigt.

Neben Höhe und Weite gewinnt aber auch der Aspekt Schnelligkeit unter Kitesurfern zusehends Bedeutung. Ja, die Jagd nach Geschwindigkeitsrekorden hat sogar zur Entstehung einer weiteren Disziplin geführt, dem Speedkitemer. Im Gegensatz zu den eher artistisch geprägten Freestyle-Disziplinen steht dabei der direkte Vergleich mit anderen Wassersportarten im Mittelpunkt. Auch Kitemer wollen die schnellsten windgetriebenen Wasserfahrzeuge sein. Mit diesem Ziel messen wir uns mit Windsurfern und Seglern. Das führt seit Jahren zu engen Kopf-an-Bug-Rennen. Dabei galt die Grenze von 100 Stundenkilometern immer als magisch und unerreichbar. Eine der wichtigsten Stätten dieses Kampfes ist das verlassene Wüstenstädtchen Luderitz in Namibia. Dort traten bis Ende Oktober ausgewiesene Speed-Experten wie der Franzose Alexandre Caizergues und der Amerikaner Rob Douglas für die Kitemer an. Das es spektakulär werden würde, war klar. Dass es dann aber wirklich atemberaubend historisch wurde, hätte niemand erwartet. Über die faszinierende Sucht nach Hochgeschwindigkeit und Rekordbrüchen berichten wir ausführlich ab Seite 32.

Viel Spaß mit dem neuen Mag und einen guten Rutsch ins neue Jahr,
Florian Spieth

INTRODUCING

W BOTTOM CONCEPT

✓ CENTER CONCAVE
FOR EARLY PLANING + SPEED ✓



4° FIN SET
FOR MORE GRIP

DOUBLE V
FOR A SMOOTHER RIDE



JAIME

TEAMSERIES

- ✓ ESPECIALLY DESIGNED FOR TEAMSERIES AND JAIME
- ✓ 4° ANGLE FIN SETUP PERFECTLY FITTING TO THE KEELS
- ✓ IMPROVED EDGE GRIP
- ✓ HIGH COMFORT AND FAST
- ✓ SOFTER LANDINGS WITH FASTER GRIP
- ✓ HARMONIC WATER FLOW

INHALT



134

Alaska: Jake Buzianis entfacht das Feuer des Snowkitens

PRODUCTS

- 24 News - Produkte**
Fabelwesen, Gotteslästerung und Skateboards auf dem Wasser
- 28 Fahrbericht North Fuse 2011**
Des Rebels kerniger Zwilling
- 30 Fahrbericht North Evo 2011**
Ein Alleskönner in seiner vierten Generation
- 50 News - Termine**
Zwei Messen, Rennsport und eine tierische Übernahme
- 58 Test - C-Kites 2011**
So zahm sind die modernen Ur-Kites
- 96 Flysurfer 2011**
Racekites mit Steckschwert und Bidi

PASSION

- 10 Gallery: Kreuzfahrt durchs Kiten**
Sechs Ziele, tausend Farben, alle Stilarten
- 70 Mädchen gegen Maschine**
Jung-Weltmeisterin Gisela Pulido fordert eine Schnellfähre heraus
- 74 Portrait - Melissa Rodwald**
Eine Meerjungfrau zwischen Adoleszenz und Aushaken
- 102 Insider - Franz Schitzhofer**
Zu Besuch in einer hochalpinen Tortenbäckerei
- 112 Sexy Surfbus**
Volkswagen T1 - das Kultmobil zum Kitesurfen
- 118 Fotowettbewerb 2010**
Zeigt uns eure besten Kitebilder und saht kräftig ab

PLAYGROUNDS

- 38 Norwegen**
Mehr als Elche: Kitesurfen und Snowkiten an einem Tag
- 84 Kapverden**
Die Talentschmiede des Wavekitens im afrikanischen Monsterswell
- 122 News - Kapstadt**
Der Cape-Doctor bittet endlich wieder zur Sprechstunde
- 134 Alaska**
Unendliches Weiß und vier Jungs ohne Hemmungen



70

Wagemutig: Kleines Mädchen gegen 40.000 PS

PROWORLD

32 Der Fabelweltrekord von Lüderitz

Muskeln siegen über Millionen

130 PKRA Argentinien

Harter Dreikampf kurz vor dem Saisonfinale

PERFORMANCE

52 Perfekter Wind

Der DWD verrät die besten Expertentipps für mehr Zeit auf dem Board

80 News - Technik, Bekleidung

V-Kiel, Trapezschlitz und Wind für die Hosentasche

106 Winterkiten

Mit perfekter Wärmestrategie ohne Pause durch den Winter

124 Fahrtechnik

Drei Handlepasses für den Sprung in den siebten Kite-Himmel

PERMANENT

1 Cover

4 Editorial

99 Kiteboarding.eu

116 Abonnements

132 Kiteboarding Events

146 Next Mag, Impressum



TITEL

Rider Robert Douglas

Foto Adrien Freville

52

Fähnchen im Wind:

Warum es wann und wo am besten weht



38

Norwegen: Sport im Fjord - und auf den Bergen



58

Test C-Kites 2011: Von hart bis zart ist alles dabei

28

North 2011: Vier neue Kites, drei neue Waveboards



84

Kapverden: Drei Könige des Cutbacks im Surf vor Sal



74

Melissa Rodwald: Aus dem Schatten des großen Bruders ins Blitzlicht der Fotografen

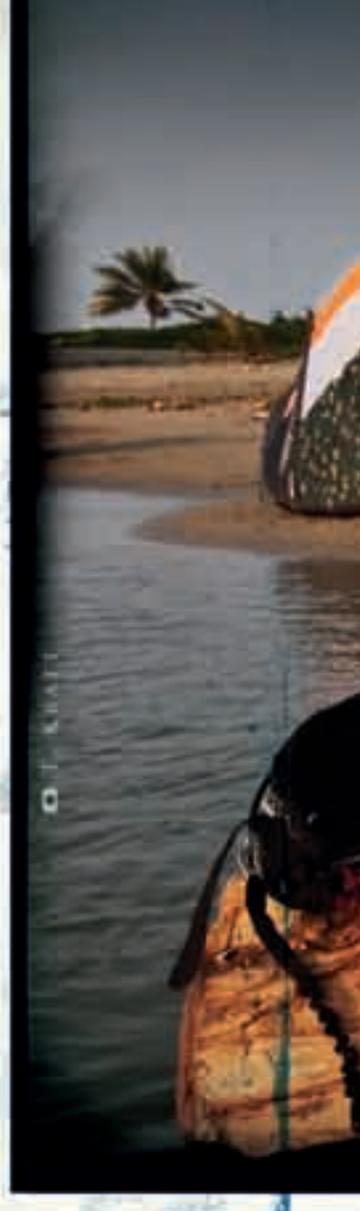


10

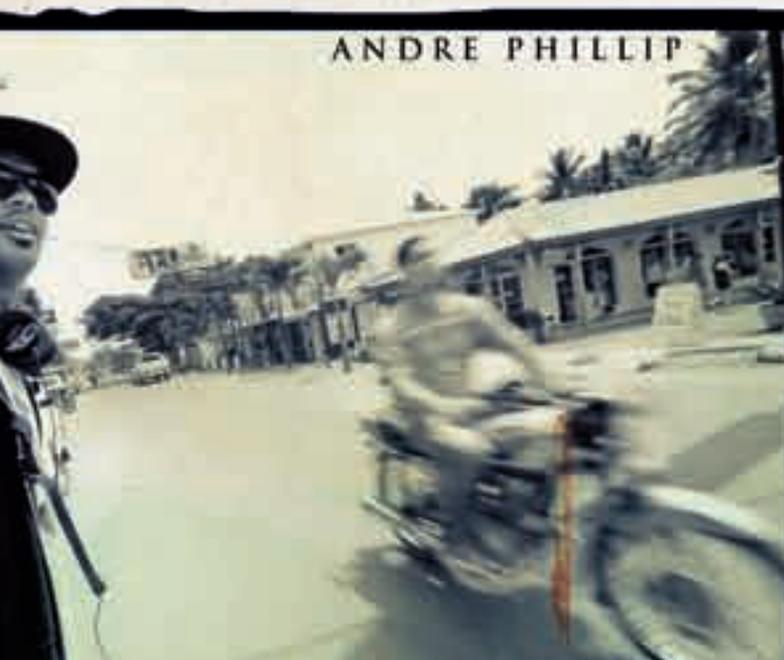
Gallery: Mit vollen Segeln durch die Stilwelten des Kitesurfens



DOMINICAN REPUBLIC



D.J. LIAH



ANDRE PHILLIP





SWITCHBLADE | CUSTOM 140

Andre Phillip

MY RIDE

cabrinhakites.de





AUF UND DAVON

Leinen los, für eine Kreuzfahrt durch die weite Welt des Kitens. Fernab von Frost und Dunkelheit steuern wir mit dieser Gallery sechs Spots, tausend Farben und alle Stilarten an. Willkommen an Bord, so bunt ist unser Sport

Newschool im Roten Meer//

Foto Maud Guye Vuilleme / PicsAddikt.com

Rider Rodolphe MacKeene

Sandiger Abflug ins Paradies. Glaubt man den Reiseprospekten, so muss unser Planet mit solch traumhaften Kitestränden geradezu übersät sein. Die Wahrheit sieht anders aus. Denn für einen perfekten Spot braucht es mehr als kristallklare Lagunen, badewannenwarmes Wasser und stahlblauen Himmel. Erst wenn auch noch beständig kräftiger Wind hinzukommt, sind Kiterseelen so überwältigt, dass das Sprachzentrum nur noch merkwürdige Worte wie „gestoked!“ produziert. Erst dann handelt es sich tatsächlich um einen Traumspot. Rodolphe MacKeene fand diesen Zustand am Strand einer kleinen unbewohnten Insel irgendwo im Roten Meer. Auf der Suche nach ihr war er gemeinsam mit dem Takoon-Team eine Woche lang auf einem uringen, knarrenden Zweimaster vor dem heißen Wind der Sahara gesegelt.

Und da Rodolphe keine weiteren Worte fand, ließ er Taten sprechen und katapultierte sich mit der vollen Wucht eines ausgehakten Kite-loop-Beachstarts in diese Bilderbuchszenerie. Der Trick ist im Newschool beheimatet, der Königsdisziplin des Freestyles im Kiten. Sie ist geprägt von ausgehakten, technischen Tricks, meist mit Handlepasses, Kite-loops und tief fliegenden C-Kites.

Wavekiten vor Hawaii

Foto Stephen Whitesell Rider Robby Naish

Gewaltig, atemberaubend und kompromisslos – Attribute, die nicht nur auf diese Welle, sondern auch auf das Leben von Robby Naish zutreffen. Im Alter von nur 13 Jahren gewann er 1976 seinen ersten Weltmeistertitel im Surfen. Dieser Erfolg machte ihn über Nacht zum Star. 23 Weltmeistertitel später ist sein Name Legende und zur weltweit bekanntesten Marke des Wassersports geworden. Als leidenschaftlicher Botschafter des Kitens hat er auch das Kitesurfen in der Welle ganz maßgeblich geprägt.

Hierbei wird der Kite lediglich als „Motor“ genutzt, um in die Welle zu gelangen. Nach dem Takeoff wird er drucklos gestellt und nur noch hinterher gezogen. Monsterbrecher wie dieser hier sind aber ohnehin auch nicht mehr per Hand anzupaddeln. In ihnen können kleinste Fehler lebensbedrohlich werden. Robby beeindruckt das auch im Alter von 47 Jahren offensichtlich nicht. Er lebt weiter nach dem Motto: Go big or go home!





Wakeskating in den USA //

Foto Tracy Kraft Rider Jason Stone

Jason Stone treibt es auf die Spitze. Mit diesem „Benihana“, einem Skateboardtrick aus den 90ern, zeigt er auf beeindruckende Weise, dass Skate- und Kiteboarden noch viel näher verwandt sind, als gedacht. Eine ganz besonders enge Verbindung schaffen die „Wakeskates“, eine neue Kategorie von Kiteboards. Sie sind eine Mischung aus Skate- und Wakeboard, die ohne Schlaufen aber mit normalen Schuhen gefahren werden. Dabei liefern das „Griptape“, eine Art Schleifpapier auf der Oberseite, oder ein EVA Deckbelag den nötigen Halt. Stone, der sich vor einigen Jahren schon fast aus dem Kiteprofi-Zirkus verabschiedet hatte, gilt als Ikone dieser neuen Stilrichtung. Seit diesem Jahr ist er der erste Wakeskate-Teamfahrer weltweit und bei Cabrinha ausschließlich mit der Entwicklung der neuen Boardklasse beschäftigt.



ADVANCE



size: 5-6-7-8.5-10-12-15-17 m NEW

DER LEGENDÄRE KAIMAN

- DELTA LAMDA DESIGN
- OPTIMIERTES ONE PUMP SYSTEM
- ABSTIMMUNG JE NACH GRÖÖE
- WAVE - FREERIDE - RACE
- PERFEKTES DREHVERHALTEN
- BESTE VERARBEITUNG UND MATERIALIEN
- GRÖÖTE WINDRANGE
- KRAFTVOLLER LIFT UND HANGTIME
- UMFANGREICHES ZUBEHÖR

- JETZT NEU AUCH IN 17m²
- HERVORRAGENDER LEICHTWIND / RACE KITE
- SEHR GROÖE WINDRANGE
- MAXIMALES HÖHELAFEN
- KRAFTVOLLER LIFT UND HANGTIME



WWW.ADVANCEKITE.DE

Freeriding in der Schweiz

Foto Marc Weiler Rider Philipp Knecht

Freeriding ist die Basis des Kitesurfens. Letztlich üben sich in dieser Disziplin alle aktiven Kiter, egal welcher Stilrichtung. Und diese Basis ist vielseitiger als gedacht, weit mehr jedenfalls als bloßes Hin- und Herfahren. Nicht selten ist es der Schlüssel zu völlig neuen Perspektiven. Grund genug, sich dem Cruisen bewusster zu widmen. Zum Beispiel auf abgelegenen Bergseen, wie Philipp Knecht hier auf dem Lago Bianco. Das Gewässer liegt in den Engadiner Alpen und ist im Winter nicht als See zu erkennen. Erst wenn im Frühjahr das Tauwetter einsetzt und sich die Eisdecke lichtet, tritt sein leuchtendes Grün zum Vorschein. Zwischen Eisschollen, Hochgebirgsbahnen und schneebedeckten Gipfeln erlebte der Kitepionier aus der Schweiz eine einzigartige Session. Auch weil sein Kite hier oben womöglich der erste war.







Oldschool in Brasilien//

Foto Gunnar Binasch Rider Toby Bräuer

Schaut in dieses Gesicht, genießt die Ausstrahlung und Körperspannung - Oldschool is back! Toby Bräuer, der ungekrönte König dieser Disziplin, zeigt für diese Gallery einen besonders charismatischen Move: den „Erlöser“. In Anlehnung an Christo Redentor (dt. Christus, der Erlöser) erlöst er die Zuschauer der Cauipe-Lagune von den monotonen und oft viel zu ernst gemeinten Handlepass-Variationen der Newschool-Fraktion. Zwar ist es ein wenig skurril, in einer so jungen Sportart wie dem Kitesurfen von Oldschool zu sprechen, allerdings hat die rasende Entwicklung zu einem schnellen Paradigmenwechsel geführt. Und so wurden die angesagten Freestyle-Manöver der Anfangsjahre wie Boardoffs, One-Footer und Deadmen abrupt abgelöst. Doch auch wenn dieser Stil den Kitesurfern bei bösen Zungen die Bezeichnung „Ballerinas der Lüfte“ einbrachte, wurde er nie vergessen. Denn spektakulär ist Hangtime immer noch. Deshalb findet derzeit im Kitesurfen eine beachtliche Renaissance statt. Sogar in der KPWT-Tour werden in der Disziplin Freestyle neuerdings wieder Oldschool-Manöver gefordert.





PHOTO: SHARKEYE/RELOAD PROD.
LOCATION: CORSICA
RIDER: ERIK VOLPE

SLINGSHOT

NEW FOR 2011, SLINGSHOT INTRODUCES THE RALLY, OPEN DELTA C.

- × DNA from both Fuel and RPM
- × Added Delta shape
- × Features of a Delta coupled, performance feel of a C
- × Ideal for crossover freestyle and surf
- × Range, low end power, responsive pivotal turning, lofty hang time, effortless relaunch
- × C kite predictable power and stability
- × 3 strut design, lightweight
- × Pulley-less bridle, enhanced responsiveness and upwind-ability
- × CFI, fine tune your riding style and bar pressure
- × Legendary Slingshot bomber construction
- × Lifetime rider serve hotline support

PROGRESSIVE FREESTYLE, EXPERT SURF, HIGH WIND, LOW WIND; DO IT ALL WITH THE 2011 RALLY!

SLINGSHOTSPORTS.COM



COMSTICK control bar

乘風破浪

C.S.S.

OPEN DELTA C

4 6 8 10 12 14

ONE PUMP PUMP & RELEASE SYSTEM





Obstacle-Riding in Dänemark

Foto Jens Hogenkamp **Rider** Oliver Panny

Picknick mal anders. Obstacle-Riding, also das stilvolle Überwinden von Slidern, Kickern und anderen Gegenständen, kommt vom Wakeboarden. Doch während Wakeboarder auf Lifte oder Boote angewiesen sind, können Kiter diese Disziplin viel natürlicher erleben. Schließlich ist der Antrieb äußerst handlich, verpackt nicht größer als ein Rucksack. Da muss es gar nicht der perfekt durchkonstruierte Obstacle-Park sein - ein simpler Picknicktisch macht genauso viel Spaß, wie Oli Panny hier in Dänemark beweist. Das Land von Pölser und Salzlakritz hat neben genialen Wespots auch endlose Flachwasserfjorde zu bieten. Viele Kiter nehmen deshalb weite Wege auf sich, um all diese Bedingungen auszukosten. Besonders Obstacle-Kiter finden im hohen Norden ihr Paradies aus flachem, oft stehendem Wasser und ohne Bebauung, die den Wind an seinem freien Lauf hindern könnte.

AMPLIFY

YOUR EMOTIONS





BANDIT FOURTH EDITION
5-6-7-8-9-10-11-12-14m²



BEST

Gottlos aber stilvoll

Gläubige Kiter sollten hier nicht weiterlesen. Denn Best propagiert mit seinem neuesten Board Gotteslästerung. Das englische Wort dafür, „Profanity“, ist der Name einer ganz neuen Linie, die nicht nur optisch eine gänzlich kompromisslose Marschrichtung vorgibt. Das von Franz Schitzhofer (Portrait auf Seite 102) entwickelte Konzept ist darauf ausgelegt, die jungen Wilden unter den Kitern zu begeistern. Dabei sollen nicht nur die Namenswahl, sondern auch die Fahreigenschaften provozieren. Was so manchen strengen Christen zum Depowern bringen dürfte, ist auch eine offene Kritik an den

Banalitäten des Kitesurfens: freeriden und einfach nur hoch springen. Denn das Profanity spricht mit seiner starken Aufbiegung, den kleinen Finnen und seiner bevorzugten Nutzungsweise mit festen Bindungen ganz klar die harten Wakestyler an. Dieses Board ist auf maximalen Popp ausgelegt. Und der Holzkern liefert in Kombination mit der Konkave die nötige Sicherheit bei eisenharten Landungen. Dämonisch kommt auch das Design daher, das mit fluoreszierenden Details für ein höllisch leuchtendes Antlitz im Dunkeln sorgt. Das Profanity ist in den Größen 134x 41.5, 138x42 und 142x42.5 Zentimeter erhältlich.

Weitere Infos:
Pure Action Sports Europe S.L.
Tel: 0031-649943737
rs@pureactionsports.com
www.bestkiteboarding.com



Profanity

GIN

Fabelwesen der Lüfte

Reinhold Messner sucht ihn seit Jahrzehnten, GIN Kiteboarding hat den „Yeti“ nun gefunden und präsentiert ihn für die kommende Wintersaison. Das neue Modell in der Snowkite-Linie ist die konsequente Weiterentwicklung aus den Vorjahresmodellen „Inuit“ und „Eskimo“, die maßgeblich für den Erfolg des schweizerischen Kiteherstellers auf Schnee gesorgt haben. Mit breiter Allround-Eignung soll der Schirm Fahrer aller Könnensstufen begeistern. Dafür hält er Details bereit, die für den Einsatz auf Schnee besonders wichtig sind. Das fünfleinige Sicherheitssystem beispielsweise ermöglicht das drucklose Auswehen des Kites. Die Bar wurde extra dünn gehalten, um auch mit dicken Handschuhen noch viel Gespür für die Steuerung zu haben. Zusätzlich kommen verstärkte und extralange Vorleinen zum Einsatz, um

den Kontakt der Flugleinen mit den Kanten von Ski oder Snowboard zu verhindern. Sogar der Rucksack wurde so gestaltet, dass er auch zum Tourenkiten gut einzusetzen ist. Spezielle Laschen ermöglichen die Befestigung von Snowboards oder Ski samt Stöcken. Außerdem gibt es eine sogenannte „CamelBak“-Innentasche mit Schlauchisolierung gegen Kälte. Der „Yeti“ ist in den Größen 4.5, 6, 8 und 10.5 Quadratmeter erhältlich.



Yeti

Weitere Infos:
Bo4-Sport
Tel: 0160-95755850
0151-14923427
info@Bo4-sports.de
www.Bo4-sports.de
www.ginkites.com



AIRUSH

Exotischer Erfindergeist

Airush nimmt Kiter an die ganz kurze Leine. Mit dem „Access“ kommt ein neues Kite-konzept auf den Markt, das serienmäßig mit nur sechs, neun oder zwölf Metern Leinenlänge geflogen wird. Dieser neue, revolutionäre Ansatz ermöglicht es, bisher unattraktive Spots zu erschließen. Das flache Profil und die spezielle Geometrie des Schirms sollen den Verlust an Vortriebsenergie durch das kleinere Windfenster kompensieren. Zudem bietet der Access laut Airush eine unvergleichbare Direktheit der Steuerung. Ein weiterer Vorteil der kurzen Leinen ist das Sicherheitsplus sowohl auf Wasser als auch an Land. Auf www.airush.com sind schon jetzt erste Impressionen des neuen Access zu sehen. Angeboten wird er in den Größen 10 und 13 Quadratmeter.

Eine weitere komplette Neuentwicklung für die Saison 2011 ist der „Razor“. Er ist ein klassischer, fünfleiniger C-Kite, der in enger Zusammenarbeit mit den Airush-Teamfahrern Gisela Pulido und Alex Pastor entwickelt wurde. Der Schirm ist optimal auf die Anforderungen von C-Kite-Enthusiasten, Freestylern und Wavekitemern ausgerichtet. Dabei soll er ein traditionelles C-Kite-Gefühl mit viel Kraft kombinieren. Der Razor, der beim Worldcup 2010 in St. Peter-Ordning bereits zwei Erste Plätze ermöglichte, wird in den Größen 5, 7, 9, 11 und 13 Quadratmeter erhältlich sein.

Auch bei den Waveboards setzt Airush auf individuelle Umsetzung. Das „Compact“ trumpft mit technischen Feinheiten und geringer Länge auf: Das „V“ im Unterwasserschiff des Hecks soll fließende Übergänge beim Umkanten ermöglichen, während der breite Bug die Gleit-

eigenschaften verbessert. Vor allem letztere sollen bei geringem Kitezug oder langsamen Wellen laut Airush deutlich besser ausfallen, als es von einem Board dieser Länge erwartet wird. Zusätzlich wurde das Compact in besonders widerstandsfähiger Bauweise hergestellt, um auch härteste Manöver beim aggressiven „Newschool Waveriding“ wegstecken zu können. Erhältlich ist der außergewöhnliche Wellen-Ripper als 5'2er und 5'6er.

Ein weiteres neues Waveboard von Airush ist das „Quad“. Es wurde in Zusammenarbeit mit dem aufstrebenden Wave-Talent Bear Karry entwickelt und reflektiert die Anforderungen südkalifornischer Spots mit Cross-Onshore bis Cross-Offshore Bedingungen. Seine Stärken kann das Quad am besten in kleineren Wellen ausspielen, wo es Boards mit Drei-Finnen-Setups überlegen ist. Die relativ geringe Rumpfbreite und der gemäßigte Rocker machen das Quad zu einem perfekten Partner, wenn es um radikales Carven und eine Mischung aus Fish und Shortboard geht. Erhältlich ist das Quad als 5'10er in einer sehr widerstandsfähigen „Flytech II“-Konstruktion oder in der neuen, patentierten „Active Carbon“-Bauweise, die dem Fahrer ein besonders direktes Surfgefühl vermitteln soll.

Weitere Infos:

[Airush Deutschland](http://Airush_Deutschland)

Tel: 0461-12425

info@airush-kites.eu

www.airush.com

Quad

Compact





RRD

Mission Welle

Wellen sind ihre große Leidenschaft. Das haben die Italiener von RRD bereits mit der Präsentation des Wavekites „Religion“ klar gemacht. Dies wird jetzt durch eine breit gefächerte Directional-Palette nochmals fett unterstrichen.

Mit dem „Salerosa“ hat RRD ein spezielles Waveboard für Onshore-Bedingungen geschaffen. Sein flacher Rocker mit breiter Nase und einer runden Outline, die in einem Swallow Tail endet, sind der magische Mix für gute Luvgerigkeit und hohe Geschwindigkeiten. Das Salerosa ist in den Größen 5'8, 6'0 und 6'2 in der „Classic“-Version für 699 Euro (Polyester) und in einer „Limited“-Version für 779 Euro (Custom-PVC-Sandwich) erhältlich.

Das „Magonda“ richtet sich hingegen an fortgeschrittene Wavekiter, die auch strapless Wellen rippen. Das Board besitzt einen konkaven Rumpf, einen leichten Tailkick und einen ausgeprägten Rockerverlauf. Die für dieses Konzept fast schon außergewöhnlich breite Nase ermöglicht frühes Angleiten, weshalb die Maße des Magonda mit 5'4 und 5'6 relativ gering ausfallen. Das Board ist ebenfalls in einer Classic- (699 Euro) und einer Limited-Version (779 Euro) erhältlich.

Weitere Infos:
Pryde Group GmbH
 Tel: 089-6650490
info@pryde-group.de
www.robertoriccidesigns.com

Salerosa Limited

Salerosa Classic

Magonda Limited



Alliance

Liquid Force

Für Wind und Lift

Sheldon Decosse, kanadischer Entwickler von Custom-Snowboards, hat in den vergangenen Jahren mit der Elite der Snowkiter an der Entwicklung des ultimativen Snowkiteboards gearbeitet. Das Board sollte den Ansprüchen der besten Snowkiter genügen und dennoch auch gut als Snowboard auf der Piste funktionieren. Das Resultat dieser Zusammenarbeit von Kite- und Snowboardindustrie trägt den Namen „Alliance“. Die spritzige Schmitte ist speziell darauf ausgerichtet, sowohl mit Kite als auch ohne, also als normales Snowboard eingesetzt zu werden. Ob auf der Piste, im Park oder im Gelände, das Alliance funktioniert auch auf herkömmliche Weise hervorragend und soll ein Board für alle Könnensstufen sein. Während Decosses Boards bislang nur handverlesen bei ihm persönlich geordert werden konnten, sind die überlegenen Shapes nun auch bei jedem Liquid-Force-Händler zu bekommen.

Weitere Infos:
Liquid Force Deutschland
 Tel: + 49 (0) 461 9789560
info@liquidforcekite.de
www.liquidforcekite.de



Apex Red

Apex Silver

Apex Black



ION

Komfort kreuzweise

Seit einigen Jahren ist ION dafür bekannt, innovative Trapeze zu konstruieren. Für die kommende Saison ist das Modell „Apex“ der neue Technologieträger mit zahlreichen Details, die das Leben auf dem Wasser leichter und komfortabler machen sollen. Dabei ist das sehr technisch orientierte Design keinesfalls eine Mogelpackung. Denn die X-Konstruktion im Rückenbereich mit besonders weicher Abpolsterung soll maximale Unterstützung für die Wirbelsäule bieten, trotzdem aber optimale Bewegungsfreiheit ermöglichen. Eine ganz neue Errungenschaft ist das sogenannte „Cross Link Webbing“, das eine bessere Kraftverteilung im Rückenbereich realisieren soll. Während das Gurtband für den Trapezhaken bislang direkt hinter der Schnalle endete, hat ION jetzt ein durchgängiges Gurtband entwickelt, das den Rücken komplett umspannt. Dank eines ebenfalls neuen Verschlusssystems soll das unfreiwillige Öffnen des Trapezhakens nunmehr völlig ausgeschlossen sein. Das Apex wird in drei Farben angeboten, weitere Infos über die Trapeze von ION gibt es auf www.ion-essentials.com.



Wakeskate

Weitere Infos:

Pryde Group GmbH

Tel: 089-6650490

info@pryde-group.de

www.cabrinhakites.com



CABRINHA

Skateboard auf dem Wasser

Schlaufen ab, Skateschuhe an! Das „Jason Stone Signature Model“ repräsentiert eine neue Stilrichtung des Strapless-Kitens. Dieses sogenannte Wakeskate verbindet die Welt des Skateboardens mit der des Kitesurfens.

Wie perfekt sein Entwickler und Namensgeber diese Stilrichtung beherrscht, könnt ihr übrigens in unserer Gallery auf Seite 14 bestaunen. Das Board wird strapless, also ohne Schlaufen, dafür aber mit normalen Schuhen gefahren. Um dennoch ausreichend Halt auf der Oberseite zu bieten, ist das Deck wahlweise mit einem EVA-Deck-Pad oder mit Griptape versehen, einer Art Schleifpapier. Es wird entweder mit zwei speziellen Wakeskate-Finnen oder ganz ohne gefahren. Ohne Finnen kann das Jason Stone Signature Model hervorragend auch auf Kickern oder Slidern eingesetzt werden. Der horizontal laminierte Ahorn-Holzkern verspricht Langlebigkeit auch bei extremen Belastungen. In den Maßen 120x40 Zentimeter ist es für 299 Euro mit EVA Deck-Pad und für 249 Euro mit Griptape erhältlich.

WASSERZEIT
IST
KOSTBAR!



Damit euch nichts davon entgeht, haben wir immer

alle F.one Kites*

alle F.one Boards*

alle F.one Ersatzteile

auf Lager!

*aktuelle Saisonware

fone

PRO SHOP
HAMBURG

www.fone-pro-shop.de

Jörg Volenec, Rahlstedter Grenzweg 15
D-22143 Hamburg, Tel.: +49 (0) 40 / 8888 19 50

North Dyno 2011

Sieben Struts für Race und Flaute!!!

Die Kitefamilie von North bekommt im März 2011 ein gemeinsames Low-End. Während alle anderen Linien, also Vegas, Evo, Neo, Rebel und Fuse bei 14 Quadratmetern enden, besteht die nagelneue Kitelinie „Dyno“ aus den Übergrößen 16 und 18 Quadratmetern.



North' ultimativer Flautenkiller ist mit sieben Struts und einer fünfleinigen Bar ausgestattet, kann aber auch vierleinig geflogen werden.

Der Dyno soll die höhere Kraft eines Softkites mit den komfortableren Eigenschaften eines Tubekites vereinen. Dazu gehören effektiveres An- und Depowern, besseres Bargefühl und Safetysystem sowie eine besonders schnelle Reaktions- und Drehgeschwindigkeit.

Seine besonderen Eigenschaften soll der Schirm durch eine strenge Diät erreichen: Auf ein One-Pump-System wird verzichtet, die Bladders bestehen aus sehr leichtem aber robustem Material, und im Tuch ist das besonders leichte Dacron großzügig verarbeitet. Die Preise für den Dyno standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

North Neo 2011

Drei Struts für Freeride und Welle!!!

Drei-Strut-Schirme sind derzeit das große Thema im Tubekite-Design. Die neue Bauweise zeigt prinzipbedingt dynamischere Flugeigenschaften bei etwas verminderter Stabilität.

North verfolgt seine Dreier-Strategie bereits seit einem Jahr erfolgreich mit dem „Neo“, der im März 2011 in zweiter Generation auf den Markt kommt.



Der preisgünstige Schirm ist ein lupenreiner Freerider, der sich aufgrund seiner hervorragend reaktiven Steuerung - auch im depowerten Zustand - bestens für die Welle eignet. Zudem soll der Neo ein ultimativer Trainer für Kiteloops werden, die er, typisch Dreistrutter, äußerst drehfreudig und fehlerverziehend in den Himmel schrauben soll.

Sein Tuch wird aus dem besonders widerstandsfähigen, doppelt beschichteten „Technoforce D2“ geschneidert, der Neo kann sowohl vier- wie fünfleinig geflogen werden. Er wird in 7, 9, 10, 12 und 14 Quadratmetern angeboten. Auch die Neo-Preise standen zu Redaktionsschluss noch nicht fest.



Fahrbericht North Fuse 2011

Kerniger Klon

Wer North' Bestseller Rebel nur mit vier Leinen fliegen möchte, bekommt einen ganz eigenen Kite namens Fuse. Der Verzicht auf eine Leine gelingt erstaunlich unauffällig

Man kennt es. Enge Geschwisterpaare gleichen einander oft bis ins Letzte - einer von ihnen ist aber meist der etwas kernigere, vorlautere Part. So auch bei den zweieiigen Zwillingen „Rebel“ und „Fuse“ aus der Kite-Großfamilie von North.

Beide haben ausgeprägte Freeride-, Wave- und Oldschool-Gene, beide kosten exakt das gleiche, beide sind in der Form ihrer Schirme zum Verwechseln ähnlich. Und zwar so ähnlich, dass man sich zunächst fragt, warum Designer Ken Winner dem überaus erfolgreichen Rebel überhaupt einen Klon spendiert hat. Die Antwort gibt North-Chef Till Eberle: „Weil der Rebel so auf die Fünfte Leine hin konstruiert ist, dass er nicht mit vier Leinen zu fliegen ist.“ Ein Vierleiner wird aber dringend gebraucht. Vor allem in den wichtigen mediterranen Märkten sind fünf Leinen längst nicht so gefragt wie an deutschen Spots. Deshalb der Fuse, der als Vierleiner ausgeliefert wird, optional aber auch mit fünf Leinen zu fliegen ist. Anfang 2011 kommt er nun in zweiter Generation auf den Markt. Wir haben die finale Serienversion schon fliegen können.

Beim Aufbau zeigt sich der augenfälligste Unterschied zum Rebel, das Waagesystem „Attack Control Bridle“ an der Fronttube. Erster Vorteil gegenüber dem Rebel: Vier Leinen sind einfach schneller am Kite als fünf. Und auch beim Start überzeugt er, besonders diese zweite Generation geht einen Hauch lebendiger und kräftiger los als der Rebel. Das gilt insgesamt, der Fuse wirkt druckvoller, der Lift explosiver, die Hangtime länger. Hier zeigt sich der kernigere Charakter des vierleinigen Bruders deutlich. Zudem dreht er schneller.

Doch wie gesagt, diese Unterschiede sind minimal, im Modelljahr 2011 sogar noch kleiner. Die Brüder rücken noch dichter zusammen. Dabei wurde der Fuse konstruktiv nur zaghaft verändert: Sein Profilschwerpunkt liegt minimal weiter vorn, das Delta wurde leicht reduziert, die Aspect Ratio erhöht.

Auf diese Weise hat der Fuse Depower hinzugewonnen, bleibt aber immer noch hinter dem Rebel zurück. Zumindest beim Depowern über die Bar allein. Unter Zuhilfenahme des Adjusters kommt er fast an den Rebel heran. Allerdings benötigt der Fuse einen deutlich



längeren Depowerweg auf dem Tampen, während der Rebel auf unglaublich kurzer Strecke fast bis an den Rand der Drucklosigkeit öffnet. Dahinter steckt ein prinzipieller Unterschied zwischen beiden Schirmen beim Anpowern: Während der Fuse seinen Anstellwinkel im Ganzen verändert, modifiziert der Rebel sein Profil, zieht nur die Fläche vor der Abströmkannte in den Wind.

Das macht den etwas rauheren, einen Tick un-nachgiebigeren Charakter des Fuse aus. Vor allem in der Welle fällt das auf, hier schmeichelt der Rebel mit seinem besser zu kontrollierenden Wesen. Und auch Höhe läuft der Rebel etwas besser.

Erstaunlich beim Fuse: Dessen Flugcharakteristik ist sowohl vier- wie fünffleinig nahezu identisch. Allenfalls im Drehverhalten reagiert die vierleilige Variante etwas lebendiger.

Perfekt zeigt sich die Verarbeitung, auch der Fuse wird nun exklusiv aus dem besonders strapazierfähigen doppelt beschichteten „Technoforce D2“ lasergeschneidert. In der Range der Größen haben sich vor allem zwei Punkte verändert: Die kleinen Größen sind

nicht mehr ganz so schnell, und die großen Größen haben etwas mehr Low-End bekommen.

hf

Fazit'

Der Fuse ist die vierleilige Ausgabe des Rebels mit einem Hauch mehr Low-End, Lift und Hangtime, dafür aber deutlich weniger Depowerkomfort.

Daten///

Der Fuse wird ab Januar 2011 in den Größen 5, 7, 9, 10, 12 und 14 Quadratmetern zwischen 899 und 1.399 Euro angeboten. Mit den sehr poppigen Farben Grün und Blau sowie dem schlichteren Schwarz stehen drei Farben zur Auswahl, die „Trust Bar“ kostet 399 Euro.

North Waveboards'

Gras für alle///

Bambus hat die Eigenschaft, bei äußerst geringem Gewicht überaus robust zu sein. Es ist sehr resistent gegen Dellen oder Druckstellen und bietet dennoch komfortable Dämpfungseigenschaften. Zudem ist der nachwachsende Rohstoff ökologisch unbedenklich. North Kiteboarding nennt dies „ride friendly“ und verbaut die biegsame Grasart deshalb als Ober- und Unterflächenmaterial für seine 2011er-Surfboardserie. Die besteht auch in der neuen Saison aus drei Modellen: Whip, Wam und Kontakt. Alle drei sind vom australischen Wave-Experten Sky Solbach geshaped, jedes Modell für einen anderen Einsatzbereich.



Das kleinste von ihnen ist das Whip, das es in den Längen 5'5 und 5'7 gibt. Mit seinem kurzen, breiten Quad-Fin-Design ist es ein echter Experte für kleine, unsaubere Wellen wie etwa an Nord- und Ostsee. Seine breite Nase und Heck, der tiefe Entry Rocker und die tiefe Single-Konkave lassen es besonders früh an- und durchgleiten und machen es sehr spritzig.

Der Allrounder in North' Waveboard-Palette ist das Wam, welches in 5'8, 5'10 und 6'0 angeboten wird. Mit seiner gestreckteren Outline eignet es sich für nahezu alle Wellenbedingungen, seien es kleine Windwellen oder massive Riffbrandung. Sein weiches und lebendiges Fahrverhalten erhält es durch die scharfen Rails und den etwas breiteren Rumpf, der Geschwindigkeit, aber auch genug Volumen zum Durchgleiten produziert. Das Wam kann mit drei Finnen besonders surfig gefahren werden, oder als Quad-Fin, dann fühlt es sich noch spritziger an.



Für die Big Days hat Sky Solbach das Kontakt entworfen. Das lange, schmale Surfboard in den Größen 5'10, 6'0 oder 6'2 erreicht höchste Geschwindigkeiten bei unerschütterlicher Kontrolle. Genau richtig also für Experten in massiven Wellen. Dank seines runden Pin Tails und messerscharfen Rails liefert es bombenfesten Halt in engen Turns und aufgewühltem Wasser.



Preise///

Whip und Kontakt kosten je 779, das Wam 799 Euro.



Fahrbericht North Evo 2011

Der Freeschooler

Unhooked gleich unkomfortabel? Diese Gleichung geht mit dem North Evo nicht auf. Schon gar nicht in seiner vierten Generation

Nichts ist derzeit im Kiten so angesagt wie Newschool. Damit sind vor allem ausgehakte Tricks an einem unbewegt und tief fliegenden C-Kite gemeint. Der sogenannte „Raley“ ist dabei das zentrale Manöver, auf dem viele komplexe Tricks basieren.

Der Einstieg fällt vielen Freeridern oder Cruisern deshalb schwer. Auch weil reinrassige C-Kites anspruchsvoll zu fliegen sind. Mehr dazu übrigens im Test ab Seite 58.

Doch genussliches Umherfahren und kerniger Unhooked-Style müssen kein Gegensatz sein. Das beweist der „Evo“ seit drei Jahren, und zwar mit wachsendem Erfolg. 2010 avanciert er hinter dem „Rebel“ sogar zum gefragtesten Kite im Hause North.

Grund genug, die frisch konstruierte, vierte Generation des Delta-Konzepts, die im Dezember auf den Markt kommt, für einen ersten Fahreindruck anzuleinen.

Schon beim Aufpumpen wird klar, dass der Name Programm ist. Endlich steckt ein One-Pump-System im Tuch, das erstmals auch aus dem robusten, doppelt beschichteten „Technoforce D2“ geschneidert ist. Der Schirm kann wie gehabt vier- oder fünfleinig geflogen

werden, die Waagenkonstruktion der Flugleinen hat sich allerdings verändert.

Das wird direkt nach dem Start spürbar. Das Steuergefühl fällt etwas weicher aus, die bislang mittelstarken Barkräfte geringer. Dennoch wirkt der Schirm lebendiger, was zum einen durch andere Spannungsverläufe im Tuch erreicht wird.

Zum anderen ist dafür das neue Profil verantwortlich, dessen Profiltiefe nach vorn gewandert ist. Die Tipps sind zudem an der Fronttube nicht mehr so bauchig, sondern gerader geschnitten. Zusätzlich wurde die „Aspect Ratio“ erhöht und das Delta reduziert, der Schirm hat sich also sichtbar gestreckt.

Dadurch marschiert der Evo weiter an den Windfensterrand und gewährt besonders in den Größen oberhalb von neun Quadratmetern mehr Depower.

Vor allem aber seine absolute Schokoladenseite, die Stabilität nämlich, ist nochmals verbessert - den Evo bringt nichts und niemand aus der Ruhe. Das eröffnet ihm im Zusammenspiel mit der reaktiven Steuerung einen weiten, attraktiven Einsatzbereich, die Welle.

Auch hierfür wurde die Down-Tendenz redu-

ziert, also die Neigung in Richtung Wasseroberfläche zu kippen. Das dürfte Newschooler genauso erfreuen wie der unverändert explosive Popp und das stärkere Low-End insbesondere bei den großen Größen.

hf

Fazit'

Der neue Evo ist mehr Volks-Newschooler denn je. Kaum ein anderer Schirm vereint Newschool so gekonnt mit den Bereichen Freeride und Wave.

Daten///

Der Evo wird ab Dezember 2010 in den Größen 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 und 14 Quadratmetern zwischen 829 und 1.359 Euro angeboten. Mit den sehr poppigen Farben Grün und Blau sowie dem schlichteren Schwarz stehen drei Farben zu Auswahl, die vier- oder fünfleinige Bar kostet 399 Euro.

apex

80 PIECES OF HIGH TECHNOLOGY

dual_density

Thermomoulded inside foam construction with 2 different density areas for perfect ergonomic fit and support

soft_edge

Soft neoprene edge around the harness body

x_spine

X-shaped thermomoulded EVA component protecting the back without stiffening the harness

3D_zone_shape

Partial 3D zone shape in horizontal and vertical direction provides a perfect fit to the body and avoids the harness slipping upwards



www.ion-products.com

HARNESSTECHNOLOGY BY



**Fast verdoppelt:
Die Entwicklung des Weltrekordes**

1975	Tim Colman (UK) Sailboat	58,89 Weymouth, UK
1977	Tim Colman (UK) Sailboat	63,71 Weymouth, UK
1979	Tim Colman (UK) Sailboat	66,67 Weymouth, UK
1985	Pascal Maka (FR) Windsurfer	71,60 Fuerteventura, E
1987	Erik Beale (FR) Windsurfer	74,97 St. Marie de la Mer, FR
1989	Pascal Maka (FR) Windsurfer	79,47 St. Marie de la Mer, FR
1990	Thierry Bielak (FR) Windsurfer	79,75 St. Marie de la Mer, FR
1991	Thierry Bielak (FR) Windsurfer	82,71 St. Marie de la Mer, FR
1992	Simon McKeon (AUS) Sailboat	86,16 Sandy Point, AUS
2003	Finian Maynard (IRL) Windsurfer	86,71 St. Marie de la Mer, FR
2004	Finian Maynard (IRL) Windsurfer	90,19 St. Marie de la Mer, FR
2008	Antoine Albeau (FR) Windsurfer	90,91 St. Marie de la Mer, FR
2008	Robert Douglas (USA) Kitesurfer	92,30 Lüderitz, NA
2008	Sebastien Cattelan (FR) Kitesurfer	93,56 Lüderitz, NA
2008	Alexandre Caizergues (FR) Kitesurfer	93,66 Lüderitz, NA
2009	Alain Thebault (FR) Hydroptère	95,12 Hyerès, FR
2010	Alexandre Caizergues (FR) Kitesurfer	100,19 Lüderitz, NA
2010	Robert Douglas (USA) Kitesurfer	103,06 Lüderitz, NA

(Geschwindigkeiten in km/h)



Dicke Backen: Rob Douglas rast nur Zentimeter neben dem Sandstreifen dahin - den Blick fest auf den Weltrekord gerichtet



Spitzenanzug: Der französische Trimaran „Hydroptère“ steigt bei Höchstgeschwindigkeit auf seine Karbon-Tragflächen

Die Szenerie bietet die passende, dramatische Kulisse für den Showdown. Grauschwarze Sandfelder, durchbrochen von nackten, schroffen Felsskulpturen. Im Hintergrund dunkle Berge, oft Bodennebel. Wäre es nicht so warm und der Himmel so blau, könnte man meinen, dies wäre der Mond. Doch Lüderitz liegt ganz irdisch eine Tagesreise nordwestlich des Kaps der Guten Hoffnung an der kargen Diamantenküste Namibias. Das verschlafene Hafentstädtchen hat zwar kaum 17.000 Einwohner aber eines im Überfluss: Wind. Das macht Lüderitz zum Eldorado des Speedkitens, seine „Speed Chal-



Foto *Adrien Freville*

Das Kitesurfen durchbricht die magische Tempo-100-Marke. Und triumphiert über die millionenschweren Segelyachten - mit drei sensationellen Weltrekorden und einem furchterregenden Graben

lenge“ zum Schauplatz des zunehmend erbitterten Kampfes kraftstrotzender Kitesurfer gegen sündhaft teure Segelyachten - Muskeln gegen Millionen also.

Die junge Sportart war in den letzten Jahren in das Jahrzehnte alte Geschwindigkeitsduell Windsurfer gegen Segler eingetreten. Vor allem das Jahr 2008 markierte einen Wendepunkt. Mit dem US-Amerikaner Robert Douglas sowie den Franzosen Sebastien Cattelan und Alexandre Caizergues konnten gleich drei Kiter den Weltrekord jeweils in neue Höhen schrauben, Catellan zudem erstmals sogar über die magische 50-Knoten-Marke. Der Ort

des Geschehens in allen drei Fällen: Lüderitz. Doch die Antwort der arrivierten Segler ließ nicht lange auf sich warten. Ein Konsortium um den französischen Ex-Windsurfer Alain Thébault hatte eigens dafür einen Trimaran auf Kiel legen lassen, der seines Gleichen sucht. Mit rund 18 Metern Länge und 24 Metern Breite stellte der „Hydroptère“ satte 400 Quadratmeter Segelfläche in den Wind, die das Millionengefährt auf seine Karbon-Tragflächen hob. In diesem Zustand erreichte das Wunderschiff im November 2009 an der Côte d’Azur 51,36 Knoten, überschlug sich allerdings bei einem weiteren Versuch.

Zwar war für die Kiter damit der Gegner weg, der Rekord aber auch - die Schmach wog schwer. Eine Handvoll machte sich umgehend an die Vorbereitung für Lüderitz 2010, bereit für die große Revanche. Und sie ergriffen mutige Maßnahmen: Zwar bietet der sogenannte „Speedstrip“ von Lüderitz schon in seiner natürlichen Form weltweit einzigartige Bedingungen für das Speedkiten, man ließ aber nichts unversucht, diese weiter zu optimieren. Per Schaufelbagger wurde deshalb „The Trench“ (siehe Seite 34) ausgehoben, eine Art Graben, der das Wasser glättete, die Flut sammelte - und die Nerven der

"The Trench" - der Graben

Das seichte Wasser der Lagune weicht erheblich vor- und zurück. Um die Bedingungen konstant zu halten, ließen die Veranstalter das Tidenspiel von einem Bagger eindämmen. Daraus entstand ein teilweise nur drei Meter breiter Graben, der für zweischneidige Bedingungen sorgte: regelkonforme, perfekte Wasserbedingungen sowie eine erhebliche psychische Belastung selbst bei hartgesottene Fahrern. Denn eine derart schmale Wegesbreite lässt bei 100 km/h und bis zu 60 Knoten Wind keinerlei Spielraum für Fehler. Selbst kleinste Unachtsamkeiten oder Böen bedeuten den schlagartigen, lebensgefährlichen Kontakt mit den Flanken. „Es wäre, als ob du bei Tempo 100 aus dem Auto springst“, beschreibt Rob Douglas die permanente Gefahr.



Schwere Erdbewegungen: Die Veranstalter hatten mittels Schaufelbagger einen riesigen Graben ausgehoben

1. Der Wind

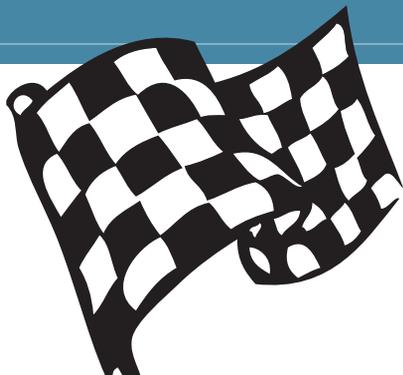
Der Wind bläst von der (1) kommend auf den Betrachter zu. Das kalte Wasser des Südatlantiks hinter der Bergkette macht ihn kühl und somit dicht und kraftvoll. Genau über dem Graben wird er stark beschleunigt: Die unbewachsenen Berge bilden eine Düse, während die aufsteigende Hitze der Namibwüste, die im Rücken dieser Kameraperspektive liegt, die kalte Luft kräftig ansaugt. Konstante Windgeschwindigkeiten bis zu 60 Knoten sind hier an der Tagesordnung - weltweit einzigartige Bedingungen.

2. Die Regeln

Der sogenannte „Outright World Record“ ist der Weltrekord im Schnellsegeln auf Wasser. Er wird nach den Regularien des Internationalen Segelverbandes ISAF über die 500-Meter-Distanz ermittelt. Dabei wird die durchschnittliche Geschwindigkeit durch zwei Hochpräzisionskameras ermittelt. Hier in Lüderitz befindet sich eine auf der Startlinie, im Bild links oberhalb der (2). Die zweite steht auf der Ziellinie gegenüber der roten Boje (4) im Vordergrund. Das System und jeder offizielle Versuch wird von der ISAF-Rekordabteilung WSSRC zertifiziert und überwacht.

3. Die Ausrüstung

Die Fahrer sehen ein wenig aus wie rasende Luftballons. Ein dicker Neoprenanzug schützt vor dem kühlen, rund zwölf Grad kalten Wasser. Ansonsten tragen die Rekordjäger Rückenprotector, Helm und Schutzbrille aus dem Motocross-Sport sowie eine Sturzweste, ein handelsübliches Sitztrapez und ein Lycra. Die Kites sind Serienmodelle zwischen fünf und neun Quadratmetern an etwas verlängerten Leinen und oft Custom-Bars aus Alu. Das Highlight sind die Boards, allesamt superschmale, asymmetrische Custom-Speedboards mit Finnen auf der Fersenseite.



4. Im Ziel

Wer den Graben überstanden und die Zielmessung bei der roten Boje im Vordergrund passiert hat, dem bleiben je nach Wasserstand zwischen 50 und 100 Metern Auslauf. Wenige Meter nach dem unteren rechten Bildrand geht der Wasserfilm zunehmend in Sand über. Bei einer Geschwindigkeit von rund 30 Metern pro Sekunde bleiben also nur etwas mehr als zwei Sekunden, um das Rekordtempo auf null zu bremsen. Das gelingt nur mit einem sofortigen, radikalen Backloop und mörderischer Hosenbodenbremse - Rob Douglas brach sich hierbei das Handgelenk, Charlotte Consorti verlor das Bewusstsein.



Ein Lycra mit Vorahnung: Dass seine Rückennummer auch seine Rekordmarke (in Knoten) würde, konnte Douglas hier noch nicht wissen

Der schnellste Mann der Welt

Rekordjäger arg strapazierte. Er war so schmal, dass vielen Teilnehmern die Angst tief in die Knochen schlich, als sie am 4. Oktober in Lüderitz ankamen. Doch der Trench erfüllte alle Hoffnungen.

Bereits am dritten offiziellen Wettkampftag pulverisierte Alexandre Caizergues die Hydroptère-Bestmarke. Mit seinem acht Quadratmeter großen Bandit4 erwischte der F-One-Rider gleich beim ersten Lauf des Tages überraschend einen Traumstart von 52 Knoten. Entgegen seiner Planung drehte er voll auf und raste nur Zentimeter an den unerbittlichen Sandflanken des Grabens entlang. Seine Sprayschleppe erstreckte sich auf fast dreißig Meter. Weit über das hintere Bein gelehnt kauerte er auf seinem mintgrünen Raceboard, einer kaum 30 Zentimeter breiten Spezialanfertigung. Er fühlte sich pudelwohl, genoss den Geschwindigkeitsrausch auf spiegelglattem Wasser. Doch schon hundert Meter nach dem Start erfasste plötzlich eine erste gewaltige Bö seinen Schirm. Faszt hätte er die Balance verloren, wäre mit Höchstgeschwindigkeit in die Sandzunge vor ihm eingeschlagen. Geistesgegenwärtig warf Caizergues sich weiter nach hinten, krallte sich in die Bar. Der Kite sprang nach vorn, beschleunigte ihn abermals. Auch zwei weitere Böen überstand er und flog ins Ziel: 100,19 km/h zeigte das Display am Ufer hinter ihm. Alexandre Caizergues hatte nicht nur den Weltrekord von den Seglern zurückerobert, er hatte nicht weniger als eine historische Bestmarke durchbrochen: Erstmals war ein Mensch per Windkraft schneller als 100 Stundenkilometer gefahren.

Alle Anstrengungen, alle Ängste hatten sich bezahlt gemacht. Das ermutigte auch den Rest des verwegenen Sturmtrupps am Rande

Robert Douglas ist ehemaliger Linienpilot, hat ein Kapitänspatent und ist heute Geschäftsführer eines erfolgreichen Versandhandels. Für KITEBOARDING beschreibt der 39-jährige Cabrinha-Fahrer exklusiv seinen Weltrekordlauf.

„Windguru versprach für diesen 25. Oktober perfekte Bedingungen. Mein Adrenalinspiegel war schon morgens weit über normal. Vor allem der Graben bereitete mir Kopfzerbrechen, er war teilweise nur drei Meter breit. Dennoch wollte ich die Franzosen Alex und Seb unbedingt einholen.

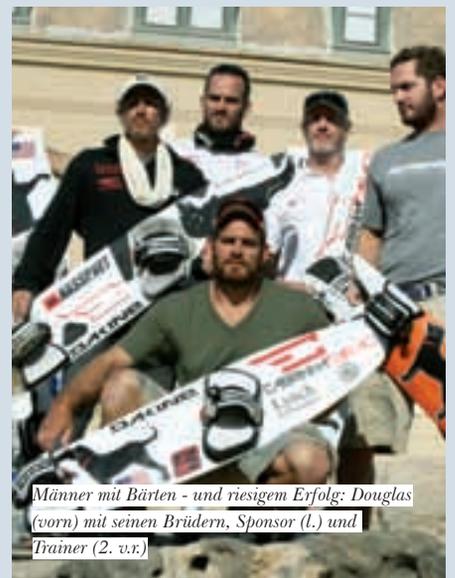
Zusammen mit meinem Coach Mike Gebhardt, einem zweifachen Olympiamedaillengewinner im Windsurfen, traf ich die Entscheidung, schon gegen 14 Uhr aufs Wasser zu gehen. Ein sehr früher Zeitpunkt. Alle anderen wollten erst mit besserer Tide gegen 15.30 Uhr starten. Doch wir erwarteten, dass der Wind östlicher eindrehen würde, der Kurs somit „quadratischer“ und langsamer würde. Genau so sollte es kommen.

Mike baute meinen 9er-Switchblade auf. Als ich ihn in den Himmel nahm, war die Überpower so heftig, dass mich mein Bruder Morgan zum Wasser führen musste. Ich wechselte deshalb kurz auf einen 8er. Aber da ich ein großes Ziel hatte, griff ich schließlich doch zum 9er. Mein Board hatte Mike Zajicek extra für mich maßangefertigt. Leider war mir das Heck gleich am ersten Tag abgebrochen - eine Katastrophe! Doch Mike konnte uns per Telefon durch die Reparatur führen. Und so war ich auf einem geflickten Board unterwegs. Der erste Lauf sollte nur eine Aufwärmrunde werden, ich wollte Seb und Alex lediglich ein

wenig unter Druck setzen. Als ich jedoch auf die Startlinie zuschoss, fühlte sich auf einmal alles perfekt an - ich entschied mich, alles zu geben. Auf der Startlinie lief ich 49,9 Knoten, der Spitzenwert lag auf der Ziellinie sogar bei 58,1 Knoten.

An die 500 Meter habe ich heute keine Erinnerung mehr, es ging so schnell, ich war so voller Adrenalin. Erst als ich nach dem Ziel meine Höllenbremse per Backloop einlegte, hörte ich das Gebrüll am Ufer. Ich drehte mich um und sah das Display: 55,5 Knoten Durchschnitt - es war der unglaublichste Moment meines Lebens!“

Rob Douglas hatte dermaßen Respekt vor dem Graben, dass er seine Helmkamera aus reinem Aberglauben bei den „scharfen“ Versuchen stets abschaltete. Der Graben forderte dennoch Tribut. Auf einem letzten Lauf nach dem Rekord brach er sich im Ziel das rechte Handgelenk.



Männer mit Bärten - und riesigem Erfolg: Douglas (vorn) mit seinen Brüdern, Sponsor (l.) und Trainer (2. v.r.)



Volle Last aufs hintere Bein: Auf der Ziellinie erreichte Consorti sogar kurzfristig 53 Knoten

Die schnellste Frau der Welt

Die Französin Charlotte Consorti durchbrach mit 50,43 Knoten als erste Frau überhaupt die 50-Knoten-Schallmauer. Mit dem furiosen Ritt besiegte die 32-jährige F-One-Teamriderin nicht nur ihre Angst vor dem Graben, sondern auch viele Männer.

„Als ich den Channel zum ersten Mal sah, wollte ich eigentlich gleich wieder umdrehen. Er war viel schmaler als gedacht, und nach der Ziellinie blieben teilweise nur 50 Meter zum Bremsen. Klar, Rekordjagden verlangen Risiken, allerdings liegt dieser Spot irre weit weg von europäischen Krankenhäusern, allein zum nächstgelegenen Flughafen sind es schon 800 Kilometer. Doch da ich mich so lange vorbereitet hatte und so viele Leute hinter mir standen, entschied ich mich zu starten. Es brauchte eine ganz Reihe von Läufen, bis ich mich halbwegs an den Graben gewöhnt hatte. Ich kam sogar auf eine Bestmarke von 42,23 Knoten, nur eine verdammte Hunderstel-Sekunde vom bestehenden Frauenrekord entfernt. Doch mehr als das ärgerte mich der große Unterschied zu den Männern,

rund zehn Knoten. Deshalb arbeitete ich in den Tagen danach hart an mir, vor allem am Start und an meiner Körperposition.

Das eigentliche Problem war allerdings ein anderes: mein immer noch riesiger Respekt vor dem Graben. Und zwei üble Stürze hatten den auch nicht gerade besänftigt. Als dann auch noch Sjoukje Bredenkamp so hart auf die Schulter stürzte, dass ihr Rennen beendet war, wurde es für mich richtig hart. Zudem drängte die Zeit, die "Challenge" ging in die letzte Woche und die Windbedingungen wurden radikaler - ich war physisch und mental ausgelaugt.

Vier Worte nahmen den gesamten Druck von mir: Dies ist dein Tag! Sie kamen von Bill Lynch, dem Sponsor von Rob Douglas. Es war der Klang seiner Stimme, die Ruhe und Sicherheit dieser Worte. Sie berührten mich so sehr, dass etwas in mir klick machte. Ich startete meinen 6er-Bandit4, und trotz massiver Überpower fühlte ich mich auf einmal seltsam wohl.

Gleich im ersten Lauf schaffte ich 48,5 Knoten - Weltrekord bei den Frauen! Obwohl das Wasser zusehens kabbeliger wurde, fuhr ich erneut zum Start. Wo ich diese Energie und

Zuversicht hernahm, weiß ich heute nicht mehr. Ich erinnere mich nur noch an den unglaublichen Schub kurz vor dem kabbeligsten Teil der Strecke. Dort fixierte ich nur einen Gedanken: volle Last aufs hintere Bein. Auf der Ziellinie erreichte ich sogar einen Spitzenwert von 53 Knoten.

Dann schlug ich ein. So hart, dass ich mein Bewusstsein verlor. Meine Crew barg mich und meinen Kite. Unter Schmerzen erwachte ich, mein Auge blutete. Ich hatte mit 93,4 km/h den Weltrekord der Frauen, und als erste die 50-Knoten-Grenze durchbrochen.“



Das Lächeln der Siegerin: Consorti brach den Weltrekord der Frauen gleich zweimal hintereinander



Der erste Mensch über Tempo 100: Alexandre Caizergues musste auf seinem ersten Rekordlauf gleich drei schwere Böen parieren

der Namibwüste. Doch die Bedingungen ließen in der Folge ein wenig nach. Tag um Tag verstrich, die Geschwindigkeiten kamen nicht annähernd an Caizergues heran. Verzweiflung machte sich breit. Der Wettkampf war schon fast vorüber, als die Wetterdienste für den 28. Oktober bessere Bedingungen ankündigten. Dass es sogar mehr als perfekt werden sollte, wusste zu diesem Zeitpunkt noch niemand. Der Tag brach an, und bei den Frauen haderte vor allem die zierliche Charlotte Consorti mit ihrem Respekt vor dem Graben. Durch einen magischen Moment (siehe Seite 36) jedoch fand die Französin plötzlich absolute Zuver-

sicht und ging mit einer Geschwindigkeit über den Kurs, die niemand für möglich gehalten hatte: 50,43 Knoten erschienen auf der Anzeigetafel, umgerechnet 93,4 km/h. Auch dies eine historische Marke, Consorti war die erste Frau jenseits der 50 Knoten.

Dann kam der Auftritt von Rob Douglas. Der 39-jährige Ex-Berufspilot war mit einer gewissen Wut im Bauch an den Strand gekommen. Darüber nämlich, dass er bislang keinen Stich gegen die Franzosen Cattelan und Caizergues gesehen hatte. Er konnte es nicht abwarten, seine Chance zu ergreifen. Mit viel zu großem Schirm und zu einer Zeit, als alle anderen noch auf die Flut warteten, ließ er seinen Schirm ins Windfenster kippen. Bereits auf der Startlinie wusste er, dass ihn nichts mehr aufhalten würde (siehe Seite 35). Und genau so kam es. Mit 103,06 Stundenkilometer erreichte er eine Geschwindigkeit, die kein Mensch je zuvor allein mit der Kraft des Windes auf dem Wasser erreicht hatte. Sie wurde in Lüderitz nicht mehr überboten. Und sie wird es wohl auch so schnell nicht werden.

Ganz sicher sollte sich Douglas jedoch nicht sein. Ein Konsortium um einen gewissen Alain Thébault lässt derzeit ein Segelschiff auf Kiel legen, sein Name: „Hydroptère maxi“.

hf

Ergebnisse 2010'

1//	Rob Douglas (WR & NR)	USA	103,06
2//	Sebastien Cattelan (NR)	FRA	102,77
3//	Alex Caizergues	FRA	101,73
4//	Sebastien Salerno	FRA	100,53
5//	Sylvain Hoceini	FRA	97,97
6//	Gavin Broadbent (NR)	NZ	94,32
7//	Basil Cambanis (NR)	ZA	93,93
8//	Taro Niehaus	ZA	93,75
9//	Charlotte Consorti (Ladies WR & NR)	FRA	93,40
10//	Morgan Douglas	USA	92,03

(Geschwindigkeiten in km/h)

Zweiter Sieger: Top-Favorit Sebastien Cattelan erreichte 102,77 km/h - Weltrekord, wenn Douglas nicht gewesen wäre



LEIPZIGER MESSE

Beach&Boat
WASSERSPORTMESSE LEIPZIG

... **sehen und erleben**
17.–20. Februar 2011

Segeln **Motorboote**
Paddeln Schwimmen
Surfen **Angeln**
Wasserski Jet-Ski Rudern
Tauchen **Kiten**

www.beach-and-boat.de



*Panoramablick mit Style: Sebastian Bubmann mit einem radikalen Flat 360 ins Blaue.
Links im Hintergrund der Spot für den Nachmittag - Kitesurfen auf dem Fjord*



Text Sebastian Bubmann **Foto** Nick de Bruijn

Skandinavien gilt als kühles Pflaster für Wasserratten. Die nordeuropäische Halbinsel besticht jedoch durch einzigartige Natur und Vielseitigkeit. Kitesurfen und Snowkiten am gleichen Tag ist zumindest in Norwegen keine Illusion



Mobile Kücheneinheit: Auf engstem Raum was Feines zaubern. Sebastian Bubmann schwört in Norwegen auf asiatische Instant-Gerichte



Kein Trip für Warmduscher: Katzenwäsche am Fluss und Schlafen in Snowboardmontur. Das wilde Norwegen von seiner rauhen Seite



Idyllische Kulisse: Hinter dem See bei Voss befindet sich eine Siedlung aus dem letzten Jahrhundert

Bis zum Hals steckte ich im Uni-Stress. Mir blieb noch ungefähr ein Monat bis zu meinen Klausuren. Zu kurz, um noch einen Urlaub zu planen, aber mehr als genug Zeit für einen kleinen Trip zur "Extreme Sports Week" nach Norwegen.

Diese Veranstaltung findet jedes Jahr in Voss in Südnorwegen statt und deckt alle Extremsportarten ab, die man sich überhaupt nur vorstellen kann: Wildwasser-Kajak, Gleitschirmfliegen, Basejumps, Kitesurfen, Freeskiing, Longboarden und viele mehr. Das Wunderbare an Norwegen ist, dass man sowohl Wasser- als auch Schneesportarten an fast ein und derselben Stelle ausüben kann. Perfekte Voraussetzungen für mich, um nochmal abzuschalten.

Zwei Wochen später saß ich mit dem Fotografen Nick De Bruijn und dem Flysurfer-Teamrider Dylan van der Mej im Auto, um nach Norwegen aufzubrechen. Schon während der Anfahrt stellte sich aber heraus, dass unser "Mini-Trip" alles andere als ein solcher werden sollte. Insgesamt legten wir in einer Woche gut 5000 Kilometer zurück, obwohl wir nur ein Nachbarland besuchten.

Mein Auto war bis unter das Dach mit Kitesurf-, Snowkite- und Campingmaterial beladen. In Norwegen darf man im Gegensatz zu den meisten anderen europäischen Ländern nämlich noch überall campen, sofern man sich nicht gerade im Vorgarten eines Hotels breit macht. Aber es gab noch einen anderen

Grund, weshalb unser Auto fast auseinander brach: Die Lebenskosten in Norwegen sind enorm hoch. Restaurants und Gaststätten in Norwegen kosten für unsere Verhältnisse ein kleines Vermögen, mit 50 Euro für drei Pizza ist man noch gut bedient. So fanden auch Dutzende Pakete Instant-Nudeln und Cornflakes den Weg in die Tiefen unseres neuen rollenden Zuhauses.

"Wir brauchten bei der Kälte 60 Minuten, um Spaghetti zu kochen"

Die erste Etappe führte uns ans nördliche Ende von Dänemark, um von dort die Fähre nach Kristiansand zu nehmen. Nach der Überfahrt fuhren wir einige Stunden auf der Straße Nr. 9 in Richtung Voss, bis wir das erste Hochplateau erreichten. Dort erstreckt sich der Stavatnet-See, der an diesem Tag von Schaumkronen übersät und von schneebedeckten Bergen umgeben war. Das war ein ziemlicher Temperaturschock für uns, da wenige Stunden zuvor in Kristiansand noch sommerliche 20 Grad Celsius herrschten.

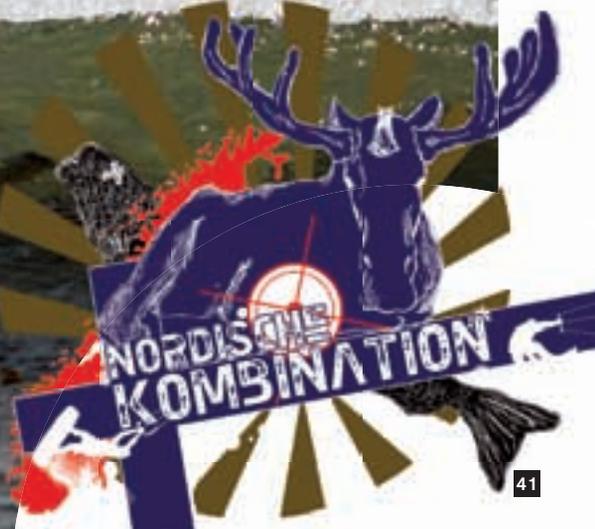
Trotz der kalten Luft beschlossen wir, einige Fotos zu schießen, was sich als goldrichtige Entscheidung herausstellte. In einen 5/3er-Neoprenanzug gut eingepackt, rockten Dylan und ich den See bei verblüffend konstantem Wind. Die Landschaft bot dabei ein einzigartiges Ambiente: weiße Berge, kleine Felsinseln mit Flachwasser auf der Leeseite und



Dylan, du bist nicht halb so fett wie ich, also rück den 19er raus! Kitletausch im See bei Voss. Dank der Strömung der Flussmündung sind schon sieben Knoten problemlos fahrbar



Grüne Welle, grüner Anzug: Die Kickerwellen an Norwegens Küste nutzt Sebastian Bubmann für maximale Horizontalbeschleunigung. Ein lupenreiner Back To Blind im Froschkostüm



der gesamte Spot für uns allein, einfach genial! Nach einer halben Stunde nahm der Wind leider ab. Trotzdem fühlten wir uns wie nach der perfekten Session. Es waren zwar nicht ansatzweise so perfekte Bedingungen wie auf den Lagunen Brasiliens, aber die außergewöhnlichen Umstände hielten einen Kick der besonderen Art für uns bereit. Ein anderes Erlebnis, das ich so schnell nicht vergessen werde, war unser erstes Abendessen.

Mit dem kleinen Gaskocher brauchten wir bei Temperaturen unter fünf Grad Celsius nach Sonnenuntergang fast 60 Minuten, um Spaghetti zu kochen - ein echtes Geduldsspiel. Dann folgte eine weitere halbe Stunde, um die Soße zu erwärmen. Immerhin gut gesättigt ging es im Anschluss mit Winterjacke in den dicken Schlafsack, denn auch im Hochsommer wird es auf den Hochplateaus nachts empfindlich kalt.

Am nächsten Tag fuhren wir weiter nach Odda, einer kleinen Stadt am Ende des Sorfjords. Es herrschte Windstille bei unserer Ankunft, weshalb wir zuerst das Touristenbüro aufsuchten, um uns nach dem schnellsten Weg ins Sommerskigebiet zu erkundigen. Als wir dann in Richtung Jundal, der nächsten größeren Stadt, aufbrechen wollten, sahen wir, dass der ganze Fjord voller Schaumkronen war. Sofort wurde ein U-Turn in Cobra-11-Manier hingelegt und wir suchten im Hafen nach einem geeigneten Startplatz. Leider fanden wir nur einen großen, asphaltierten Parkplatz direkt am Verladekai neben einer Flussmündung. Die großen Kräne zum Be- und Entladen der Schiffe machten die Sache nicht unbedingt einfacher.

Als ich den Schirm endlich am Himmel hatte, konnte ich nur von der Hafenanlage springen, um sicher ins Wasser zu kommen. Es war ein Spot, der diese Bezeichnung nicht verdient hatte. Denn das Wasser war zudem kabbelig und der Wind böig, die Umgebung für Bilder allerdings einzigartig: monströse Berge auf beiden Seiten des Fjords und Gletscherbrüche, die sich durch die Täler in Richtung Fjord schieben. Die Flussmündung mit ihrer Strömung direkt gegen den Wind gab ein Plus an Sprunghöhe und Hangtime. So komplex wie der Spot zeigte sich an diesem Tag aber auch das Wetter. Binnen weniger Minuten zog eine schwarze Gewitterwand auf

uns zu. Mit den ersten Donnerschlägen landete ich meinen Kite und wir fuhren weiter zum Gletscher. All unsere Akkus waren leer und jeder sehnte sich nach einer warmen Dusche, weshalb wir die nächste Nacht auf einem Campingplatz verbringen wollten.

“Das komplette Areal bestand aus einem genialen Freestyle-Park”

Zunächst blieb aber noch genug Sonnenlicht, um auf den Gletscher zu fahren und die Lage für den nächsten Tag zu checken. Die Straße war abenteuerlich: Gerade breit genug für ein Auto, in der Mitte extrem hoch und außen

mit tiefen Spurrillen, so dass mein Kombi alle möglichen Variationen von 50/50-Slides absolvierte. Oben angekommen, mussten wir uns drei Lagen Klamotten über die T-Shirts ziehen, um nicht zu erfrieren. Es gab nur einen Lift und abgesehen von einer Abfahrt bestand das komplette Areal aus einem einzigen, genialen Freestyle-Park. Etliche Kicker und dazwischen Rails, Boxen und Tables. Für uns eine willkommene Abwechslung zu den europäischen Standardskigebieten mit Berghütten und maximal einem winzigen Park zwischen endlosen Autobahn-Abfahrten. Am nächsten Morgen mussten wir früh raus, um den ganzen Tag auf dem Gletscher nutzen zu können. Die





CORE PRÄSENTIERT DIE NEUESTE DELTA GENERATION

RIOT XR

THE CROSSRIDE KITE

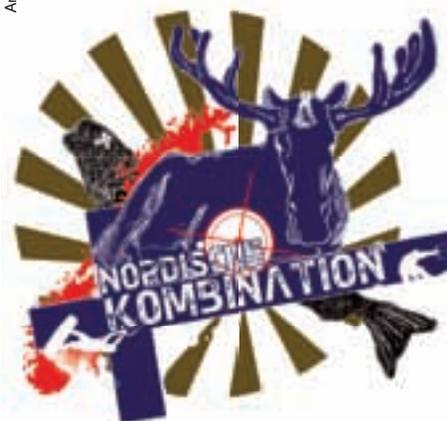
GROSSRIDE

- CROSSRIDE: FREERIDE - FREESTYLE - WAVE, ERLEBE KOMFORT - PUR
- TAUMHAFTE SPÜRBARKEIT AN DER BAR, IM DEPOWERTE ZUSTAND VOLL LENKBAR
- NEU: 3-FACH EINSTELLBARE BAR-HALTEKRÄFTE + 3 WÄHLBARE DREHGESCHWINDIGKEITEN
- FETTES LOW END, SATTER GRUNDOZUG MIT MASSIVER HANGTIME
- PROFILEFFIZIENZ: PERFEKTES HÖHELÄUFEN + RIESEN EINSATZBEREICH
- 3 LEINER SICHERHEIT MIT DRUCKLOSEM AUSWEHEN AN NUR 4 LEINEN
- NEUES ONE-PUMP-SYSTEM UND OPTIMIEFTER AUTO RELAUNCH

erhältliche Größen: Riot XR 4,0 | 5,0 | 6,0 | 7,0 | 8,0 | 9,0 | 10,0 | 11,0 | 12,0 | 13,5 | 15,0
Riot XR LW 17,0

PERFORMANCE • SICHERHEIT • QUALITÄT • SERVICE

Hiss-Tec | Am Steinkamp 28 | 23769 Burg auf Fehmarn | T. +49 (0)4371 3950 www.corekites.com



ter eine Weile und entschieden uns dann, wieder Richtung Tal zu fahren. Dicke Wolken legten sich langsam aber sicher um den Gipfel. Das letzte worauf wir Lust hatten, war eine frostige Nacht orientierungslos in unsere Kites gehüllt auf dem Gletscher zu verbringen. Nach dieser Enttäuschung sah der nächste Tag viel besser aus. Wir bekamen Hilfe von einer Pistenraupe, um einen fetten Kicker zu bauen. Mit unseren Boards und Ski bewaffnet, hätten wir Tage gebraucht, um etwas annähernd Vergleichbares zu bauen. Der Wind ging stetig nach oben, erreichte über 30 Knoten. Perfekte Voraussetzungen, um Fotos zu schießen und endlich kleine Kites zu fliegen. Übermütig und von den guten Bedingungen motiviert, zog ich mit meinem 8er einen Kiteloop nach dem anderen durch. Einer ging dann aber total daneben und ich bohrte mich mit meinem Kopf bis ins Gletschereis unter der dicken Schneedecke. Ohne Helm wäre die Sache böse ausgegangen. Nach dem Crash musste ich eine Pause einlegen, und auch Dylan hatte genug von den rauen Bedingungen, weshalb wir alles einpackten und weiter nach Voss fuhren.

Voss ist ein kleines Städtchen direkt neben einem großen See, umgeben von weißen Bergen. Der Wind war jedoch nicht halb so stark wie kurz zuvor auf dem Gletscher. So musste statt einem 8er der 15er ausgepackt werden. Erneut hatten wir das Glück, eine Flussmündung zu finden, durch die große Mengen Wasser gegen die Windrichtung in den See gedrückt wurden. Sogar bei gemessenen fünf Knoten Wind war es kein Problem Höhe zu halten. Jedoch mussten wir extrem vorsichtig sein, um den Schirm nicht abstürzen zu lassen. In diesem Fall wäre er durch die Strömung wahrscheinlich einfach an uns vorbeigeschwommen. Das geplante Kite-Event, der eigentliche Auslöser unserer Reise, wur-

Jungs am Lift waren total entspannt und gaben uns Freikarten für die Bergfahrt. Wir müssen ausgesehen haben, als ob wir wochenlang auf dem Gletscher campen wollten. Jeder von uns hatte drei Schirme auf dem Rücken und in Nicks Kamerarucksack hätten genug Vorräte Platz gefunden, um uns eine Woche davon zu ernähren. Auf der Bergstation waren wir ziemlich enttäuscht vom Wind und hofften, weiter oben mehr Glück zu haben. Laut Aussage der Locals könne man sich im flachen Gelände sicher bewegen, weil es dort so gut wie keine Gletscherspalten gibt. Nachdem wir also eine Stunde den Gletscher hochgelaufen und eine Anhöhe nach der anderen erklommen hatten,

sah es aus, als hätten wir endlich den perfekten Platz gefunden. Leider war der Wind aber auch hier nicht besser.

“Snowkiten und Kitesurfen am gleichen Tag”

Gerade ausreichend, um mit großen Kites umher zu cruisen. Als ich etwa zwei Kilometer in eine Richtung gefahren war, bekam ich erstmals ein Gefühl für die Ausmaße dieses gigantischen Gletschers. Er besteht aus drei Hauptteilen, die miteinander verbunden sind. Er ist so groß, dass man ihn selbst mit perfektem Wind nicht an einem Tag komplett erkunden könnte. Wir beobachteten das Wet-

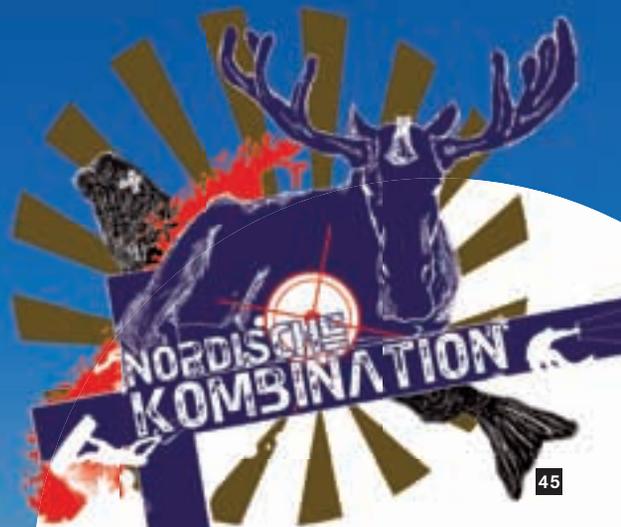


de mangels Windes abgesagt. Wir blieben trotzdem noch zwei Tage in der Gegend und entdeckten weitere Seen zum Kiten. Um jedoch auch noch die Küste Norwegens gesehen zu haben, fuhren wir am dritten Tag die gesamte Nacht durch und erreichten im Morgengrauen Stavanger an der Westküste. Der Wind wehte mit 25 Knoten und der Spot hielt Flachwasser mit kleinen Kickerwellen hinter einer Mole für uns bereit. Solch einen Wind hätten wir uns bereits auf den Seen gewünscht, jedoch benötigt man dafür wohl einfach mehr Zeit. In einer Woche das ganze Land zu sehen und gleichzeitig auch noch perfekte Bedingungen zu finden, sind zu hohe Erwartungen. Natürlich kann man immer auf Nummer sicher gehen und direkt an die Küste fahren. Das war jedoch nicht das Ziel unseres Trips. Wir waren am gleichen Tag auf Schnee und auf Wasser kiten. Man fährt in voller Wintermontur den Berg runter, schält sich in seinen Neo und springt aufs Wasser. So etwas

Trainingseinheit mit meteorologischem Zeitdruck: Vor schneebedeckten Gipfeln trainiert Dylan van der Meij fleißig den Slim Chance. Nur wenige Minuten später erreichte ein Wolkenbruch den See und jagte alle vom Wasser



Bluescreen Shooting: In keinem Fotostudio hätte man den Hintergrund besser hinbekommen. Sebastian Bubmann mit einem Frontflip in luftiger Höhe





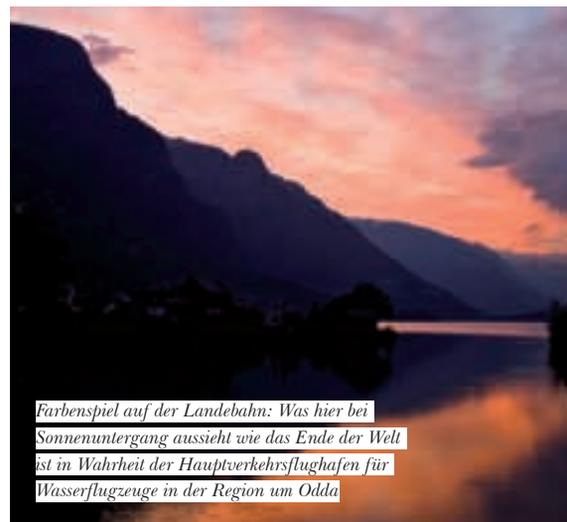
Freestyle mit Fernblick: Dylan mit einem Bunny Hop To Wrapped auf dem Gletscher

habe ich noch nie zuvor erlebt.

Wenn man auf der Suche nach perfekten Kitesurfbedingungen und warmem Wasser ist, gehört Norwegen definitiv nicht zu den Hotspots Europas. Wenn man allerdings auf der Suche nach einer einzigartigen Landschaft, außergewöhnlichen Revieren, Bergen und kristallklarem Wasser ist, dann ist Norwegen die perfekte Wahl. Für einen Trip mit dem Wohnmobil ist es wie geschaffen, da man überall campen darf. Wer Kitesurfen mal aus einer vollkommen neuen Perspektive erleben will, sollte sich Norwegen auf keinen Fall entgehen lassen.



Panoramablick aus dem Zelt: In Norwegen ist wildes Campen nicht verboten. Die schönsten Plätze zum Übernachten liegen an den Ufern der Fjorde

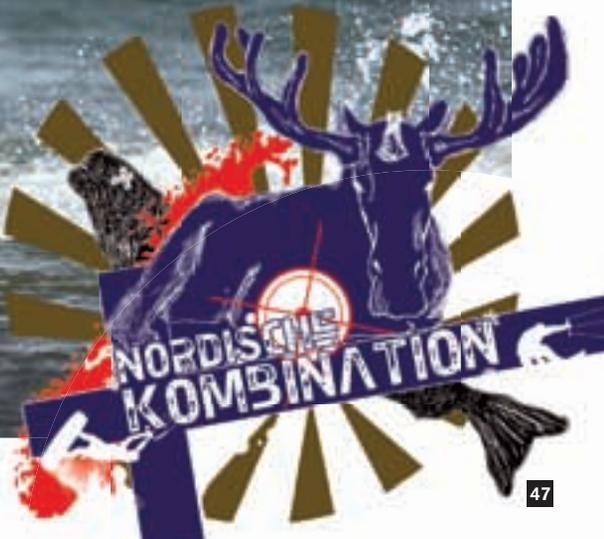


Farbenspiel auf der Landebahn: Was hier bei Sonnenuntergang aussieht wie das Ende der Welt ist in Wahrheit der Hauptverkehrsflughafen für Wasserflugzeuge in der Region um Odda



Ausreichend Luftfeuchtigkeit garantiert: Das Nachtlager am Fuße dieses traumhaften Wasserfalls

Endlich Druck: In Stavanger fand das Trio nach langer Suche Wind für kleine Kites. Dylan van der Meij nutzte die Gunst der Stunde und feuerte einen Raley vor die Linse des Fotografen



THIS IS LIQUID 2K11 FORCE KITES

A KITE FOR EVERY RIDER | EVERY STYLE...



ENVY



HAVOC



HiFi COMP



MAURICIO ABREU



JAMES BOULDING



CHRIS BURKE

FEATURING
**MAX
FLOW**



**LIQUID
FORCE**

KITEBOARDING

LIQUIDFORCEKITES.COM

Pryde Group

Tierische Übernahme

Die Pryde Group vertreibt mit RRD, Cabrinha und NPX gleich drei bekannte Kitemarken. Ab August übernimmt sie nun auch noch den Vertrieb der Sport- und Lifestylemarke „Animal“ für Deutschland und Österreich. Animal wurde 1987 von zwei Surfern in Großbritannien gegründet, da sie beim Surfen ständig ihre Uhren verloren. Die Klett-Uhrarmbänder, die sie damals entwarfen, waren für Animal der Startschuss zum Erfolg. Mittlerweile bietet Animal eine umfangreiche Produktpalette, die von Sport- und Lifestyle-Kleidung bis zu Uhren, Brillen, Schuhen, Taschen und Accessoires reicht. Animal bietet jedes Jahr eine Sommerkollektion mit topaktueller Bademode sowie eine Winterkollektion mit funktionaler Boardwear. Zu beiden Kollektionen gehört jeweils eine umfangreiche Streetwear-Linie für Damen und Herren sowie eine für Kids. Animal wird ab Frühjahr 2011 erstmals in deutschen und österreichischen Windsurf- und Kiteshops zu finden sein. Weitere Infos finden sich auf

www.animal.co.uk oder www.pryde-group.de.



F2

Boardsport trifft Rennsport

Der Boardhersteller F2 kooperiert 2011 pünktlich zum 30-jährigen Bestehen mit VW. Neben dem Branding eines 275 PS starken Scirocco-R-Cup-Fahrzeuges sind gemeinsame Events und Kooperationen geplant. VW-Motorsport-Direktor Kris Nissen zeigt sich erfreut über den neuen Partner: „Wir sind begeistert, mit F2 eine der führenden Lifestyle-Marken für unseren Scirocco-R-Cup gewonnen zu haben. Außerdem setzt die Partnerschaft eine lange Tradition von Volkswagen im Surfsport fort, die in den 60er Jahren mit dem VW-Bus T1 begonnen hat und bis heute andauert.“ Weitere Infos unter www.f2.com.

boot Düsseldorf

Sie ist die weltweit mit Abstand größte Yacht- und Wassersportmesse. Die „boot Düsseldorf“ geht 2011 in ihre 42. Ausgabe. Auch diesmal werden mehr als 1.550 Aussteller aus 50 Ländern ihre Premieren, neue Wassersportausrüstungen und maritime Dienstleistungen in 17 Hallen vorstellen. Ein Revival erlebt dabei die „Beachworld“, der Surf- und Trendsportmarkt in den Hallen 1 und 2. Mit ihr kehren führende Hersteller im Ausrüstungsmarkt zurück, die seit Jahren nicht mehr auf der Messe vertreten waren. In der Beachworld wird es sogar die Möglichkeit geben, Sportarten wie Wakeboarden und Stand-Up-Paddling auf einem Wasserbecken direkt vor Ort auszuprobieren, ein einzigartiges Erlebnis für Besucher und Industrie. 14 Ausrüster zeigen das neueste Material und stehen den Besuchern für Fachgespräche zu den Sportarten Kiten, Surfen, Wakeboarden und Stand-up-

Paddling zur Verfügung. Natürlich wird auch das ein oder andere Schnäppchen auf der Messe zu ergattern sein.

Neben traditionellen Einrichtungen wie dem Segel-Center, dem Sportfischer-Center, der „World of Paddling“ oder dem Tauchsport-Center stehen diesmal zwei weitere Attraktionen auf dem Programm. In der Halle 15 lädt eine Sonderschau zum Strandsegeln, eine weitere Schau stellt Hightech-Projekte im Segelsport vor, unter anderem das Projekt

„Hydroptère“, den Hochgeschwindigkeits-Triamaran des französischen Seglers und Windsurfers Alain Thébault. Die boot 2011 ist vom 23. bis 31. Januar täglich von zehn bis 18 Uhr geöffnet. Die Tageskarte kostet 15 Euro, das Zwei-Tage-Ticket 23 Euro. Die Eintrittskarten berechtigen zur Hin- und Rückfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr VRR. Sie sind bei der Messe Düsseldorf und auch im Online-Vorverkauf unter www.boot.de erhältlich.





Beach & Boat 2011

Leipzig nimmt 2011 Kurs auf die dritte Ausgabe der Wassersportmesse „Beach & Boat“. Rund 140 Aussteller zeigen ihre Angebote, darunter Segel- und Motorboote, Surf-, Kite- und Tauchausrüstungen sowie Urlaubsreisen und Sportkurse. Einen Vorgeschmack auf Sommer, Sonne und Strand liefert auch das breit gefächerte Rahmenprogramm, das sich mit „Tauchen/Unterwasser“ erstmals einen Themenschwerpunkt setzt. In drei Ausstellungsbereichen spiegelt die Messe den Wassersport in all seinen Facetten wider:

Motor- und Segelboote sind bei „Beach & Boat classic“ zu erleben. Aktivitäten wie Paddeln, Tauchen und Schwimmen stehen im Mittelpunkt von „Beach & Boat nature“, wo die Besucher beispielsweise in der „Werkstatt“ beim Bau von Holzbooten zuschauen und selbst Hand anlegen können. Spritzig geht es im Bereich „Beach & Boat fun“ zu, der sich um Trend- und Funsportarten wie Surfen oder Kiten dreht. Hier sorgen unter anderem Wakeboarder mit waghalsigen Vorführungen für Furore. Aber auch allen anderen Akteuren - beispielsweise Stand-Up-Paddlern, Opti-Seglern, Finschwimmern, Kanupolospielern und Windsurfern - steht erneut der 550 Quadratmeter große Pool inmitten der Messehalle 5 zur Verfügung. Auch Messebesucher können hier verschiedene Wassersportdisziplinen testen.

Ganz im Sinne des diesjährigen Mottos „Tauchen/Unterwasser“ wird erstmals ein mit großen Panzerglasscheiben ausgestattetes Tauchbecken installiert. Hier können die Besucher sportliche Demonstrationen beispielsweise im Unterwasserrugby erleben oder Schnuppertauchgänge absolvieren. Die Beach & Boat ist vom 17. bis 20. Februar 2011 täglich von 9.30 bis 18 Uhr geöffnet. Die Tageskarte kostet 8,50 Euro (ermäßigt 6,50 Euro). Kinder von sieben bis zwölf Jahren zahlen 3,50 Euro. Für Kids unter sechs Jahren ist der Eintritt frei. Erstmals steht ab dem 1. Dezember auch ein Online-Ticket zum Ausdrucken zur Verfügung. Alle Karten gelten gleichzeitig für die Verbraucherschau „Haus-Garten-Freizeit“ sowie die mitteldeutsche Handwerksmesse, die beide parallel zur Beach & Boat veranstaltet werden. Weitere Infos auf

www.beach-and-boat.de.

Spleene

new SP-X and X-19



the new SP-X

all terrain Hite

- >>> unbeatable windrange and depower
- >>> awesome unhooked performance
- >>> massive vertical boost
- >>> foolproof water relaunch
- >>> one point inflation system
- >>> 4-line setup
- >>> X-bar for SP-X = 52cm
- >>> 7, 9, 10.5, 12 and 14,5 m²



the new X-19

ultimate lightwind kite

- >>> special designed depower profile
- >>> reduced bridle system
- >>> ultra lightweight construction
- >>> advanced turnig speed
- >>> extreme dynamic stability
- >>> X-bar for X-19 = 58cm
- >>> 19 m²



alles auf grün

Kitesurfen ist ein Vabanquespiel mit dem Wind. Bei dem die Spieler immer und alles auf Grün setzen. Nur allzu oft kommt Blau. Wie man persönlich Einfluss auf diese Farbwahl nehmen kann, verrät uns der DWD



Grün ist die Hoffnung: Wenn der Bildschirm in diesen Farben erstrahlt ist Vollgas angesagt. Dann ballert es an der gesamten Nordseeküste

Text Sabine Schmüdt

Erhöhter Puls, Kribbeln im Bauch, Unruhe - diese Symptome kennt jeder Windsportler beim Blick ins Grüne. Denn diese Farbe bedeutet bei Windfinder, Mucoviento und Co. Wind. Und Wind bedeutet Lust. Das emotionale Gegenteil ist blau. Blau heißt Flaute, und Flaute ist Frust. Wenn die Leidenschaft derart vom Wind abhängig ist, dann greift dessen Vorhersage regelmäßig und tief ins Gefühlsleben ein. Bestimmt Urlaube und Wochenenden, stundenlange Autofahrten, Vorfreude und Laune, ja mitunter sogar Beziehungen. Hinter Windstärke und -richtung wiederum stecken alles andere als Launen der Natur, sondern knallharte Regeln. Deren genaue Kenntnis und Einschätzung kann erheblich helfen, Frust zu vermeiden, wie Windexpertin Sabine Schmidt vom DWD weiß. Deshalb lädt sie uns auf den folgenden Seiten zu einem Kurzstudium in Sachen Wind ein. Bitte einschreiben - aus Blau mach Grün!

Wind ist ein Massestrom. Eine Bewegung also, die stetig auf der Suche nach dem Ausgleich zwischen hohem und tiefem Luftdruck ist. Ursache für das Bestehen unterschiedlichen Luftdrucks und zugleich aller wetterwirksamen Systeme auf unserem Planeten ist die Sonne. Sie sorgt mit ihrer Strahlung dafür, dass sich die Luft der Erde erwärmt. Durch die Neigung der Erde zur Sonne und ihre Rotation um die eigene Achse erwärmt sich die Luft jedoch nicht überall gleichermaßen.

Am Äquator etwa steht die Sonne fast senkrecht und kann nahezu ungehindert auf die Erde einstrahlen. So erwärmt sich die Luft sehr schnell, dehnt sich aus, wird leichter und steigt auf. Der Druck auf die umliegenden Luftschichten nimmt ab, der Luftdruck fällt.

„Gestatten: Wind“

Kältere Luft hat hingegen eine größere Dichte als warme Luft. Sie ist schwerer und sinkt ab. Der Druck auf die umliegenden Schichten nimmt zu, der Luftdruck steigt. Durch die unterschiedliche Erwärmung der Erde durch die Sonne entstehen also Gebiete mit unterschiedlich hohem Luftdruck. Es entwickelt sich ein Druckgefälle vom hohen zum tiefen Luftdruck, der sogenannte Druckgradient. Er ist der Motor für die Entstehung von Luftstrom zwischen einem Gebiet mit hohem Druck und einem Gebiet mit niedrigem Druck. Dabei geht es immer vom hohen in Richtung des tiefen Luftdrucks. Je größer der Unterschied zwischen den Luftdrücken ist, umso heftiger strömen die Luftmassen in das Gebiet mit dem niedrigeren Luftdruck und umso stärker ist die Luftbewegung – das ist der Wind!

Neben dem Druckgradient wirken aber noch andere Kräfte auf den Wind, zum Beispiel die sogenannte Corioliskraft. Sie entsteht durch die Rotation der Erde um ihre eigene Achse. Am Äquator dreht sich die Erde schneller als an den Polen. Bewegt sich also ein Luftpaket auf seinem Weg vom hohen zum niedrigen Luftdruck, aus seiner Ursprungsregion heraus, behält es seine Geschwindigkeit bei. Die Drehgeschwindigkeit der Erde hingegen ändert sich. Ein Luftpaket das sich von Norden nach Süden bewegt, ist also langsamer als die Erde unter ihm und wird scheinbar nach Westen abgelenkt (siehe Bild 2 – Linksdrehung von Zyklonen auf der Nordhalbkugel). Bewegt es sich von Süden

nach Norden verhält es sich umgekehrt. Das Luftpaket ist schneller als die Drehgeschwindigkeit der Erde und wird scheinbar nach Osten abgelenkt. Somit sorgt die Corioliskraft auf der Nordhalbkugel für eine Ablenkung des Windes nach rechts und auf der Südhalbkugel nach links. Zudem bewirkt sie, dass sich die Luft um die Druckgebiete herum bewegt und nicht dem Verlauf des Druckgradienten folgend in das jeweilige Zentrum hinein strömt.

Hochdruckgebiete (Antizyklone) bewegen sich in unseren Breitengraden also im Uhrzeigersinn, Tiefdruckgebiete (Zyklone) entgegen dem Uhrzeigersinn. Würden nur die Druckgradientkraft und die Corioliskraft auf den Wind wirken, käme es nie zu einem Druckausgleich. Der Wind würde nicht aufhören zu wehen. Wir könnten jeden Freitagnachmittag mit der Gewissheit ans Meer fahren, bis Sonntagabend etliche Stunden auf dem Wasser zu haben. Ein Traum für Kitesurfer, gäbe es da nicht die Reibungskraft. Sie sorgt dafür, dass der Wind in den bodennahen Schichten durch die unterschiedliche Beschaffenheit der Erdoberfläche abgebremst wird. Durch diese Reibung wird die Corioliskraft ausgebremst. Der Wind kann also in das Zentrum des Tiefdruckgebietes einströmen und den Druckausgleich herstellen.

Wind entsteht aus mehreren Kräften:

Die Druckgradientkraft wirkt zwischen Hoch- und Tiefdruckgebieten und ruft den Druckausgleich hervor. Die Corioliskraft lenkt die Luftströmung ab. Die Reibungskraft drosselt den Wind in den erdbodennahen Luftschichten, bremst die Corioliskraft und verursacht so den eigentlichen Druckausgleich.

Doch was bedeutet das für die Praxis? Wie kann man den Wind in den Wetterkarten finden, wie das Kartenmaterial selbst interpretieren und eine eigene Windvorhersage für das Wochenende zusammenstellen? Das ist für Kiter die wichtigste Frage.

Orte gleichen Luftdrucks werden in den Wetterkarten mit Linien verbunden. Diese Linien werden in der Meteorologie als Isobaren bezeichnet. Dargestellt werden sie in Abständen von fünf Hektopascal (hPa), der Maßeinheit des Luftdrucks. Je näher die Isobaren aneinander liegen, desto größer ist das Gefälle und desto stärker weht der Wind. Liegen die Isobaren um den Kern eines Tiefdruckgebietes, also sehr eng beieinander, kann man - mit dem

Linksdrehung von Zyklonen auf der Nordhalbkugel (vereinfacht)

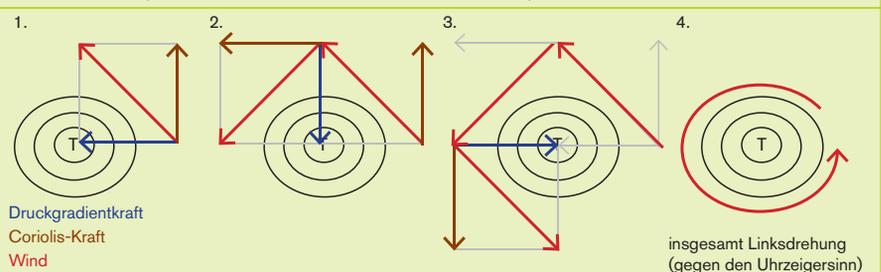




Foto: Learning Nockel

Der Tisch ist gedeckt: Wenn sich Kapstadts Tafelberg in sein typisches Wolkengewand hüllt, ist der berühmte „Cape Doctor“ da. Dieser Fallwind entsteht durch den starken Temperaturunterschied zwischen dem kalten Meer und dem heißen Land. Er verstärkt den Wind regelmäßig nachmittags thermisch, dann sind sechs Beaufort und mehr garantiert

Wissen, dass der Wind auf der Nordhalbkugel immer entgegen dem Uhrzeigersinn in das Zentrum des Tiefs hineinströmt - nicht nur die Windrichtung erkennen, sondern auch, ob es sich überhaupt lohnt, an den Spot zu fahren. Da Wind immer parallel zu den Isobaren weht, ist es relativ einfach, die Windrichtung aus einer Wetterkarte heraus zu lesen.

Windsysteme

Auf der Erde unterscheiden wir verschiedene Windsysteme. Auf der einen Seite global wirksame Systeme wie Passat- und Monsunwinde, auf der anderen Seite regionale Windsysteme wie das Land-See-Windsystem, das Berg-Tal-Windsystem oder die Fallwinde. Kenntnis über die Wirkungsweise der Systeme erleichtert Kiteman zum Beispiel die Suche nach dem perfekten Urlaubsziel. Reist man dem Passat hinterher, ist Spaß vorprogrammiert. Aber auch der Monsun weht sehr zuverlässig und beständig.

Seewindeffekt

Die Luft über dem Land wird tagsüber von der Sonne erwärmt. Die erwärmte Luft wird leichter und steigt auf, der Luftdruck sinkt. Das Meer erwärmt sich hingegen viel langsamer. Folglich hat die kältere Luft über dem Meer eine höhere Dichte, ein größeres Gewicht und somit einen höheren Luftdruck. Diesen versucht sie an den niedrigeren Luftdruck anzugleichen, was Strömung erzeugt - aufländiger Wind entsteht. Je größer der Temperaturunterschied zwischen der Luft an Land und der über dem Meer ist, desto schneller strömt kalte Luft nach, und der Wind wird stärker. Dieser sogenannte Seewindeffekt tritt ab einem Temperaturunterschied von etwa zehn Grad Celsius zwischen Land und Meer auf. Daher setzt der Seewind, der auch Thermik genannt wird, meist erst ein, wenn das Tagesmaximum der Lufttemperatur erreicht ist. Seewind ist in Deutschland im Mai und Juni am stärksten ausgeprägt, wenn

das Land sich schon gut aufgeheizt hat. Um den Seewind optimal nutzen zu können, sollte man sich die Grundrichtung des Windes bei den Vorhersagediensten anschauen. Weht der Wind beispielsweise aus südöstlicher Richtung, ist es sinnvoll sich einen Strand zu suchen, der möglichst genau nach Südosten ausgerichtet ist, weil der Grundwind um den Seewind bereichert wird. Kommen zu acht Knoten Grundwind zehn Knoten Seewind hinzu, ergeben sich also bei optimaler Spotwahl 18 Knoten Gesamtwind. Der Seewind tritt in Deutschland an der Ostsee übrigens häufiger und stärker auf als an der Nordsee. Besonders bei Wind aus östlichen

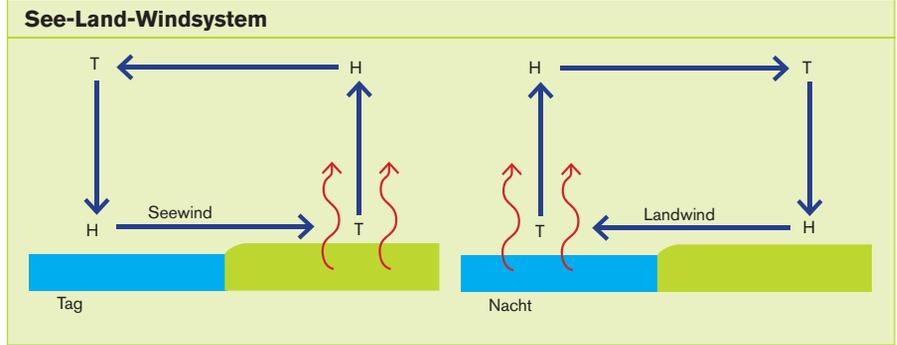
Passat:

Anzutreffen ist dieser sehr beständige, immer wiederkehrende und mäßig starke Wind in den tropischen Seegebieten. Seine Ausdehnung reicht bis 23,5 Grad nördlicher bzw. südlicher Breite. Je nach Jahreszeit wandert er mehr nach Norden oder Süden. Der Passat ist ein meist trockener Wind. Überstreicht er jedoch große Meeresflächen, nimmt er viel Feuchtigkeit auf und bringt als aufländiger Wind in den Küstenregionen hohe Niederschläge.

Richtungen wird das Tiefenwasser der baltischen See an die Oberfläche gedrückt. Dieses sehr kalte Wasser führt zu einer noch deutlicheren Temperaturdifferenz zwischen der Land- und der Seeluft, was den Seewindeffekt anpeitscht. Nachts kehrt der Wind wegen der veränderten Temperaturen um. Das Land kühlt sehr viel schneller ab als das Meer. Die Luft über Land sinkt ab und fließt in das Gebiet mit der wärmeren, leichteren Luft über dem Meer. Da die Temperaturdifferenz zwischen der Luft über dem Land und der über dem Meer nachts nicht so ausgeprägt ist wie am Tag, ist der Landwindexpekt sehr viel schwächer als der Seewindexpekt.

Berg-Tal-Windsystem

Die Sonne erwärmt in den Bergen vormittags zunächst die Talhänge und die Gipfel. Dadurch sammelt sich in den Tälern die schwere und kalte Luft. Die warme Luft über den Gipfeln steigt



vom hohen zum tiefen Luftdruck. Auch in diesem System kehrt sich nachts der Effekt um. Wenn die Täler gegen spätes Nachmittag Wärme abgeben und die Gipfel bereits abkühlen, befindet sich im Tal tiefer Luftdruck und auf dem Berg hoher Luftdruck. Der Wind weht also vom Gipfel zum Tal. Der Malojawind vom Bergell zum Engadin ist ein bekanntes Beispiel für Talwind und kann besonders in den Monaten Juli bis Oktober sturmähnliche Stärke erreichen.

Fallwinde

Luftmassen werden gelegentlich sogar regelrecht zum Aufsteigen gezwungen. An Gebirgen tritt dieses Phänomen häufig auf. Während die Luftpakete den Gipfel überströmen, verringert sich meist der Durchmesser des zu durchquerenden Gebiets. Ähnlich wie bei einem sich verengenden Wasserrohr, werden die Luftpakete dabei zusammengedrängt und mit hoher Geschwindigkeit auf der anderen Gebirgsseite in das Tal entlassen. Man spricht dann von

Fallwinden oder auch von Föhn. Der Mistral ist ein bekanntes Beispiel für Fallwind. Beim Mistral wird die Luftmasse jedoch nicht angehoben sondern kanalisiert. Er entsteht, wenn sich über der Biskaya ein Hoch befindet und über dem Mittelmeer ein Tief. Die Luftpakete müssen dann auf ihrem Weg in Richtung Mittelmeer durch das Rhonetal. Diese schmale Passage bewirkt eine Kanalisierung des Windes und führt zu hohen Windgeschwindigkeiten.

Aber welches ist nun die perfekte Windrichtung an der Nordsee, oder in Süddeutschland? Welcher Spot ist der windsicherste im Norden? Wohin fahre ich am besten in den Kite-Urlaub? Diese Fragen stellt sich jeder Kiter irgendwann einmal. Sie sind anhand der Wetterkarten und der regionalen Windsysteme und -phänomene leicht zu beantworten. In Nordeuropa sind Wetterlagen mit West- bis Nordwestwinden immer eine Windgarantie. Bildet sich ein Tief, das von Großbritannien in Richtung Deutsche Bucht zieht, und parallel dazu über Skandinavien ein

Monsun:

Dieser richtungsstabile und ebenfalls sehr beständige Wind ist im Einflussbereich der Passate zu finden. Die Besonderheit der Monsunwinde liegt in der zweimaligen Umkehr der Hauptwindrichtung im Verlauf des Jahres. Hervorgerufen werden Monsunwinde durch den unterschiedlich hohen Stand der Sonne bei ihrer Wanderung durch die Wendekreise und die damit einhergehende, unterschiedlich starke Erwärmung der Erdoberfläche.

auf, wodurch ein Tief entsteht. Die schwere Luft im Tal bewirkt hingegen hohen Luftdruck. Somit weht der Wind aus dem Tal zum Gipfel, was zunächst ungewöhnlich erscheint. Aber wie wir gelernt haben, ist der Wind der Druckausgleich



Typische Bewölkung für starken Wind: Ist in Nordeuropa eine Kaltfront im Anmarsch, nimmt der Wind schnell und markant zu, wird aber auch gerne böig

Foto: Wolfgang Panhans



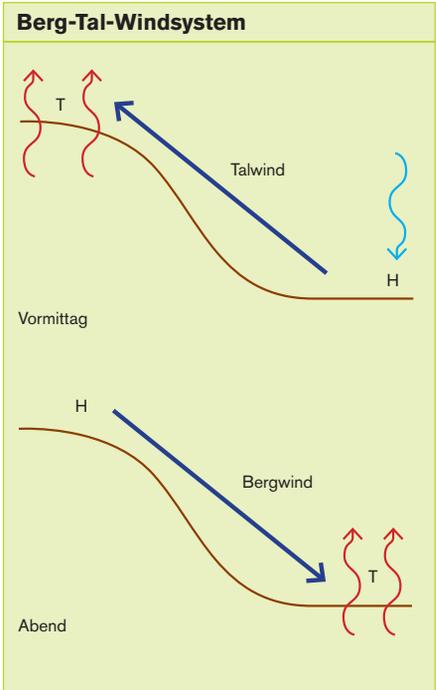
Hochdruckgebiet (im besten Fall ein kräftiges, mit einem Kerndruck von 1025 hPa) liegt, dann gibt es an Deutschlands Küsten reichlich Wind. Nimmt dieses Tief nicht den Weg über die Deutsche Bucht in die norddeutsche Tiefebene, sondern zwingt sich durch die Meerenge zwischen Dänemark und Skandinavien, dann gibt es sogar richtig Sturm. In Süddeutschland hingegen sind Kiter auf die Thermik an den Bergseen angewiesen. Dort empfiehlt es sich im Sommer, die großen Alpenseen aufzusuchen. Dort setzt meist mittags Wind ein. Ein wirklich zuverlässiger Begleiter im Sommer am Silvaplana See in der Schweiz ist der Malojawind. Seine thermischen ‚Brüder‘ sorgen für eine ähnlich gute Zuverlässigkeit am Neusiedler See in Österreich, sowie am Gardasee in Italien.

Prinzipiell gilt

Kommt ein Tiefdruckgebiet mit einem sehr niedrigen Kerndruck und sehr eng beieinander liegenden Isobaren, dann gibt es Wind. Den Urlaub im warmen Süden zu planen, ist keineswegs schwieriger. Dort weht der Wind in den Passatwindregionen am beständigsten. Diese wandern durch die Jahreszeiten bedingt mal mehr nach Süden, mal mehr nach Norden. Von November bis in den März hinein eignet sich Südamerika für einen windsicheren Kiteurlaub. Von November bis Januar eher Brasilien. Ab Mitte Februar bis in den April eher Venezuela. Südafrika ist von November bis Mitte Februar ein gutes Reiseziel, wenn der sogenannte „Cape doctor“ mit sechs Windstärken bläst. Dieser thermische Wind des Kaps entsteht durch den massiven Temperaturunterschied zwischen dem zehn Grad kühlen Wasser und der 30 Grad heißen Luft über Land.

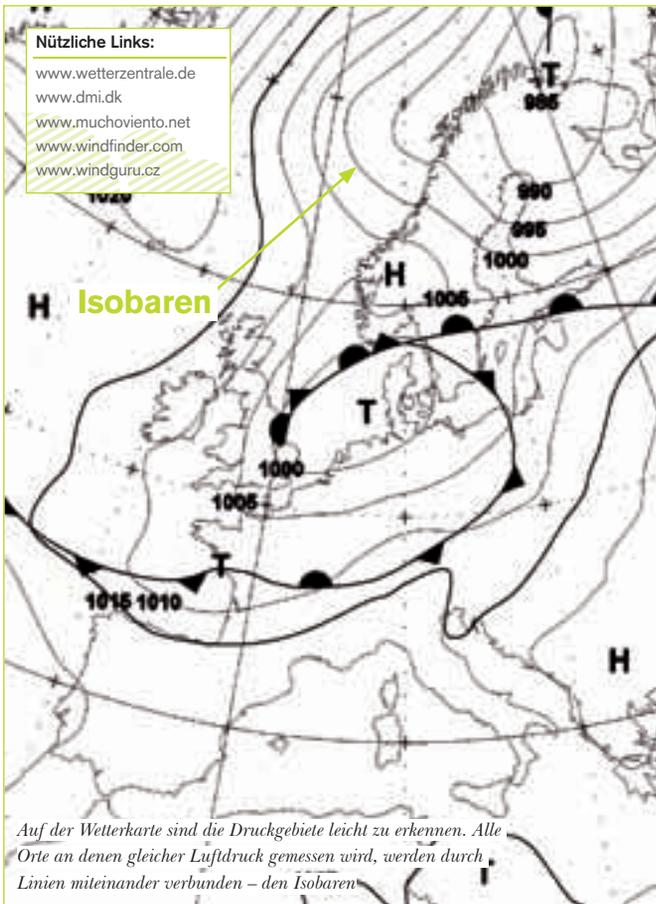
Bitte Sicherheitsgurte schließen: Wenn der Talwind vormittags die Hänge hinaufjagt, werden Snowkiter zu Gleitschirmfliegern. Allerdings steigt die Gefahr, dem Aufwind nicht mehr zu entkommen. Deshalb gilt: experts only!

Foto_ Stefan Kubaek



Nützliche Links:

www.wetterzentrale.de
www.dmi.dk
www.muchoviento.net
www.windfinder.com
www.windguru.cz



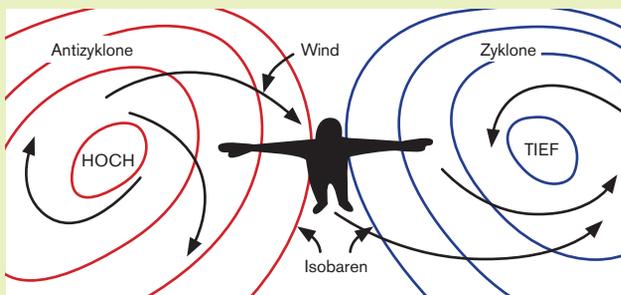
Auf der Wetterkarte sind die Druckgebiete leicht zu erkennen. Alle Orte an denen gleicher Luftdruck gemessen wird, werden durch Linien miteinander verbunden – den Isobaren

In Asien ist die beste Reisezeit ebenfalls unser Winter, wenn in Südvietsnam der Passatwind aufspielt. Dann wird Mui Nee zum Mekka der Kiter und Windsurfer.

Wie man sieht, ist Wind also alles andere als Glückssache. Mit dieser Grundkenntnis der Physik, der globalen und regionalen Windsysteme sowie Verständnis für Wetterkarten ist es gar nicht so schwer, zu jeder Jahreszeit den richtigen Moment und Spot mit sattem Wind zu finden.

fs

Basics um den Wind zu finden:



- /// Wind entsteht durch die unterschiedlich starke Erwärmung der Erdoberfläche durch die Sonne.
- /// Wind weht immer vom hohen zum tiefen Luftdruck.
- /// Wind weht auf der Nordhalbkugel entgegen dem Uhrzeigersinn um ein Tief herum und im Uhrzeigersinn aus dem Zentrum eines Hochs heraus. Auf der Südhalbkugel ist es genau anders herum.
- /// Je enger die Isobaren in den Bodenwetterkarten sind, desto höher ist die Windgeschwindigkeit.
- /// Wind weht immer parallel zu den Isobaren.



NEW MODELS DUSK & DAWN - WWW.TRIGGERNAUT.DE



DUSK

FROM DAWN TILL

MITU,
YOU TOO?!

Wave world champion
MITU Monteiro trägt die
Modelle DUSK & DAWN

WWW.TRIGGERNAUT.DE



HÄNDLER-
ANFRAGEN
ERWÜNSCHT!
info@triggernaut.de



TEST C-Kites 2011

Auf höchstem Niveau

Sie sind die Kites der Könner. Mit ganz speziellen Vorteilen für wenige und hohen Ansprüchen für die meisten. Nur C-Kites bieten die Kraft und Bissigkeit für den ganz großen Newschool. Unser Test gibt Überblick über den Entwicklungsstand der modernen Ur-Kites

IN DIESEM TEST

SLINGSHOT **FUEL**



LIQUID FORCE **HIFI COMP**



NAISH **TORCH**



NORTH **VEGAS**





Das vielbeschworene „C-Kite-Feeling“

Zum einen ist es die Direktheit. Bei einem C-Kite weiß der Pilot dank der präzisen Rückmeldung auf der Bar jederzeit, was der Kite macht und – noch viel wichtiger – mit welcher Intensität er auf einen Lenkimpuls bei ein- und ausgehakten Manövern oder in der Welle reagieren wird. Böse Überraschungen während komplizierter Handpass-Manöver oder Kite-loops sollen so ausgeschlossen werden. Zum anderen ist es der tiefe Stand im Windfenster. Diese zentrale Eigenschaft produziert bei Sprüngen mit gestelltem Kite die gewaltige Kraft für den Absprung, den sogenannten Popp. Diesem permanent hohen Zug muss die Boardkante gleichermaßen kraftvoll wie sensibel entgegen ge-

setzt werden - auch bei hohen Oldschool-Sprüngen. Auf diese Weise können sich erfahrene Freerider mit einem C-Kite extrem explosiv in den Orbit schießen.

Wichtigste Eigenschaften eines C-Kites'

- //tiefer Stand im Windfenster
- //direktes Bargefühl
- //Explosivität beim Absprung
- //Kraftabbau zur Landung hin
- //rundes, gleichmäßiges Drehen

Zweitrangige Anforderungen'

- //Komfort
- //Windbereich
- //Wasserstart

Das es sie immer noch gibt, ist ein kleines Wunder. Denn C-Kites sind so alt wie der Sport selbst, ja sie machten das moderne Kitesurfen überhaupt erst möglich. Und ihre tiefe C-Form gab den Namen: C-Kite - er beschreibt heute ein ganz eigenes Segment. Genauso urtümlich war lange Zeit auch der Charakter der C-Kites: bärenstark, fast ohne Depower, kompromisslos sportlich und knallhart zu fahren. Viel zu anstrengend für Otto-Normal-Kiter. Deshalb gehören sie längst zu den bedrohten Kitearten, zumindest seitdem Mitte der Nullerjahre die flacheren Kappenformen Bow, Hybrid und Delta aufkamen. Deren riesige Depower, der große Windbereich, bessere Wasserstarteigenschaften und das weiche Bargefühl setzten dem hohen C fehtig zu. Eines aber können die neumodischen Komfort-Kites immer noch längst nicht so gut: das direkte Umsetzen von Lenkbefehlen und die maximale Vorhersehbarkeit bei ausgehakten Manövern. Was für normale Kiter eher unangenehme Eigenschaften sind, ist für die wichtige Wettkampf-Disziplin „Newschool“ wichtiger als alles andere.

„Unter keinem anderen Schirm lassen sich solch atemberaubende Kräfte erleben“

Genau das rettete den C-Kites das Überleben. Um die Schirme der Profis aber dennoch markt- und somit lebensfähig zu halten, begannen viele Hersteller, ihren letzten verbliebenen C-Kite-Modellen moderne Eigenschaften einzuhauchen. Zunächst knüpften sie eine Fünfte Leine an die Fronttube. Zwar kostete diese etwas Bissigkeit, brachte aber mehr Depower, Komfort und vor allem Wasserstartbarkeit. Und im ausgehakten Einsatz blieben die C-Kites den „neumodischen“ Konzepten weiterhin haushoch überlegen. Schwerfälliger waren die C-Kites immer noch, viele zeigten gar eine Drehfreude wie behäbige Erntemaschinen und setzten dabei schier unbändige Kräfte frei. Kite-loops blieben ein Wagnis. Auch hier griffen die Hersteller erfolgreich ins Tuch - mit überraschend positiver Nebenwirkung, plötzlich eignen sich viele C-Kites auch ganz hervorragend für die Welle. Dank ihrer moderaten Zählung sind die C-Kites heute immer noch am Leben. Raue Kerle sind viele derweil geblieben, Spezialisten für fortgeschrittenen, hochtechnischen Newschool, für knüppelhaften Wakestyle und brachiale Megaloops. Wer einen reinrassigen C-Kite an die Leinen nimmt, muss auch 2011 Fahrkönnen und Erfahrung mitbringen. Die Belohnung ist dann aber groß. Unter keinem anderen Schirm lassen sich solch atemberaubende Beschleunigungswerte und Kräfte erleben. Mehr Adrenalin geht nicht, zumindest nicht im Kiten.

Slingshot_Fuel 2011 (11qm)

BRAND-BESCHLEUNIGER

Er ist ein Anachronismus und die dienstälteste Kiteline der Welt. Das kompromisslose Megaloop-Instrument von Ruben Lenten behauptet sich auch dieses Jahr. Nicht nur bei Slingshot.

Waageleinen? Deltapeilung? Nie gehört. Auch dieses Jahr ist beim „Fuel“ Purismus Programm, kein anderer Schirm verzichtet so konsequent auf die Weichmacher der modernen Kitewelt. Der Schirm ist so ehrlich C-Kite wie vor zehn Jahren. Und genau so lange hält Slingshot mittlerweile schon an ihm fest. Treue wird eben hoch gehalten bei den US-Amerikanern, deshalb feiert der Fuel mit Modelljahr 2011 Jubiläum. Während dieser langen Zeit ist er dem C-Kite-Konzept bedingungslos treu geblieben, hat sich im grafischen Erscheinungsbild allenfalls minimal verändert. Nicht zuletzt wegen Slingshots bekanntestem Teamfahrer und Fuel-Mitentwickler Ruben Lenten. Auch in seiner zehnten Generation hat es der Fuel geschafft, seine Leistung weiter zu steigern. Im amerikanischen gibt es dazu

eine ganz passende Redewendung: „Fuel the fire!“, die das Anheizen eines bereits lodern des Feuers bezeichnet. Viel besser kann man die Weiterentwicklung von Slingshots C-Kite nicht beschreiben. Unglaublich, dass es Designer Tony Logoß Jahr für Jahr gelingt, immer noch eine Schippe drauf zu legen. Auch im Modelljahrgang 2011 präsentiert sich der Fuel bissig wie ein Pitbull und bleibt die Referenz unter den Wake- und Newschool-Kites. Dank seiner steiferen Kappe wirkt der Fuel in der Steuerung noch direkter und steht noch stabiler am Himmel als sein Vorgänger. Kiteloops gelingen zwar vorhersehbarer, sind aber nicht minder heftig. In ihnen wird klar, warum der Barbelag dermaßen griffig gefertigt ist. Die Verarbeitung von Tuch und Struts ist gewohnt robust.



Rider' Uwe Schröder

Foto' Sabine Baerwald

FLUGEIGENSCHAFTEN

Windbereich' Der Fuel will bewegt werden. Vor allem bei wenig Druck im Schirm. Dann ist kraftvolles Sinussen gefragt, was allerdings auch besonders effektiv in Vortrieb umgesetzt wird. Für einen so klassischen C-Kite geht der Fuel erstaunlich früh los. Im oberen Windbereich lässt sich die stabile Kappe lange kontrollieren, allerdings nur mit versiertem Einsatz der Boardkante.

Safety' Wenn der Fuel über die Safety eingehakt wird, kann es passieren, dass die Bar bis zum Kite hoch rauscht und sich die Leinen verheddern. Da der Fuel keine Fünfte Leine besitzt, muss der Kite erst auf den Rücken gelegt werden und kann dann über eine Steuerleine gestartet werden. Das erfordert Kraft und gute C-Kite-Erfahrung. Wer die nicht besitzt, sollte sich zunächst in stehetiefem Wasser eingewöhnen.

Springen' Schon im unteren Windbereich produziert der Fuel explosiven Lift. Die Hangtime ist gut und gewinnt mit zunehmendem Wind noch weiter hinzu. Ausgehakt ist und bleibt der Fuel die absolute Referenz. Die Gründe dafür: Er stellt besten Kraftaufbau beim Absprung bereit, bewegt sich keinen Millimeter nach oben oder unten und baut zur Landung hin den Druck maximal ab, all dies kombiniert mit hervorragender Kontrolle.

Bargefühl' Der Druckpunkt ist perfekt ausbalanciert. Für das unmittelbare Umsetzen von Lenkbefehlen in Kraft müssen hohe Steuerkräfte in Kauf genommen werden.

Komfort' Bis auf den unvergleichlich stabilen Stand am Himmel schenkt der Fuel seinem Fahrer nichts. Selbst das Höhelaufen muss mit der Boardkante hart erarbeitet werden.

Drehen' Mittlere bis weite Radien setzen enorme Kräfte frei. Achtung in Kiteloops: Hier dreht der Fuel immer und ausschließlich in großen, runden Radien!

EINSATZBEREICH

Freeride' Ab dem mittleren Windbereich läuft der Fuel auch gestellt geflogen Höhe, mittleres Fahrkönnen und gute Geschwindigkeit vorausgesetzt. Ein Freerider wird dennoch nicht aus ihm, der RPM stellt den besseren Kompromiss aus Freeride und Freestyle dar.

Freestyle' Der Fuel ist die Macht. Ob Wakestyle, Newschool und sogar Oldschool - er beherrscht alle Sprungstile perfekt.

Wave' Aufgrund seiner Stabilität lässt sich der Fuel auch in der Welle fliegen. Allerdings nur wenn er mitschwebt. Wenn man ihn mitlenken möchte, sind seine Drehradien zu weit.



Die gleichmäßige Verteilung der Fläche ist exemplarisch für einen reinrassigen C-Kite und wurde beim Fuel konsequent umgesetzt.



Quadratisch, klassisch, gut. Das martialisch anmutende Tip verläuft für bessere Depower im Bereich der Flugleinenanknüpfung leicht diagonal. Im Tip wurde wenig Dacron verbaut.



Slingshots One-Pump-System war das Erste auf dem Markt. Das Einlassventil wird über eine Plastikcappe gesichert.



Über die variable Anknüpfung der Flugleinen kann das Bargefühl eingestellt werden. Ganz unten angeknüpft ist die Depower höher, die Barkräfte sind am niedrigsten.



„Wake“ steht für die obere Anknüpfung der Flugleinen. Dann ist der Fuel maximal direkt, blüßt aber etwas Depower-Vermögen ein.



Der Fuel will häufig nachjustiert werden. Dann ist die Bedienung des Klemmen-Adjusters auf dem Chicken Loop schwerfällig und mitunter mühselig. Der Bargrip ist vorbildlich.



Der Fuel ist äußerst robust verarbeitet, Kevlar-Patches sind am gesamten Kite großzügig verteilt.



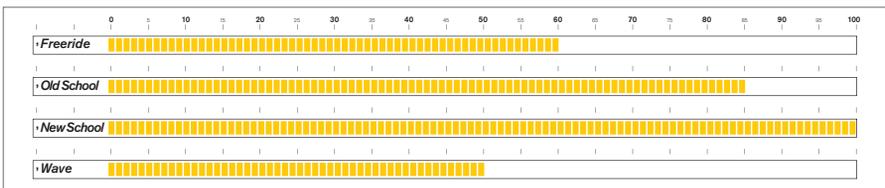
Purismus von der Kappe bis zur Bar: Slingshot-Designer Tony Logosz verzichtet auf sortierende Bungeeleinen, weil es nicht in sein optisches Konzept passt.



Auch bei der Bar für den Fuel gibt es den selbstausdrehenden Swivel an den Flugleinen. Leider funktioniert dieser nur widerwillig.

Fuel

Größe	6	7	9	11	13
€ Kite only	1159,-	1199,-	1239,-	1299,-	1369,-
€ Kite kompl.	1289,-	1329,-	1369,-	1429,-	1499,-



Vertrieb//Slingshot Germany//Tel: 0431-3180295
 info@slingshotkiteboarding.de//www.slingshotsports.com

Fazit'

Der Fuel bleibt auch in seiner zehnten Generation die Freestyle-Referenz. Dabei richtet er sich nicht nur an Profis. Normalsterbliche Kiter sollten allerdings Erfahrung mitbringen. Und ihn niemals durchloopen, ohne gebührend darüber nachgedacht zu haben!

Naish_Torch 2011 (11 qm)

TÄTOWIERTE FREESTYLE-MASCHINE

Beschleunigungswerte einer Rakete und das Aussehen eines hawaiianischen Türstehers - damit ist der „Torch“ 2011 einer der puristischsten C-Kites auf dem Markt. Wir nehmen das Arbeitsgerät des amtierenden Freestyle-Weltmeisters Kevin Langeree auf den Prüfstand

Naish ist ziemlich großspurig. Zumindest in der Bezeichnung seines Supersportlers „Torch“. Er sei der Maßstab aller C-Kites. So sind sie halt, die US-Amerikaner. Okay, eine plötzlich aufkeimende Modeerscheinung ist der Torch sicher nicht. Immerhin vertraut Naish seit über fünf Jahren auf das klassische Konstruktionsprinzip, selbst als die gesamte Kitelinie auf den Sigma-Shape umgestellt wurde, blieb der Torch seiner C-Kite-Konstruktion treu. Wenn auch nicht ganz lupenrein, da er von Anfang an eine Fünfte Leine hatte - genauso wie den Erfolg. Aufgrund der verbesserten Depower wurde er nicht nur von den Teamfahrern geordert, sondern fand auch reißenden Absatz beim Endkunden. Damit sich das auch 2011 nicht ändert, erhielt der Torch abermals eine Leistungssteigerung, und die verlangt mehr denn je nach einem erfahrenen Piloten. Das liegt in erster Linie an den hohen Beschleunigungswerten. Bei kurzen Sprints innerhalb des Windfensters ist der Torch nicht zu bremsen und entwickelt eine progressive Kraft, die es nicht nur ausgehakt in sich hat. Erfahrenen Piloten offenbart der Torch dank seiner

hohen Fluggeschwindigkeit zudem exzellente Oldschool-Sprungqualitäten. Auch optisch hat er sich mit polynesischen Grafiken im Tattoo-Style wie die übrigen Naish-Kites schwer in Schale geworfen. Doch zu keinem anderen passt diese Optik besser als zum Torch. Auch die neue „Solid Frame“-Konstruktion schmückt ihn. Sie ist durch stabile Dacronstreifen gekennzeichnet, die alle Fluchtuchpaneele umfassen. Das soll den Kite deutlich widerstandsfähiger und stabiler machen. Die Bar wurde an einigen Punkten sinnvoll überarbeitet, der Adjuster aber sitzt immer noch auf dem Chickenloop, wo er umständlich zu bedienen ist. Neu ist eine Öse am Adjustertampen, in der die Safety-Leash eingehakt werden kann. Das ist dann zwar immer noch der „Suicide“-Modus, in dem der Torch nicht vollständig ausweht, aber immerhin maximal entkräftet. Mit dem Belag der Bar hat es Naish etwas zu gut gemeint und zu viel Kontur eingearbeitet. Die Qualität der Kappe ist wie immer bei Naish ausgesprochen hochwertig und setzt tatsächlich Maßstäbe.



Rider' Uwe Schröder

Foto' Sabine Baerwald

FLUGEIGENSCHAFTEN

Windbereich' Korrekt eingelenkt, marschiert der Torch dank seiner hohen Fluggeschwindigkeit flott los. Das gestreckte Profil und die aufgespreizten Tips erfordern viel Erfahrung und Feingefühl beim An- und Depowern. Im oberen Windbereich muss die Boardkante aktiv eingesetzt werden, um den Torch auszubremsen.

Safety' Wird die Safety-Leash in der Fünften Leine eingehängt, stürzt der Torch ohne Restzug vom Himmel. Weil die Fünfte Leine jedoch keinen Stopper besitzt, läuft die Bar mitunter bis zum Kite hoch und kann Leinsalat bilden, der die Session beendet.

Springen' Dies ist die absolute Paradedisziplin des Torch. Mit unvergleichlicher Explosivität katapultiert er den Fahrer in den Luftraum, und zwar ein- wie ausgehakt. Wo andere Kites mit der Geschwindigkeit eines Fahrstuhls liften, ähnelt der Torch eher einer Rakete.

Bargefühl' Präzise wie eh und je. Der Torch reagiert äußerst folgsam auf Lenkbefehle. Die Haltekräfte sind im mittleren, die Steuerkräfte im hohen Bereich.

Komfort' Die Leistungsspitzen des Torch sind gewaltig. Das stellt hohe Anforderungen an den Fahrer. Um das Überziehen der Tips zu vermeiden, bedarf es einer sensiblen Hand an der Bar.

Drehen' Der Torch dreht seine Kreise in mittleren Radien. Dank hoher Fluggeschwindigkeit und runder Flugbahnen produzieren Kite Loops satte Querschleunigung.

EINSATZBEREICH

Freeride' Fahrer, die sich mit dem Wechselspiel aus An- und Depowern gut auskennen, werden keine Probleme haben, den Torch in Gang zu bekommen. Generell ist Naishs Supersportler wegen seiner Progressivität aber eher höheren Könnensstufen zu empfehlen.

Freestyle' Springen ist das Metier des Torch. Auch Oldschool. Und Newschool-Neulinge seien gewarnt: Bei ausgehakten Sprüngen geht es progressiv zur Sache.

Wave' Der Torch dreht schnell, setzt in den Turns aber mitunter erhebliche Kraft frei. Vorausgesetzt der Adjuster wird häufig und richtig bedient, kann er in der Welle auch gestellt geflogen werden – mit hohem Fahrkönnen sogar ausgehakt.



Innerhalb unserer Testgruppe hat der Torch die höchste Streckung, also den größten Aspect Ratio. Die Fünfte Leine ist so konzipiert, dass sie immer auf Spannung ist und das Profil unterstützt.



„Solid Frame“ heißt Naishs Rahmenkonstruktion, bei der Fronttube, Struts, Tips und Abströmkante von robustem Segeltuch eingefasst werden - zu erkennen an den polynesischen Grafiken.



Neu ist die verbesserte Zugänglichkeit zum One-Pump-System „Octopus“ für bequemere Reparaturen. Das Einlassventil besitzt jetzt eine Rückschlagsicherung.



Je weiter zur Mitte die Flugleinen angeknüpft werden, desto stärker und direkter werden die Barkräfte und desto unsensibler reagiert der Torch auf Steuerimpulse.



Durch zusätzliche Protpektoren am Übergang von Quer- zu Fronttube sollen Einschläge am Strand abgemildert werden.



Die Bar kann unter Zuhilfenahme einer Leine von 46 bis 51 Zentimeter verstell werden.



Unter den Schwimmern können die Steuerleinen je nach Windbereich verlängert oder verkürzt werden – besonders bei einem C-Kite von hoher Bedeutung.



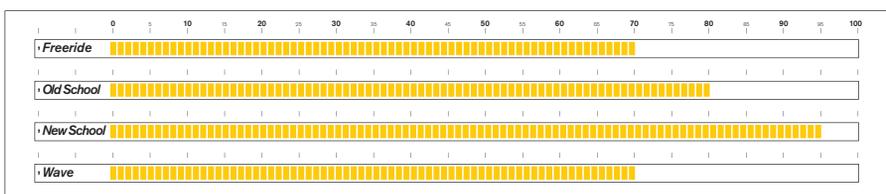
Die Nutzung des Stoppers ist sinnvoll. Bei voll geöffnetem Adjuster wird der Depowereffekt im oberen Drittel des Depowertampens nicht mehr gesteigert.



Die Fünfleimer-Bar „Shift“ gibt es bei Naish exklusiv für den Torch. Der Griffbelag wurde erneuert und ist sehr stark konturiert.

Torch

Größe	5	6	7	8	9	10	11	12	14
€ Kite only	849,-	879,-	929,-	979,-	1029,-	1079,-	1149,-	1199,-	1299,-
€ Kite kompl.	1248,-	1278,-	1328,-	1378,-	1428,-	1478,-	1548,-	1598,-	1698,-



Vertrieb//Power Trading GmbH//Tel: 0431-319770
info@kubussport.de//www.naishkites.com

Fazit'

Der Torch ist eine echte Freestyle-Maschine. Ganz nach dem Geschmack des amtierenden Weltmeisters Kevin Langeere beherrscht er haushohe Oldschool-Sprünge genauso wie ausgehakte Kite-loops in Newschool-Manier. Die hohe Fluggeschwindigkeit muss allerdings von einem erfahrenen Piloten gebändigt werden.

North_Vegas 2011 (10 qm)

DIE BAR-LEGENDE

Sein Bargefühl ist legendär, seine Vielseitigkeit eher untypisch für einen C-Kite. Als überaus erfolgreicher Freestyler ist der Vegas in Zeiten von Bow und Delta vor allem eins: ein Phänomen

Moment mal, der Vegas - ein C-Kite? Wir sagen ja, angesichts seiner tiefen Kapfenform und den hervorragenden Unhooked-Eigenschaften. Deshalb ist er Teil dieses Tests. Immerhin ist der Vegas der erfolgreichste Freestyle-Spezialist überhaupt. 2009 landete er im North-internen Verkaufsranking sogar auf Platz zwei hinter dem Rebel. Und für 2010 sieht alles danach aus, als würde er sich hinter dem Evo an dritter Stelle positionieren. Das spricht Bände über seine Allround-Eigenschaften. Obwohl er für die Einsatzbereiche Freestyle und Newschool entwickelt wurde, griffen in den letzten Jahren auch viele Wavekiter zu den kleinen Größen. Das lag an der direkten Steuerung und nicht zuletzt auch an der Depower, die auf die nach hinten gefeilte, Delta-ähnliche Form der Fronttube zurückzuführen war. Dieses charakteristisch gewordene Konstruktionsmerkmal findet sich auch am 2011er-Modell. Mit ihm bleibt der Vegas die bedienungsfreundlichste C-Kite-Konstruktion am Markt. Die zwei Anknüpfungsoptionen für die

Flugleinen tragen hierzu entscheidend bei. Deren richtige Auswahl ist einfach erklärt: Puristische Wakestyler und jene, die ausgehakte Tricks lernen möchten, wählen den „Newschool Modus“. Wavekiter und Freerider sollten es beim Auslieferungszustand, dem „Freestyle Modus“ belassen. Denn das unmittelbare Umsetzen minimaler Lenkeinschläge ist in der Welle von großem Vorteil. Diesen Einsatzbereich bedient der Vegas übrigens weiterhin sehr erfolgreich. Wavejunkies sollten sich lediglich darüber im Klaren sein, dass der Vegas nicht so einfach wieder aus dem Wasser startet wie es waagengestützte Kites erledigen. Auch deren Depower erreicht der Vegas nicht. Die neuen Ventile steigern die Qualität genauso wie das „Technoforce D2“. Dieses neue, doppelt beschichtete Tuch ist nicht nur widerstandsfähiger, sondern macht das Fluggefühl spürbar direkter als beim Vorgänger. Auf ein One-Pump-System wurde aufgrund von Haltbarkeit und Reparaturfreundlichkeit hingegen bewusst verzichtet.

FLUGEIGENSCHAFTEN

Windbereich' Wird der Vegas mit Sinuskurven beschleunigt, dann liegt die Strömung auch im unteren Windbereich sehr schnell und sauber an. Die hohe Fluggeschwindigkeit erleichtert das Angleiten ungemein. Im oberen Windbereich ist früher Schluss als bei anderen North-Kites. Nimmt der Wind zu, sollten die Steuerleinen deshalb immer auch über den Adjuster verlängert werden.

Safety' Der Auslösemechanismus der Bar funktioniert tadellos. Die Safety über die Fünfte Leine lässt den Vegas sofort nahezu drucklos zu Boden sinken. Restzug ist nicht vorhanden, dafür wandert die Bar auf der Fünften Leine unter Umständen bis kurz vor den Kite, was ein Durchschlagen zur Folge haben kann.

Springen' Eingehakt und aktiv zurückgelenkt zeigt der Vegas guten Lift. Mit zunehmendem Wind wächst auch die Hangtime. Bei ausgehakt Sprüngen mit gestelltem Kite steigt der Vegas im Windfenster leicht nach oben, wo er eine gute Absprungleistung und angenehmen Druckabbau zur Landung hin liefert.

Bargefühl' Oft kopiert, nie erreicht. Das angenehme lineare Bargefühl des Vegas hat auch das 2011er Modell. Durch den direkten Druckpunkt und die hohen, linear ansteigenden Steuerkräfte gibt es eine unerreichte Rückmeldung an der Bar.

Komfort' Der Vegas läuft gut Höhe, da er etwas weiter vorn am Windsterrand steht als seine reinrassigen C-Kite-Kollegen. Sein gleichmäßiger Zug unterstützt das problemlose Höhelaufen.

Drehen' Je nach Lenkeinschlag realisiert der Vegas alle Radien, von eng bis rund. Das Einlenken funktioniert einfach und sehr präzise.

EINSATZBEREICH

Freeride' Auch im Vegas stecken Freeride-Gene. Anders als beim Rebel etwa ist hier jedoch ein Fahrer mittlerer Könnensstufe gefragt.

Freestyle' Für die ersten ausgehakt Gehversuche eignet sich der „Newschool-Modus“ besonders gut. Dann nimmt die Sensibilität, mit welcher der Schirm auf Lenkbefehle reagiert, spürbar ab. Aber auch radikale Newschooler macht diese Einstellung glücklich. Für die ganz hohen Sprünge mit langen Flugphasen gibt es aber bessere Alternativen bei North.

Wave' Der Vegas folgt jeglichen Lenkbefehlen perfekt. Einzig die geringere Depower und der etwas schlechtere Wasserstart gegenüber einem Freerider führt hier zu minimalen Abzügen. Für versierte Wavekiter ist er aber durchaus eine Alternative zum Rebel.



Rider' Sören Otto
Foto' Sabine Baerwald



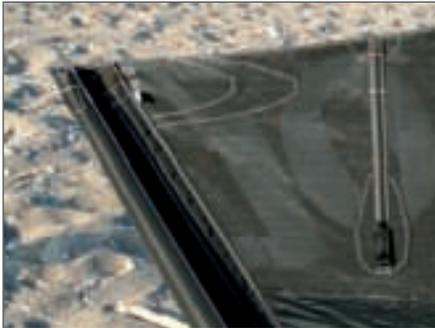
North verbaut exklusiv das reißfestere Tuchmaterial „Technoforce D2“. Es nimmt kein Wasser auf und ist beidseitig mit einer UV-Protektion beschichtet. Die Fünfte Leine wird durch ein „V“ aufgefächert.



Die nach hinten gepfeilte Form des Tips erinnert stark an das Delta-Design.



Das neue Ventil besitzt einen schiebbaren Sicherungsverschluss. Die Verbindung von Strut zu Fronttube hat eine klassische Schweißnaht zum Vorbild.



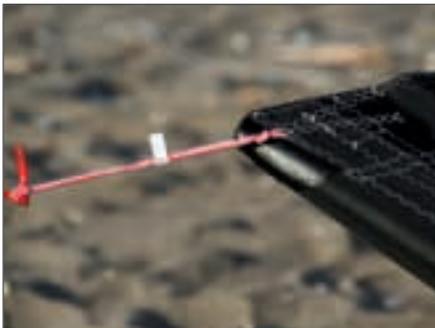
Im Tip sind zwei Segellaten integriert, die beim Zusammenpacken stören können, aber für verbesserte Profilstabilität sorgen.



Das Auslassventil befindet sich North-typisch in der Tip-Sektion, wodurch nur von einer Seite aufgerollt werden muss. Gleich daneben ist die Rettungsschleufe.



Variable Anknüpfungsoptionen: Im Freestyle Setup gibt es mehr Depower und schnelles Drehen, im Neuschool Setup reagiert der Vegas weniger sensibel auf Lenkbefehle und büßt Depower ein.



Ab dem 10er aufwärts gibt es beim Vegas keine Verstellmöglichkeiten für die Steuerleinen an den Tips.



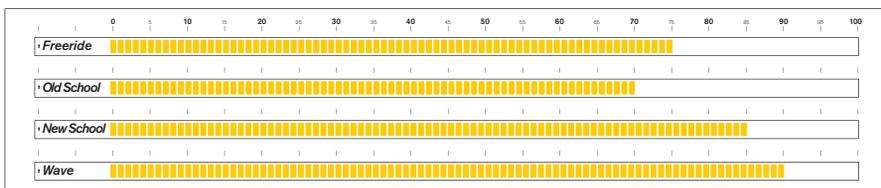
Der durchsichtige Kunststoff soll Sandverunreinigungen im Auslösemechanismus sichtbar machen.



Über das Ümknüpfen eines Tampens am Barend kann die Barbreite für den Einsatz mit kleinen Kites von 55 auf 46 Zentimeter verkürzt werden.

Vegas

Größe	5	7	9	10	12	14
€ Kite only	879,-	989,-	1089,-	1159,-	1259,-	1359,-
€ Kite kompl.	1279,-	1388,-	1488,-	1558,-	1658,-	1758,-



Vertrieb//Boards & More GmbH//Tel: 089-66655222
 info@boards-and-more.de//www.northkites.com

Fazit'

Schon faszinierend, wie North es auch dieses Jahr wieder geschafft hat, einem ehemals kompromisslosen C-Kite eine noch weitreichendere Vielseitigkeit einzupflanzen. Vor allem das Bargefühl sucht seinesgleichen.

LIQUID FORCE_Hifi Comp 2011 (11 qm)

„SCHAF“ IM WOLFSPELZ

Liquid Force ist der größte Wakeboardhersteller der Welt. Das allein verpflichtet zu Sportlichkeit. Der Hifi Comp überrascht aber vor allem mit einer ganz speziellen Interpretation eines C-Kites

Außergewöhnlich ist er. Liquid Forces 2011er-Modell „Hifi Comp“ wartet mit gleich zwei Besonderheiten auf. Eine ist ganz neu, der Comp hat 2011 statt fünf nur noch vier Struts. Die zweite Eigenart übernimmt er vom Vorgänger, es ist eine vierfach an der Fronttube aufgehängte Fünfte Leine. Für einen C-Kite sind beides ziemlich außergewöhnliche Konstruktionsmerkmale. Genau wie sein Name. Denn der Zusatz „Comp“ ist ein Überbleibsel aus den letzten Jahren, als Liquid Force den Hifi noch in zwei Ausführungen anbot. Während der Hifi schon immer der sportlichste Kite bei Liquid Force war, setzte die „Comp“-Version immer noch eine Schippe Aggressivität drauf und verstand sich als spezieller „Competition-“, also Wettbewerbskite. Dieses Jahr gibt es den normalen Hifi nicht mehr, die Kalifornier setzen nun alles auf ein Modell. Damit wird nachvollziehbar, dass der neue Schirm moderater konstruiert wurde. Die alte Reinrassigkeit des C-Konzepts jedenfalls hat er nicht mehr, zu Gunsten einer erhöhten Freeride-Eignung wurde sie zurückgenommen. Beson-

ders deutlich wird dies beim Bargefühl, das fast dem eines Hybridkites gleicht. Passend dazu wirkt die vierfach aufgehängte Fünfte Leine wie eine Hybrid-Waage. Ihr verdankt der Hifi Comp seine Depower, die in ihrer Effektivität für einen Freestylekite untypisch ist - so gesehen ist der Schirm ein Schaf im Wolfspelz.

Das hat Vor- und Nachteile. Beim ausgehakten Tricksen etwa stößt die sonst sehr funktionelle Bar teilweise an ihre Grenzen. So ist der Adjuster recht häufig zu bedienen, und funktioniert dafür leider etwas umständlich. Außerdem ist die auf dem Chickenloop sitzende Depowerleine in stark angezogenem Zustand beim Wiedereinhängen häufig im Weg.

Davon abgesehen fühlt sich der Hifi Comp ausgehakt an wie ein moderner C-Kite, und ist je nach Anknüpfungsoption für Profis und Unhooked-Novizen gleichermaßen geeignet.

Bei der Verarbeitung der Kappe zeigt sich Liquid Force innovativ. Vor allem das neue „Max Flow“-Belüftungssystem ist eine deutliche Erleichterung beim Aufbauen.

FLUGEIGENSCHAFTEN

Windbereich' Der durchgehend hohe Grundzug des Hifi Comp führt zu schnellem Angleiten. Für einen Freestyle-Kite zeigt der Hifi Comp viel Depower und damit einen breiten Windbereich.

Safety' Nach Auslösung rutscht die Bar auf der Fünften Leine nach oben, was einen reibungslosen Neustart unmöglich machen kann. Drucklosigkeit stellt sich allerdings sofort ein.

Springen' Bei ausgehakten Sprüngen veräuft der massive Kraftaufbau komfortabel aber nicht ganz präzise, während der Abbau der Kraft zur Landung hin nicht ganz so effektiv gelingt. Im internen Vergleich mit den anderen Kandidaten dieses Tests bietet der Hifi Comp die besten Leistungen bei Hangtime und kraftvollem Lift.

Bargefühl' Hier treten die Komfort-Gene des Hifi Comps am stärksten zutage: Die Barkräfte sind durchweg gering. Böen werden in Form eines wandernden Druckpunkts der Bar an den Fahrer weitergereicht.

Komfort' Der Hifi Comp zeigt einen guten Grundzug, gute Höhelaufeigenschaften und gute Depower.

Drehen' Enge bis weite Radien lassen sich durch gute Rückmeldung an der Bar einfach realisieren. In Kite Loops wird der Schirm zwar kraftvoll, lässt sich aber jederzeit leicht kontrollieren.

EINSATZBEREICH

Freeride' Dank seines satten Grundzugs, guter Luvgerigkeit und einfacher Bedienung ist der Hifi Comp ab mittlerem Fahrkönnen sogar zum Freeriden geeignet.

Freestyle' Sowohl ein- wie auch ausgehakt bietet der Hifi Comp überdurchschnittlich leicht abzurufende Leistungen. Das einzige Manko für ambitionierte Freestyler: die nicht immer präzise Kraftentfaltung.

Wave' Der Hifi Comp eignet sich gut für die Welle. Das resultiert in erster Linie aus der effektiven Depower. Die leicht anzusteuernden Radien könnten hierfür aber gern noch etwas enger ausfallen.



Rider' Dirk Seifert

Foto' Sabine Baerwald



Die konkav verlaufende Abrisskante sorgt für den Fledermaus-Look, der moderate Aspect Ratio lässt auf Hybridkite-Genie schließen.



Das Tip quadratisch, die Anknüpfung für die Flugleinen orientiert sich in Richtung Kitemitte für einen besseren Anstellwinkel, sprich: höherer Depower.



Es gibt zwei Gründe für die vierfach an der Fronttube aufgehängte Fünfte Leine: erhöhte Profilstabilität und verbesserter Anstellwinkel.



Keine variablen Anknüpfungsoptionen für Steuer- oder Flugleinen an den Tips bedeutet wenig Individualität und keine Verwirrung. Die Steuerleinen können in der Länge verstellt werden.



Innovation aus dem Hause Liquid Force: Das „Max Flow“-Belüftungssystem erleichtert das Aufpumpen ungemein.



Die rote Verschlussklappe im Ventil dient auch gleichzeitig als Rückschlagsicherung beim Pumpen. Zum Entlüften des Kites wird sie mit dem Finger nach innen geklappt.



Das Tuch wurde aufwändig vernäht und mit ansprechenden Grafiken versehen. Liquid Force legt bei der Verarbeitung jedes Jahr eine Schippe drauf. Respekt!

Fazit'

Hohe Depower, angenehmer Komfort und Glanzleistungen im Oldschool - angesichts dieser Eigenschaften trifft die Bezeichnung „C-Kite“ auf den Hifi Comp nur bedingt zu. Er ist zu gleichen Teilen Freerider und Freestyler.

Fazit Kites'

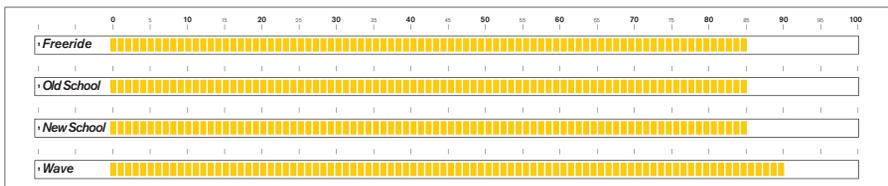
Milchmädchenrechnung'

Wer gedacht hat, C-Kites lägen aufgrund ihrer vermeintlichen Rückständigkeit preislich grundsätzlich unterhalb anderer Kitekonzepte, liegt falsch. Slingshot etwa bietet den Fuel auf ähnlichem Niveau wie den Deltaneuling Rally an. Und bei Naish ist der Torch gleichauf mit dem Flaggschiff Bolt. Auch der Vegas ist im North-internen Vergleich nur wenige Euro günstiger als der Verkaufrenner Rebel. Lediglich bei Liquid Force gibt es den Hifi Comp für über 200 Euro weniger als den Freerider Havoc.

Ob Schnäppchen oder nicht, C-Kite-Fahrer müssen auf der finanziellen Seite immer Zugeständnisse machen. Denn mit einer „Zwei-Kite-Strategie“ wie sie bei den meisten anderen Kite-Konzepten möglich ist, werden sie womöglich viel Zeit am Strand verbringen müssen. Um den gesamten Windbereich abzudecken, sind je nach Marke und Konzept drei bis vier C-Kites notwendig.

Hifi Comp

Größe	5	7	9	11	13	15
€ Kite only	750,-	850,-	950,-	1050,-	1150,-	1250,-
€ Kite kompl.	1149,-	1249,-	1349,-	1449,-	1549,-	1549,-



Vertrieb//Liquid Force Deutschland//Tel: + 49 (0) 461 9789560
 info@liquidforcekite.de//www.liquidforcekite.de

British Invasion

*Sam Light am Gorge mit dem
2011 Park and Momentum*



Park
Freeride leicht gemacht
6, 8, 10, 12, 14

Momentum
Wakestyle & Freeride
130, 132, 134, 138

DAS EQUIPMENT

“Der Park ist ein Kite der super-viel Spass macht. Der beste Weg ihn zu beschreiben ist wenn du an den Torch mit Bridles denkst. Du bekommst das Beste aus beiden Welten, reibungslose Power in den Turns und den Einsatzbereich (und die Leichtigkeit) eines SLE Kites, die es einfach machen viel Spass zu haben.”

“Der reaktive Flex des Momentum hat unwahrscheinlich viel Pop. Kombiniert man das mit seiner höheren Rocker-Linie bekommt man einen seidenweichen Ride mit sanften Landungen.”

DER TAG

“Ich hatte echt viel Spaß an dem Tag, den ganzen Vormittag Snowboarden im Snowpark und ganzen Nachmittag Kiteboarden im Hood River Kite Park, gefolgt von einem BBQ und ein paar Bieren - der fast perfekte Tag! Das Einzige, was noch fehlte, war eine Blondine, um die Spannung in meinen steifen Muskeln zu lösen!”





Koloss im Nacken: Mit 100 Meter Vorsprung auf die Schnellfähre nimmt Gisela Kurs auf das marokkanische Festland



MÄDCHEN — GEGEN — MASCHINE

Foto *Alberto Lessman, Flo Hagen / Red Bull Photofiles*

Mit dieser Aktion hätte Gisela Pulido ohne weiteres bei „Wetten dass...?“ auftreten können. Die 16-jährige Spanierin hat eine Katamaranfahre herausgefordert. Ihre Rennstrecke: die Straße von Gibraltar





Fliegender Start in Tarifa: Giselas Sprung von der Hafenmauer ist deutlich eleganter als das Ablegen der Fähre

MÄDCHEN GEGEN MASCHINE

Welches Mädchen träumt schon davon, sich mit einer Fähre auf offener See zu messen? Genau dasselbe Mädchen, das in ihrer sechsjährigen Kitesurf-Karriere schon vier Mal Weltmeisterin im Freestyle geworden ist. Im zarten Alter von acht Jahren fing Gisela mit dem Kitesurfen an und lebt mittlerweile mit ihrer Familie in Tarifa. Da hat man eben etwas andere Vorstellungen von einer angemessenen Herausforderung. Ungefährlich war ihr Vorhaben keineswegs. Katamaranfahnen, wie sie zwischen dem spanischen Tarifa und dem marokkanischen Tanger zum Einsatz kommen, haben in Seglerkreisen einen schlechten Ruf. Da sie ihre hohe Geschwindigkeit nicht abrupt drosseln können, sind Kollisionen mit Segelbooten keine Seltenheit.

Doch genau dieses Problem sollte zu Giselas Vorteil werden. Die Fähre fährt zwar konstant 35 Knoten, braucht aber je fünf Minuten für Hafenmanöver und eben eine gewisse Zeit, um auf ihre Reisegeschwindigkeit zu kommen. Gisela hingegen startet mit einem Sprung von

Tarifas Hafenmauer und beschleunigt ihr herkömmliches Twintip-Board, das sie auch zum Freestylen nutzt, in Windeseile auf 27 Knoten. „Ich hatte mit großen Wellen und dem fortwährenden Downwind-Kurs zu kämpfen“, erzählt Gisela, „wir Kitesurfer sind aber leider nicht am schnellsten, wenn der Wind von hinten kommt.“ Natürlich wurde sie von einem Motorboot begleitet, das im Falle einer Rettungsaktion wesentlich schneller hätte bremsen können als die Fähre.

Am Ende kamen die beiden ungleichen Kontrahenten gleichzeitig nach 35 Minuten an, Mensch und Maschine waren ebenbürtig. Von Giselas anfänglicher Begeisterung blieb jedoch wenig übrig: „Inmitten der 800 Meter tiefen Straße von Gibraltar von großen Pötlern umgeben zu sein, lässt einen selbst ganz schön klein erscheinen. Außerdem war es irre anstrengend. Weil ich immer dasselbe Bein hinten hatte, fühlten sich meine Beine danach wie Wackelpudding an.“



Kleines Mädchen ganz groß: Noch ruhen die ungleichen Kontrahenten in Tarifas Hafen

SPEND
THE STROKE...

2011



Gaastra
KITEBOARDING



Jekyll COMFORT ZONE
RACE
FREESTYLE
FREERIDE
SURF
WAKE
PERFORMANCE CROSS OVER

Das Profil im Center des Kites ist extra für die hohen Anforderungen des Jekyll 4 entwickelt worden Gaastra nennt dieses Profil ANMP (Acute Nose Maximum Performance). Extrem niedriger Widerstand ergibt einen schneller zu fliegenden Kite mit unglaublicher Upwind Performance, wahnsinnigem Lift und massiver Hangtime. Der niedrige Druck auf der Bar spart dir Kraft und ergibt ein direktes Fahrgefühl mit dem du immer die totale Kontrolle über den Kite behältst. Das NACA 0018 Profil im Tip Bereich macht diesen Kite zu einem der technisch fortgeschrittensten auf dem Markt. Der Jekyll 4 steht für ultimative Performance ohne Kompromisse.

- Insane Lift & Massive Hangtime
- Super Low Drag
- Direct Steering // for fast and clean turning
- Full Dacron Frame // for bullet proof quality
- NACA 0018 Profile // in tips for fast & clean steering
- Low Barpressure // for effortless riding
- 5th Line Option // choose your safety
- Logic V Bridle System // for improve stability
- Massive Windrange
- Speedpump

SIZES:
5.0
7.0
8.0
9.0
10.5
12
14



Lukasz Ceran

FREESTYLE

CROSS
OVER

FREERIDE

FREERACE
&
LIGHTWIND

WAVE





Ich bau mir meine Welt, wie sie mir gefällt: Melissa geht das Leben mit Leichtigkeit an. Dabei darf es auch gerne skuril zugehen



Die fabelhafte Welt der Melissa R.

Text//Foto Henning Nockel

Sie ist Kitesurferin aus Leidenschaft. Wie es ist, in einer Familie von Wassersport-Fanatikern aufzuwachsen, den Deutschen Meister als großen Bruder zu haben und warum Klopapier auf Reisen von enormer Wichtigkeit ist, berichtet Melissa Rodwald in einem Monolog zwischen Küste und Adoleszenz

Als ich Melissa Rodwald das erste Mal sah, stand sie auf ihren kleinen wackeligen Beinen am Strand. Ihre Mutter baute neben ihr ein Segel auf und ihr Bruder saß im Sand und schaute, genau wie seine Schwester, dem Vater beim Surfen zu. Ein Leben am Meer kann viele Folgen haben. Dass Melissas Eltern, allen voran der Vater, jede freie Minute auf dem Wasser verbringen wollte, hatte für die Kinder zumindest ein sicheres Resultat: die ungeteilte Liebe zum Surfen.

Melissa lernte mit ihrem Bruder Boogieboarden, Windsurfen und Wellenreiten, bis ihr Vater mit dem ersten Drachen daherkam. Ihr Bruder durfte sofort das Kiten lernen, Melissa war noch zu klein und viel zu jung. Mario Rodwald wurde zum besten Kitesurfer Deutschlands und Melissa, die jetzt auch kein kleines Mädchen mehr ist, steht mittlerweile nicht nur auf stabilen Beinen am Strand sondern auch auf dem Kiteboard. Auch ihr Bruder staunt mittlerweile, mit welcher Eleganz und Leichtigkeit sie sich wie selbstverständlich auf dem Wasser bewegt.

Aufwachsen

„Ich bin immer bis zum Horizont hinaus gekitet. Mein Vater war darüber gar nicht begeistert und wollte es mir stets ausreden. Ich aber fand die Ruhe da draußen auf dem Meer herrlich, ganz alleine mit dem Kite und dem Meer. Außerdem habe ich mich nie unsicher gefühlt, schließlich hatten die anderen immer ein Auge auf mich. Ich war schließlich gerade 13 Jahre alt. Zu dieser Zeit hatten wir noch kein Wohnmobil und sind mit der ganzen Familie mit dem VW-Bus nach Klitmøller gefahren. Auf dem Weg zum Spot kurz anhalten, war aber nicht drin, keine Chance! Nicht einmal um auf die Toilette zu gehen. Mein Vater Roy wollte so schnell wie möglich aufs Wasser. Da musste dann eben während der Fahrt in einen Topf gepinkelt werden, wenn es drückte.“

Es gab Tage, da war es anstrengend auf so engem Raum zu viert im Bus. Aber meistens war es in Ordnung, man kannte es ja auch nicht anders. Geburtstage, Weihnachten, Silvester, alles und jeder wurde immer im Wohnmobil gefeiert. Was das für mich bedeutete, war teilweise sogar für meine engsten Freunde nicht nachvollziehbar, glaube ich. Als pubertierender

Teenager keinen Raum mal nur für sich ganz allein zu haben, ist nicht immer die ideale Situation. Tauschen will ich diese Eindrücke aber mit niemandem, denn ich möchte all diese Erfahrungen nicht missen. Im Gegenteil, heute bin ich häufig sogar sehr dankbar für diese Zeit. So konnten wir lernen, uns auf Mitmenschen einzustellen und uns auch immer irgendwie zusammenzurufen. Für viele Menschen wäre das sicher eine gewaltige Herausforderung, und ich bin mir nicht sicher, ob es jeder so machen könnte.“

Zwischen zwei Männern

„Ich war immer und überall die Jüngste, die Kleinste am Strand. Diese Zeiten sind vorbei, ich bin jetzt nicht mehr viel jünger als die anderen am Strand, und der kleine Altersunterschied ist nicht mehr so tragend. Man gehört automatisch mehr dazu und wird respektiert. Das macht dann natürlich viel mehr Spaß. Das einzige, was mich als Kind immer genervt hat, war, dass Roy immer derjenige war, der bestimmt hat, wo es zum Kiten hin ging.“

Heute ist es deshalb auch mal cool, mit Mario im Auto zu sitzen und selbst zu bestimmen, wohin es geht. Ich vermute, dass mein Vater nicht wirklich älter werden will. Keiner von uns ist so heiß wie er, wenn es darum geht, aufs Wasser zu kommen. Ich glaube, er genießt es einfach wie kaum ein anderer Mensch, den ich in meinem Leben getroffen habe. So lange er kann, wird er aufs Wasser gehen, wie ein Verrückter. Es kann schon gut sein, dass er sich mit seinen 51 Jahren darüber Gedanken macht, wie es mit dem Wassersport in Zukunft weiter geht. Mein Bruder ist ebenfalls unheimlich ehrgeizig, nicht nur beim Kiten. Dass Mario so im Mittelpunkt steht, hat mir nie etwas ausgemacht. Im Gegenteil, ich glaube, es hat mir häufig Türen geöffnet, um Leute kennen zu lernen und Kontakte zu anderen Kitem zu knüpfen. Wir verstehen uns sehr gut, eher wie Freunde. Wir haben sogar mehr oder weniger den gleichen Freundeskreis.“

Auf Reisen

„Wir haben für unser Alter schon viel gesehen von der Welt, denke ich. Dabei haben wir das meiste unseren Eltern zu verdanken.“



Der große Bruder, das große Vorbild: Mit diesem perfekten Raley zeigt Melissa, dass auch sie ausgeprägte Freestyle-Gene besitzt!



Mario und Melissa verstanden sich schon in frühester Kindheit wie blind.



Die Liebe zum Wasser und der nötige Biss wird bei Rodwalds quasi schon mit der Babynahrung aufgenommen.



KITEBOARDING

Ausgabe 1-2011 ab 16. Februar

Test Freestyle-Material 2011

Während ihr diese Zeilen lest, testen wir für euch in Brasilien das gesamte 2011er-Material. In der kommenden Ausgabe lest ihr alles über den Bereich Freestyle. Darunter fünf Kitetests sowie eine komplette Übersicht über alle Kites, die den Spagat zwischen sportlichem Newschool und komfortablem Cruisen beherrschen. Passend dazu präsentieren wir alle Newschool-Boards, neun davon im Einzeltest. Damit ihr genau wisst, welche Kombination das Aushaken besonders komfortabel macht.

Kites im Test:

F-One Bandit4
North Evo
RRD Obsession
Crazyfly Slash

Boards im Test:

North Team Series	Nobile 50fifty
Cabrinha Custom	Brunotti Youri Pro
Naish Momentum	Airush Park
Liquid Force Kaos	Crazyfly Bulldozer
F-One Acid	

Relaunch Kiteboarding

Ihr konntet es in dieser Ausgabe schon ein wenig feststellen: Die gute, alte KITEBOARDING verändert sich. Deutschlands größtes Kitesurf-Magazin steckt mitten in einer Evolution. Mehr Struktur, noch bessere Themen und noch bessere Texte stehen auf dem Renovierungsplan. Pünktlich zum neuen Jahrgang wird alles fertig sein. Freut euch auf den großen Relaunch in der kommenden Ausgabe.



Expedition ins Eis

Drei Kilometer dickes Eis, 1846 Kilometer Schneewüste und vier Norweger, die sich 17 Tage lang diesen extremen Bedingungen aussetzen wollten. Der Plan: Mit Hilfe von Kites, Ski, Schlitten und Zelten Grönland von Norden nach Süden durchqueren. Ein Jahr Vorbereitung in den Bergen Norwegens war nötig, um diese Expedition in die Realität umzusetzen. Herausgekommen ist ein riesiges Abenteuer, von dem die vier Globetrotter in der kommenden Ausgabe berichten.

IMPRESSUM

Verlag
CONPEP Verlag Ltd.
Otto-Kipp Str. 3a
D-23684 Scharbeutz OT Gleschendorf
Tel.: +49 (0) 45 24 70 30 70
Fax: +49 (0) 45 24 70 30 719
E-Mail: info@kiteboarding.eu
www.kiteboarding.eu

Verleger
Dirk Seifert

Herausgeber
Henrik Fels von Barby

Chefredakteur
Florian Spieth

Redaktion
Sören Otto, Dirk Seifert
Redaktionelle Mitarbeit: Uwe Schröder,
Ilona Krüger, Henning Nockel,
Friderike Schwanecke, Nele Hildebrandt,
Sabine Baerwald
Anschrift und Tel./Fax: siehe Verlag
E-Mail: info@kiteboarding.eu

Anzeigen
Dirk Seifert
Otto-Kipp Str. 3a
D-23684 Scharbeutz OT Gleschendorf
Tel.: +49 (0) 45 24 70 30 70
Fax: +49 (0) 45 24 70 30 719
E-Mail: dirk@kiteboarding.eu

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr.11 vom 1.1.2010

Art Direction & Grafik | Produktion
Carolin Heinrich, greengrassgraphic | Frank Ernst, ErnstWerbung

Abonnements
Kiteboarding-Leserservice
CONPEP Verlag Ltd.
Otto-Kipp Str. 3a
D-23684 Scharbeutz OT Gleschendorf
Tel.: +49 (0) 45 24 70 30 70
Fax: +49 (0) 45 24 70 30 719
E-Mail: abo@kiteboarding.eu
www.kiteboarding.eu

Vertrieb
SI special-interest
MD & M Pressevertrieb GmbH & Co. KG
Nordendstraße 2
64546 Morfelden-Walldorf

Die Autoren dieser Ausgabe werden bei den Artikeln genannt. Die Beiträge geben nicht notwendigerweise die Meinung von Verlag oder Redaktion wieder. Unverlangt eingesandte Beiträge sind immer willkommen. Der Verlag kann jedoch keine Haftung übernehmen. Verlag, Redaktion und Autor haften auch nicht für Personen-, Sach- oder Vermögensschäden. Bestehende Patente, Warenzeichen, Gebrauchsmuster und Ähnliches sind nicht immer als solche gekennzeichnet, und das Fehlen eines solchen Hinweises lässt nicht den Schluss zu, dass Warennamen, Konstruktionen u.ä. frei sind. Reproduktionen des Inhalts oder Auszüge des Inhalts bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlags.

© Conpep Verlag Ltd.
ISSN 1865-5556



Die fabelhafte
Welt der
Melissa R.



Workout im Sonnenuntergang: Auf dem SUP nimmt sich Melissa ihre Auszeiten und genießt die Stunden der Einsamkeit



„Warum nicht die Waffen der Frauen einsetzen, um sich am Strand mal helfen zu lassen?“

Rollentausch unter Geschwistern: Ab und zu kann auch Mario mal im Schatten seiner Schwester stehen, oder fliegen



Ohne den Druck, Leistung bringen zu müssen, geht Melissa ihre Kite-Sessions völlig entspannt an

Morgens zu viert am Frühstückstisch zu sitzen mit der ganzen Familie, das ist das Schönste am Wohnmobilleben. Man genießt zusammen den Anfang des Tages irgendwo am Strand, und gemeinsam geht es dann auch weiter. Welche Familie kann das noch von sich behaupten? Aber dann gibt es natürlich trotzdem Momente, in denen man einfach mal etwas alleine machen will, ganz ohne die Eltern.

Wenn ich zum Beispiel in Tarifa ankomme, ist es wie nach Hause zu kommen und ich fühle mich sehr wohl dort. Wenn man dann etwas selbstbestimmter leben kann, ist es natürlich noch besser. Die Lebensfreude der Menschen, die man auf den Reisen trifft, ist das, was mich am meisten fasziniert. Ich habe unsere Reisen immer als Chance gesehen, dem langweiligen Rhythmus zu Hause zu entfliehen. Eine ganz besondere Sache, die ich auf meinen Reisen gelernt habe, und das gilt für Brasilien, Tarifa oder Dänemark gleichermaßen: Man sollte immer Klopapier dabei haben. Wenn ich dann von irgendwo auf der Welt wieder nach Hause komme, werde ich von meinen Freundinnen so aufgenommen, als wäre ich nie weg gewesen. Es ist unheimlich schön, jedes Mal wieder zu sehen, wie gut man sich auf seine Freunde verlassen kann. Das ist mir sehr wichtig.“

Die Waffen der Frauen

„Frauen sind oft vorsichtiger und ängstlicher als Männer, wenn es ums Kiten geht. Natür-

lich spielen bei uns auch immer das Aussehen, Haare und Make-up eine Rolle. Aber es darf einen nicht davon abhalten, auf dem Wasser alles zu geben. Männer denken einfach nicht so viel über Risiken nach, glaube ich. Mir hat es geholfen, manchmal auf dem Wasser den Kopf abzuschalten, um dann Tricks schneller zu lernen. Und warum nicht die Waffen der Frauen einsetzen, um sich mal am Strand helfen zu lassen? Gerade am Anfang kann man sich beim Aufbauen und bei Fragen zum Spot wunderbar helfen lassen. Da bringt es manchmal richtig Spaß, wenn man als Frau an den Strand kommt.

Ich kann also überhaupt nicht behaupten, dass ich jemals erlebt hätte, dass die Männer die Mädels weniger respektieren oder gar mobben. Meistens freuen sie sich doch eher, auch mal eine Frau an der Bar zu sehen. Mit anderen Kiterinnen verstehe ich mich super, Zickenkriege kenne ich da gar nicht. Wir sind jetzt immer häufiger mit einer richtigen Weibertruppe unterwegs, um die Strände in der Umgebung unsicher zu machen. Mein Freund muss nicht unbedingt Kiten können. Er muss auch nicht unbedingt etwas mit Wassersport zu tun haben. Aber wenn er Fußballer ist und am Wochenende ein Spiel hat, bei dem ich zuschauen soll, dann darf es nicht windig sein. Denn dann stehe ich garantiert nicht am Spielfeldrand!“

50



Immer die Kleinste und Jüngste: Diese Zeiten gehören für die selbstbewusste Nachwuchskiterin der Vergangenheit an

TECHNIK & BEKLEIDUNG



Windfinder.com

Wind in der Tasche

Windfinder bietet für Kiter ab sofort eine mobile Windvorhersage auf dem Handy. Egal ob auf iPhone, Android- oder Windows-Mobile-Telefonen, von Windfinder gibt es für jede Plattform die App, die immer alle aktuellen Windmesswerte und die Vorhersage für die nächsten Tage in die Hosentasche bringt. Die App verschafft Zugriff auf das umfangreiche Stationsnetz von Windfinder, mit dem Vorhersagen für über 16.000 Orte weltweit generiert werden; aktuelle Messwerte sind von über 4.000 Stationen weltweit abrufbar. Zusätzlich

ist die App auf Datenreduktion programmiert, was einerseits Kosten spart und andererseits für eine flüssige Darstellung sorgt. Die werbefinanzierte Version ist kostenlos verfügbar. Wer zusätzliche Features wie den Superforecast oder Vorhersagekarten haben will, kann die „Pro“-Version für 1,59 Euro bzw. 1,89 Euro kaufen. Die iPhone-App gibt es im App-Store von iTunes, die Android-App im Android-Market und die Windows-Mobile-Version gibt es direkt bei Windfinder. Weitere Infos auf www.windfinder.com/tools.

Freestyleworld

Mobile Umkleidekabine

Jeder kennt diese Situation: Am überfüllten Strand ist kaum möglich, die Boardshort oder den Neoprenanzug zu wechseln, ohne sich öffentlich zu entblößen. Die Lösung für dieses Problem kommt jetzt von Northcore. Der „Beach Basha“ ist ein Poncho aus Frotté und ein wahres Multitalent. Er kann als mobile Umkleidekabine verwendet werden, und schützt so vor neugierigen Blicken. Zudem kommt er auch als Strandtuch, wärmender Überwurf nach der Session oder als Handtuch zum Einsatz. Die große Kapuze spendet Schatten nach einem langen Tag auf dem Wasser. Der Beach Basha ist ab sofort unter www.freestyleworld.com erhältlich.



Spleene

Hersteller und Entwickler zum Anfassen

Als jährliches Messe-Highlight findet in Düsseldorf vom 22. bis 30.01.2011 die Wassersportmesse „boot“ statt. Wer ein Auge auf Neuigkeiten für die kommende Saison werfen möchte, oder einfach das persönliche Gespräch mit dem Hersteller suchen will, ist in Düsseldorf richtig. Spleene wird dort, wie schon im letzten Jahr, die aktuellen Produkte präsentieren und für Fragen und Anregungen zur Verfügung stehen. Wer bis dahin nicht warten will, bekommt alle News auch zeitnah über die Homepage www.spleene.com oder über das Facebook-Profil von Spleene.



NPX

Funktion und Stil

NPX präsentiert neue Funktionskleidung in modischem Design. Ideal für die kälteren Tage, zum Aufwärmen an Land oder in den Pausen zwischen den Sessions bringt NPX den Neoprenmantel Marine (179 Euro). Er kann direkt über die nassen Sachen gezogen werden und verströmt sofort mollige Wärme. Multifunktionell kommt die Neoprenjacke (169 Euro) an den Spot. Sie ist ideal für Snowkite-Ausflüge oder zum Kiten auf dem Wasser. Das Trapez kann unter der Jacke getragen werden, der Haken wird dabei durch einen speziellen Schlitz geführt. Die Neoprenjacke ist in zwei Farbvarianten verfügbar. Das Sortiment umfasst auch eine Windjacke (179 Euro) aus zwei Millimeter starkem „Dura-Flex“-Neopren. Ohne Zipper aber mit Trapezhakenschlitz ist der Wind Hoodie (169 Euro) das Pendant zur Windjacke.

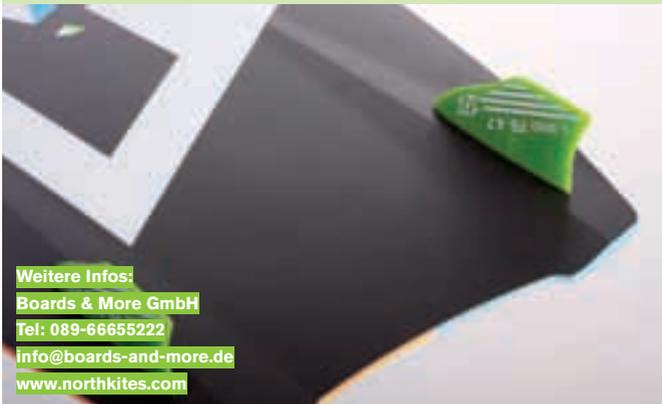
Weitere Infos:

Pryde Group GmbH
Tel: 089-6650490
info@pryde-group.de
www.npxwetsuits.com

NORTH

Vier Grad und Doppelkiel

North Kiteboarding stattet seine wichtigsten Boardlinien mit dem neuen „Double V Bottom“-Konzept aus. Für die „Teamseries“-Boards und das „Jaime“ wurde ein vollkommen neues Unterwasserschiff entwickelt. Es beinhaltet zwei Kiele, auf deren Außenseite die Finnen im Vier-Grad-Winkel angebracht sind. Mit dieser speziellen Kiel-Finnen-Anordnung will North eine bessere Führung der Boards erreichen. Aber nicht nur bei Geradeausfahrten soll diese Innovation punkten. Laut North ist die Führung auch nach harten Landungen schneller wieder hergestellt und auch der Popp fällt spürbar stärker aus. Durch zahlreiche Prototypen und Versuchsreihen hat sich herausgestellt, dass der Wirkungsgrad der S-Bend-Finnen weiter verbessert werden kann, indem die Anströmung des Unterwasserschiffes auf die Finnen optimiert wird. Zusätzlich hat der Doppelkiel einen stark stabilisierenden Effekt auf die Strömung im Bereich der Boardenden, was positive Auswirkungen auf die Stabilität der Gleitlage hat. Alle mit diesem Detail ausgestatteten Boards sollen besser durch Kabbelwasser laufen und trotz gesteigerter Leistung sogar noch mehr Fahrkomfort bieten.



Weitere Infos:

Boards & More GmbH
Tel: 089-6665222
info@boards-and-more.de
www.northkites.com

10% für alle kitecity Gäste!
kitecity-Testmaterial zu Hammerpreisen
Bis zu 60% reduziert!

Ausbildungen zum Kitesurfllehrer und Snowkitelehrer



MICHAEL'S VACANCIES HOTEL FANES RHODOS
MICHAEL'S KITE CENTER STATION
WWW.KITE-RHODOS.COM INFO@KITE-RHODOS.COM
TEL / FAX 00 30-22470616 70

BEI JEDEM WETTER.
Die Seenotretter.

Bitte spenden auch Sie!
Spendenkonto 107 2016
BLZ 290 501 01
Sparkasse Bremen
www.seenotretter.de

- rund um die Uhr
- freiwillig
- unabhängig



FOTO THORSTEN NEHA

THE NEW CORE



ESP

CONTROL BAR SYSTEM
100% selbst ausdrehend





GTS

THE ALL-IN-ONE KITE - SPORT EDITION

- ▶ DER LEGENDÄRE ALLESKÖNNER MIT EXTRA STÄRKEN IN FREESTYLE, NEW SCHOOL UND WAVE
- ▶ DELTA DESIGN MIT RADIKALEN C-KITE GENEN FÜR UNHOOKED, KITELOOPS UND DAS DIREKTESTE BARGEFÜHL
- ▶ INDIVIDUELL EINSTELLBARE BARRÜCKMELDUNG UND DREHGESCHWINDIGKEIT: VON EASY HANDLING BIS SUPER AGIL DURCH DAS NEUE CORE INTELLIGENT TRIM SYSTEM (CIT)
- ▶ SICHERHEIT MIT DRUCKLOSEM AUSWEHEN AN VIRTUELLER FÜNFTER LEINE
- ▶ PERFEKTER AUTO RELAUNCH UND OPTIMIERTES ONE-PUMP SYSTEM

erhältliche Größen 4.0 | 5.0 | 6.0 | 7.0 | 8.0 | 9.0 | 10.0 | 11.0 | 12.0 | 13.5 | 15.0

PERFORMANCE • SICHERHEIT • QUALITÄT • SERVICE





Text Gilles Calvet Fotos Gilles Calvet

Die Zukunft des Wavekitens liegt auf den Kapverden. In Punta Preta, einem der besten Pointbreaks Afrikas, sind Wellenzauberer Mitu Monteiro und seine Jungs die Chefs. Kapverden-Kenner Gilles Calvet erzählt die Erfolgsgeschichte dieser Locals und war dabei, als sie zusammen mit dem F-One Team den größten Swell des Jahrzents bezwangen



Matchu, Mitu und Djo sonnen sich in ihrem Erfolg über den Dächern von Santa Maria



Frisch auf den Steg: Fischerei ist ein wichtiger Industriezweig



Hauptstadt im Süden der Insel Sal: Das Touristenzentrum Santa Maria



Das Kreuz über allem: Etwa 90 Prozent der Bevölkerung ist katholisch



Musik im Blut: der kapverdische Karneval



Drei, die zusammenhalten: Matchu geht nicht nur bei Mitu in die Schule



Für mich fing alles im Februar 1993 an. Auf der kapverdischen Insel Sal wartete ich mit meinem Windsurf-Kumpanen Raoul Lequertier geschlagene drei Wochen darauf, dass eine weitestgehend unbekannte Welle uns ihr Potential zeigen würde. Zu dieser Zeit gab es noch keine Internet-Vorhersage oder Twitter-Beiträge, die uns hätten verraten können wann, wenn überhaupt, die Wellen endlich angespült werden würden. Wir verharrten und glaubten an Gerüchte, die von ein paar wenigen Glücklichen gestreut wurden, die in den Genuss dieses Spots kommen durften.

Verarmte Inseln mit einem reichen Wellenschatz

Einer von ihnen war Raphael Salles, jetziger F-One Inhaber und ehemaliger Windsurf-Profi. Er reiste zwischen 1986 und 1987 einige Male nach Sal, um dort sein Wintertraining zu absolvieren. Zu der Zeit fuhr Raphael in der Weltspitze im Kursrennen mit. Als er im Westen der Insel das Feintuning für seine Raceboard-Prototypen machte und eine Halbe nach der anderen in den Atlantik zirkelte, sah er Wellen brechen. Und was für welche! Raphael erzählte einigen Freunden von seinen Beobachtungen, aber die Kapverden verschwanden schnell wieder im Nirgendwo der



Sein kraftvoller Stil macht es deutlich: Djo ist alles andere als ein Klon von Platzhirsch Mitu

Erinnerungen. Niemand schien wirklich Interesse für diese karge und verarmte Inselkette aufbringen zu können, mit Ausnahme von uns. Wir waren Hardcore-Windsurfer auf der Suche nach neuen Wavespots. Ein exzellenter Pointbreak, bei dem die Wellen um eine Landzunge laufen und dadurch aufgefächert werden, belohnte uns für das beharrliche Warten mit rechts laufenden Tubes, die von sattem, 20 Knoten starken sideoffshore Passatwind geglättet wurden. Raoul und ich tobten uns zwölf Tage am Stück in exakt diesen Bedingungen aus. Seitdem tauchten Fotos dieser Welle in vielen Magazinen weltweit auf. Der Mythos Punta Preta war geboren. Und mit ihm eine neue Generation von Local-Rippern, deren Zugang zum Wassersport sich mit dem steigenden Surf-Tourismus kontinuierlich verbesserte. Einer von ihnen ist Mitu Monteiro, amtierender Wave-Weltmeister und Star aufwendiger Filmproduktionen von F-One. Nach meinem grandiosen Erlebnis kam ich jedes Jahr nach Sal und erlebte hautnah, wie Mitu und seine Jungs in ärmsten Verhältnissen aufwuchsen. Ich hatte nur meine Fotoausrüstung, ein Wassergehäuse und mein Surfboard dabei und lebte mit ihnen in Santa Maria, das damals noch ein Fischerdorf war und heute das Touristenzentrum der Insel ist. Sie teilten das Dach und Nahrung mit mir und brachten mir das kapverdische Kreol bei, ein Sprachemix auf Grundlage des Portugiesischen. Ihre Hütten waren primitiv und bestanden aus vier Steinmauern, dreckigem Boden und einer Decke aus Muschelhörnern.

Reisende Surfer schenkten ihnen das erste Material

Ihre Spielzeuge waren rostigen Blechdosen und kaputte Bälle. Die Leidenschaft zum Wassersport entdeckten sie über ihren ersten Job, der allerdings noch nicht viel mit Wasser zu tun hatte. Am Strand von Santa Maria beluden sie die Autos der Surftouristen mit Windsurfequipment. Nach und nach fingen sie an, für die Windsurf- und später dann Kitesurfschulen in Santa Maria zu arbeiten. Als Beachboys oder Start- und Landehelfer konnten sie sich mit viel Glück nach der Arbeit das Material der Surfschulen leihen und eine kurze Session einlegen. Bereits diese rare Zeit auf dem Wasser reichte aus, um sie zu den besten Kitem am Strand zu machen. Es dauerte nicht lange, bis reisende Kite- und Windsurfer, allen voran der kapverdische Wassersportpionier Jerome Boggio Pascua und Raphael Salles, ihnen ein Board, Kite oder Neoprenanzug schenkten. Wenn die Nachwuchsripper aus Santa Maria es an freien Tagen zu Fuß oder per Anhalter zum zweieinhalb Kilometer entfernten Strand von Punta Preta schafften, bezwangen sie die halsbrecherischen Wogen des Atlantiks mit spielerischer Leichtigkeit.



Ausnahmetalent Mitu: Strapless in dieser Barrel wäre für jeden anderen gleichbedeutend mit Sturz und Schleudergang

- stehiefe **Lagune**
 - hohe **Windsicherheit**
- **Sonne** das ganze Jahr
- VDWS Wassersportcenter
- **Kurse** für Anfänger und Profis
- Materialvermietung- und **Storage**
 - **Reparaturservice**
 - Start- und **Landehilfe**
 - Kompressor
- **Rescueservice**
 - Süßwasserduche
- **Chill Out** Area
 - Barbeque
 - **Beach** Restaurant



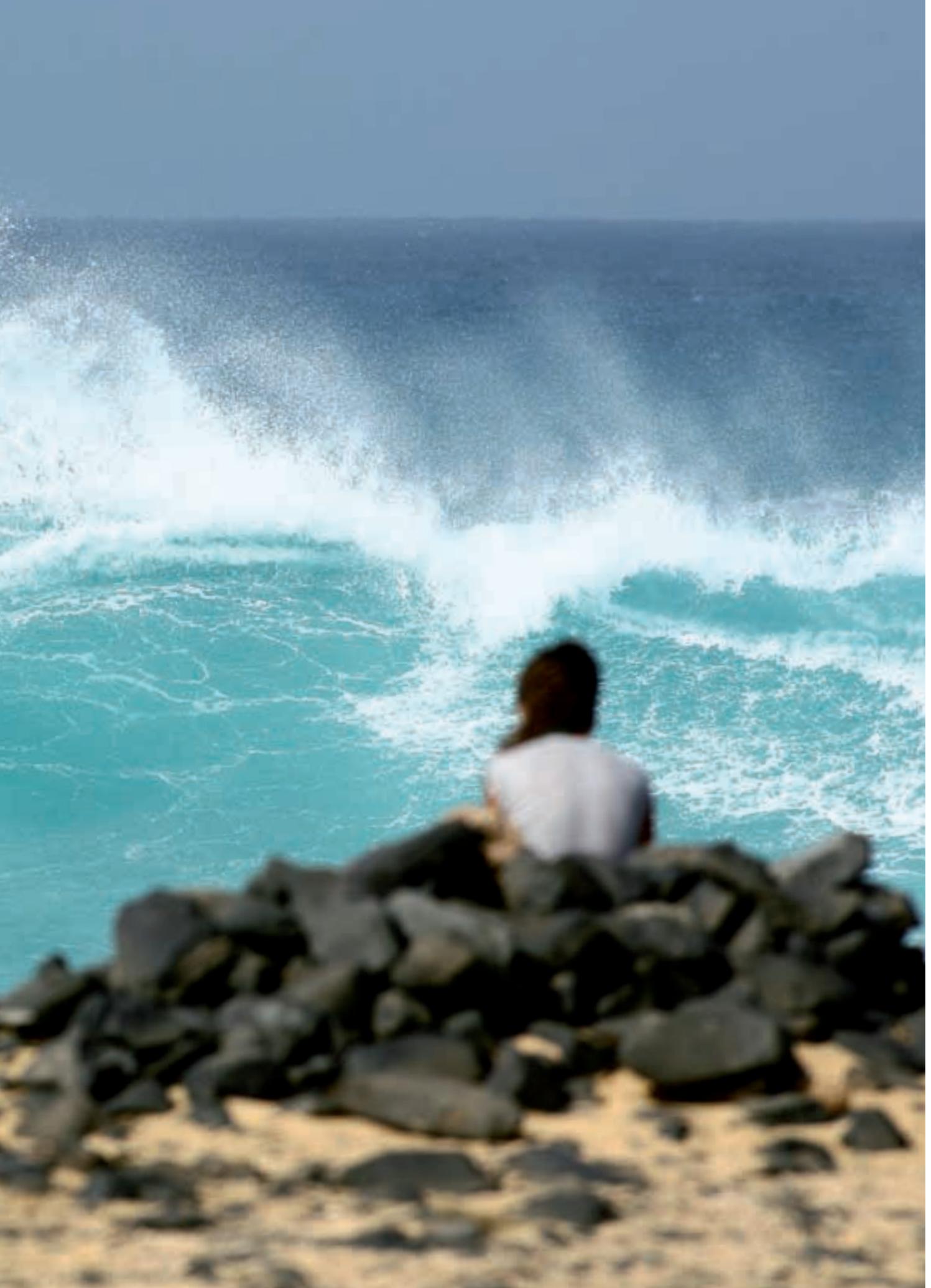
KITEPOWER

EL GOUNA, MANGROOVY BEACH, EGYPT



Mit jeder Session entwickelten die Jungs ihren eigenen Style und mit Mitu und Djo kristallisierten sich zwei Platzhirsche heraus. Ihr Bewegungstalent war enorm und die Fortschritte kamen schnell. Dennoch war die Anfangszeit in Punta Preta auch von Rückschlägen geprägt. Die „schwarze Landmarke“ hat ihren Namen nicht von ungefähr. Da wegen der schwarzen Lavasteine von Strand im herkömmlichen Sinne keine Rede sein kann, sind gebrochene Masten oder zerrissene Kites nicht gerade selten. So ein Malheur war gleichbedeutend mit einer Zwangspause, die im schlimmsten Fall über Monate andauern konnte. Mit viel Geduld boxten sie sich durch diese harten Jahren und bewahrten sich bis zum heutigen Tag ihre entspannte Art und Offenheit. Gäste werden, egal ob auf dem Wasser oder an Land, mit einem Lächeln begrüßt. Sie versuchen immer noch, jeden Tag an den Strand zu kommen, wenn Wind und Wellen in perfektem Zusammenspiel sind. Und meistens ist das große Nachwuchstalent, der 16-jährige Matchu, als erster auf dem

Matchu unter weiblicher Beobachtung: Der jüngste im Bunde gibt alles in Punta Preta





Der Strand in Punta Preta: Mitu tänzelt über die Lavasteine



Tiefe Hocke: Mitu im blauen Raum



Rekordjäger: Alex Caizergues bezwang die größte Welle der historischen Swell-Periode

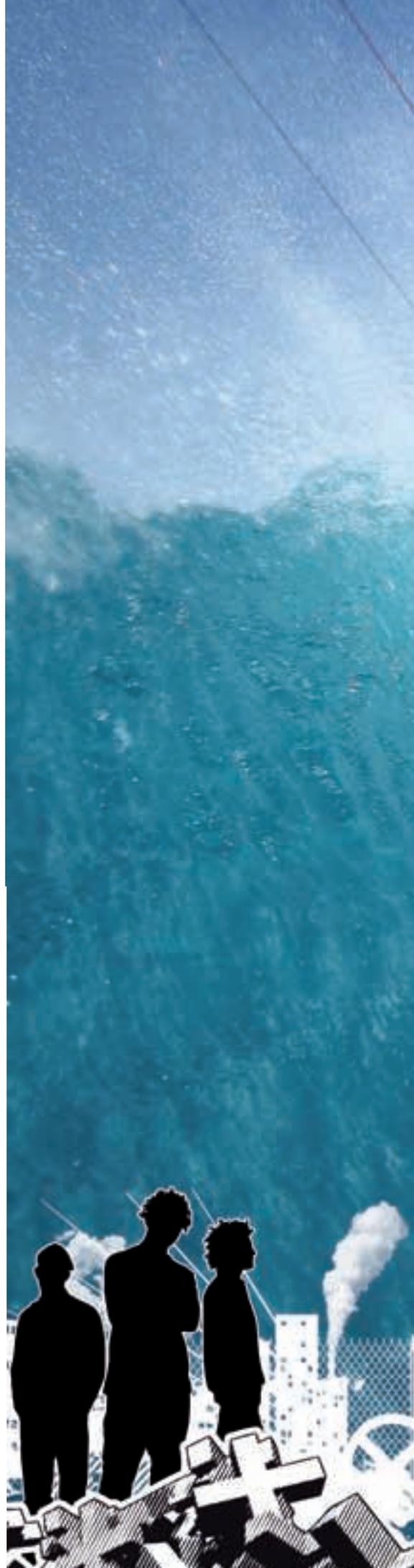


Geordnet wie im Versuchstank: Solche Sets gibt es nur an Point Breaks

Wasser, wenn er nicht in der Schule ist. Bei zwölf Knoten Wind reicht für ihn schon ein acht Quadratmeter Kite. Sobald Matchu Höhe hält, fangen Mitu und Djo an zu pumpen. Mit zunehmendem Wind werden in der Regel auch die Wellen größer. Bedingungen, die sie brauchen, um sich gegenseitig zu pushen. Das sieht dann so aus: Djo legt sich in seine kraftvollen Bottom Turns, als würde er das Wellental umarmen wollen, worauf Mitu mit einem geschmeidigen Snap unter der Lippe antwortet. Kurz darauf hackt Djo mit seinem beschlauften Board einen Turn in die Schulter, dass der Spray nur so fliegt, während Mitu sich klein macht, um in einer Barrel abzutauchen. Der große Unterschied zwischen den beiden ist ihre Materialwahl: Wo Mitu für besten Halt auf Wachs vertraut, schlüpft Djo lieber in Schlaufen. Mitu hat ein unglaubliches Talent, vor allem wenn es darum geht, Wellen zu lesen. Auf den Kapverden ist Mitu in den letzten Jahren zu einer Art Volksheld geworden. Matchus größter Wunsch ist klar definiert. Er möchte in Mitus Fußstapfen treten und von seiner Leidenschaft zum Kiten leben können. Dass Mitu neben seinem Talent hart und pedantisch dafür gearbeitet hat, seinen Traum Wirklichkeit werden zu lassen, weiß Matchu nur zu gut. Mitu hat Erfolg und das ist das Beste, was passieren konnte. Er ist Ansporn und Ansprechpartner zugleich für die gesamte Jugend von Santa Maria, die bei richtiger Förderung noch so manches Talent hervorbringen wird. Anfang des Jahres war es an Mitu, Djo und Matchu zu zeigen, was sie in Punta Preta in den letzten Jahren gelernt haben. Ein Swell, wie man ihn nur selten erlebt, war im Anmarsch und sollte den Jungs die perfekte Bühne bieten. Als Raphael mir von den Wallungen im Atlantik erzählte, hatte ich die Vorhersage bereits seit einigen Tagen im Auge und saß auf gepackten Koffern. Wie Raphael es schaffte, ein Team aus Kitemern und Filmern so schnell zusammen zu trommeln, blieb mir ein Rätsel. Jedenfalls waren wir einen Tag bevor der Swell rein rollte auf Sal. Von den Malen, die ich seit 1993 auf den Kapverden gewesen bin, war dies der größte Swell, keine Frage.

Die Jungs setzten sich vor unseren Kameras in Szene, als ginge es um ihr Leben

Wie wir alles wissen, ist ein gigantischer Swell nicht gleichbedeutend mit perfekten Bedingungen. In den ersten Tagen liefen alle 15 Minuten riesige Weißwasserwalzen in die Bucht, die wegen ihrer Höhe das Filmen fast unmöglich machten. Nur von Land aus und mit Hilfe eines 20 Meter hohen Kamerakrans konnten wir das Treiben festhalten. Mit jedem Folgetag drehte der Wind ein paar Grad mehr in Richtung Offshore und auch die Wellen ordneten sich immer sauberer. Am vierten Tag, den 10. Februar 2010, erlebte ich in Punta Preta den heftigsten und einzigartigsten Moment meines





Rollende Gefahr in Punta Preta: Das Spiel mit dem brechenden Teil der Welle kann für Mitu schnell am „Strand“, also in den schwarzen Lavasteinen enden



Paradiesische Wellen: Die Kapverden wurden Anfang des Jahres vom größten Swell seit Jahrzehnten heimgesucht - das Team von F-One war sofort zur Stelle

Surfer-Lebens. Schon bei der Ankunft bot sich uns ein perfektes Bild: blauer Himmel, wunderschöne Wellen und gleichmäßiger, ablandiger Wind. Wie gewöhnlich ging Matchu als Erster raus, gefolgt von Mitu und Djo. Die Jungs gingen an ihrem Spot sichtlich motiviert zu Werke und setzten sich vor unseren Kameras in Szene, als ginge es um ihr Leben. Ihre Zeit war gekommen, um den Profis und der Surfwelt zu zeigen, was sie an ihrem Hometown im Stande zu leisten sind. Sie hätten sich keinen besseren Tag aussuchen können. An einem fast schon magischen Punkt wurden die Wellen plötzlich noch sauberer und formten sich zu glattgebügelden Barrels, in denen alle zusammen ihren Spaß hatten. Am Ende fasste es Alex Caizergues, der die größte Welle dieses historischen Swells abritt, am treffendsten zusammen: „Es war eine Freude und eine große Ehre, diesen Spot mit Mitu und seinen Jungs teilen zu dürfen.“

50

FLY2

UNABHÄNGIG - WELTOFFEN
REISEZEITUNG

www.fly2kite.de



Unglaublich aber wahr, Sansibar

Unsere Freunde, die Condor Kite Piloten sind immer an den besten Stränden und haben uns nun verraten, dass Sie auf Sansibar das Kite Paradies gefunden haben. Wir suchen nun reiselustige Entdecker, die zusammen mit Daniel dieses neue Paradies austesten. Im Januar geht es los zur Entdeckerreise und im Juni dann für alle die es im Januar nicht schaffen.

www.fly2samsibar.de

Mit Delfinen Kiten auf Boracay

Manila - Im März geht es los zur unvergesslichen Kite Safari. „Angel“ begleitet euch beim Kiten zu den unberührten Kitespots der Philippinen. Dabei steuert Ihr einsame Strände, in genial gelegenen Buchten, sowie paradisische Sandbänke an, die aus dem offenen Meer ragen. Tablas Island, Sibaton Island und Seco Island sind die Inseln die wir ansteuern. Abends wird unter freiem Sternenhimmel am Lagerfeuer gegrillt. Mit etwas Glück begleitet euch eine Delfin Familie, Gänsehaut garantiert.

www.fly2boracay.de

Event - Reisen

Alle Kiteboarding Learn-Events jetzt mit sensationell günstigem Reisepreis buchen

Ägypten - Ab sofort können alle El Gouna, Soma Bay oder Ras Sudr Events, bei Fly2kite.de im Preisvergleich gebucht werden.

Somit könnt Ihr sicher sein, das Ihr den besten Reise Preis findet. Wieso mehr bezahlen, wenn es günstig geht.



Single Kiter sucht verzweifelt andere Kite Freunde!

Überall: So geht es vielen aber nun gibt es die Lösung: Bei allen Eventreisen steht neben dem Kiten das kennenlernen von netten Menschen immer im Vordergrund. Es sind hier schon viele feste Freundschaften entstanden. Denn Kiten und Reisen

verbindet. Wir - das bist Du, denn nur aus vielen Singles oder Pärchen wird eine tolle Truppe. Einmal dabei immer dabei, denn wir alle wollen genau wie Du, neben dem Kiten nette Leute kennenlernen, neue Orte erkunden und Freunde fürs Leben finden.

Das Original

Anzeige:

„LUCKY KITE“-T-Shirt

jetzt und nur bei

FLY2KITE.de

Kiter fordern: „neue Entdecker Reisen“

7 mal El Gouna, 3 mal Brasilien - Das reicht! Jetzt muss was neues her. Begleite uns auf den ausgefallenen Entdecker Touren zu den schönsten und unberührten Kite

Paradiesen. Ein Guide der die Spots kennt und Dir beim kiten die Sicherheit gibt ist immer dabei. Neue Freunde und viele Überraschungen garantiert.

Entdecker Kite Reisen 2011

Jan/Mai
Februar
März
April/Nov.
Juni/Sept

Sansibar mit Daniel
Los Roques/El Yaque
Boracay Kite Safari
Maui - Hawaii
Mauritius mal anders

FLY2KITE.de
DER KITEREISESPEZIALIST
Tel. 089 - 23 88 73 56

Maui Kite Open 2011



Kahului - nachdem im November alle Plätze zum Maui Open Kite Reise Event schnell ausgebucht waren, wird das Mega Reisehighlight für alle Kite Levels im April-Mai 2011 wiederholt. Jörg und Daniel freuen sich, Dir die Insel und viele Kitetricks zu zeigen!

www.fly2maui.de

Endlich wird Mauritius bezahlbar.

Le Morne - Mauritius mal anders wir wohnen in privaten Bungalows, haben den Mietwagen vor der Tür und das zum erschwinglichen Preis, denn Mauritius muss nicht teuer sein. Oli und Katja begleiten Dich bei Downwinder mit dem eigenen Boot. Wir schwimmen mit Delfinen, bewundern die Chamarel Wasserfälle, und klettern auf den Berg „Le Brabant“ Wir testen das Wellenreiten und das Golfen, gehen Schnorcheln und umrunden die ganze Insel. Und Du bist dabei, mittendrin.

www.fly2mauriti.us.de

Sensationell günstige Reisepreise durch Preisvergleich!

München - Das suchen hat ein Ende, denn im Preisvergleich aller grossen Veranstalter, findet das Team von fly2kite.de immer den besten Reisepreis, garantiert. Einfach anrufen oder selber Suchen, ganz wie Du willst, aber eines ist immer das Ziel, Du bezahlst nie zuviel.





Sicheres Cruisen mit höchstem Komfort. Der Newcomer Viron beweist im Praxistest auf Sardinien einen revolutionär gutmütigen Charakter

Der Herbst und Winter ist die Zeit der Infektionen. Hatschi an allen Orten, kein Entkommen, die Viren sind los! Ein Zustand, der nach dem Willen von Flysurfer gleich bis tief ins nächste Jahr anhalten soll, zumindest was die überaus angenehme Ansteckung mit dem Kitevirus angeht. Unter dem Slogan „get infected“ präsentiert der Softkite-Marktführer, der für außergewöhnliche Lösungen bekannt ist, seinen neuen Kite für 2011.

Zentraler Bestandteil der Inkubationsstrategie ist der „Viron“, ein komplett neu entwickelter Softkite. Mit seiner geringen Streckung und reduzierter Anzahl an Zellen zielt er ganz im Sinne des Slogans auf Neueinsteiger ab. Deshalb soll er Fehler verzeihend und einfach zu bedienen sein und zudem die Vorteile eines Depowerkites bieten. Obwohl er nur in drei Größen - zweieinhalb, vier und sechs Quad-

ratmeter - produziert wird, soll er sich an der Bar jeweils wie ein großer Kite anfühlen. Dass eignet ihn über das Training hinaus für weitere Einsatzbereiche wie Cruisen, SUP, Starkwind und Welle - ein echter Allrounder also, auch für fortgeschrittene Kiter.

Geradezu einzigartig macht den Viron aber sein Leinenkonzept. Die Leinen sind in zwei Teile untergliedert, mit je sieben und 14 Metern Länge. Je nach Situation kann der Flysurfer-Schirm also wahlweise mit sieben, 14 oder gar 21 Meter langen Leinen geflogen werden. Die ganz kurze Einstellung ist gerade im Schulungsbereich oder beim Landboarden attraktiv.

Aber auch darüber hinaus ist der neue Schirm ein absoluter Technologieträger, wie folgende vier Schlüsselkonzepte zeigen:



Auto-Relaunch: Der Viron ist der erste Softkite auf dem Markt, der über ein solches System verfügt. Lässt man die Bar nach einem Crash los, stürzt der Schirm ab und kriecht anschließend automatisch zum Windfensterrand. Dort richtet er sich auf und parkt, bis der Fahrer einen Lenkimpuls gibt. Der Auto-Relaunch funktioniert an Land und auf dem Wasser. Alternativ dreht der Viron aber auch, wie von anderen Flysurfer-Kites gewohnt, durch Ziehen an den Steuerleinen um und startet.

INFEKTIÖSES

MATERIAL

Foto: Flysurfer, Kite-Unit

Ein Board mit Schwert und ein Kite mit Sieben-Meter-Leinen - nein, Flysurfer hat kein Fieber, sondern bemerkenswerte Neuheiten für 2011. Ansteckend sollen die dennoch sein



“Reef Line Safety” (RLS): Sie ist das neue Safety-System von Flysurfer. Dank ihr kommt der Viron ohne störende Handleash aus, die bei vielen anderen Schulungs-Softkites noch zum Einsatz kommt. Resultat ist ein deutlich geringerer Restzug als mit einer veralteten Backstall-Safety. Nach dem Auslösen klappen durch ein ausgeklügeltes System die Tips nach innen und die Vorderkante wird zusammengezogen. Der Schirm sinkt dadurch kontrolliert und mit minimalem Restzug nach unten. Im Gegensatz zu anderen Systemen entwickelt das RLS keine ruckartigen Kraftimpulse, wenn der Schirm in der Luft flattert. Die Bar rutscht lediglich knapp zwei Meter vom Fahrer weg, bleibt also in erreichbarer Entfernung, um den Schirm wieder zu starten.



“Anti-Invertier-Leinen” (AIL): Diese einem Fischernetz ähnliche Konstruktion verhindert, dass der Kite auf links durchschlägt. Ein Risiko, das immer dann besteht, wenn der Fahrer mit durchhängenden Leinen auf seinen Schirm zufährt. Der Viron verhindert dies mit einem Leinengitter, das ihn daran hindert, durch die Waage zu kippen. Damit wird es zudem fast unmöglich, den Viron so zu verknäulen, dass er nicht mehr starten kann.



“Triple Depower System”: Wie alle anderen aktuellen Flysurfer-Modelle, ist auch der Viron mit diesem System ausgestattet. Besonders in der Powerzone zeigt es sich im Vergleich zur Depower herkömmlicher Tubekites extrem wirksam. Das stellt eine zusätzliche Sicherheitsreserve für den Fahrer dar; zudem vergrößert es den Windbereich. Darüber hinaus wird der Viron mit einer revolutionär einfachen Waage ausgeliefert. Es ist kein Mixersystem mit Rollen nötig, wie man es vom „Psycho“ kennt, lediglich die Vorder- und die Hinterkante sind an einer Waage aufgehängt.

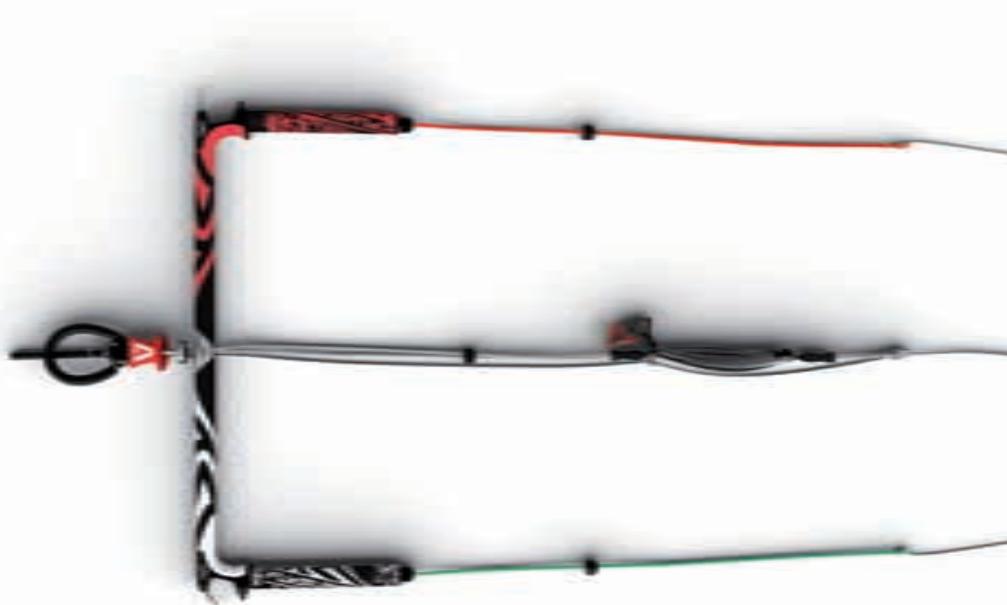


Auf die Plätze, fertig, los! Wenn sich die Türen des Flysurfer-Testmobils öffnen, kennt der Run auf die 2011er-Produkte kein Halten mehr

Viron – niedriger Preis bei gewohnt hoher Qualität//

2,5 Quadratmeter: 449 Euro
 4 Quadratmeter: 549 Euro
 6 Quadratmeter: 699 Euro
 Ohne Bar ist der Kite 200 Euro günstiger. Um die unterschiedlichen Größen auch in der Luft leicht unterscheiden zu können, wird der Lufteinlass in der Mitte des Kites unterschiedlich farbig gestaltet (2,5 orange, 4 grün, 6 blau).

Die Bar des Viron ist eine Weiterentwicklung der „Pulse2“-Bar. Sie ist mit neuen Windern und einem neuen Auslösemechanismus ausgestattet. Der Viron kann aber auch ohne Bar bestellt werden, dann reduziert sich der Preis um 200 Euro. Für einen Flysurfer-Kite ist der Viron überraschend günstig. Bei der Qualität wurde dennoch nicht gespart. Sowohl bei der Verarbeitung als auch beim Tuchmaterial wird gewohnt hohe Flysurfer-Qualität geboten. Selbstverständlich gilt auch beim Viron die sechsmonatige, kostenlose Reparaturgarantie.



Für alle übrigen Kitemodelle von Flysurfer wird es im Frühjahr 2011 eine neue Bar geben: Die „Infinity 2.0“ bekommt derzeit den letzten Feinschliff, um allen Sicherheitsansprüchen gerecht zu werden. Größte Neuerungen gegenüber dem Vorgängermodell sind der geänderte Auslösemechanismus, der längere Depowerweg sowie die doppelte Öse für den Depowertampen an der Bar.

Innovation und deutsche Ingenieurskunst: Die Infinity 2.0 Bar von Flysurfer kommt im Frühjahr 2011 auf den Markt



Beim Auslösemechanismus haben sich die Entwickler von Flysurfer für ein komplett offenes System entschieden. Auf diese Weise wird eindringender Schmutz am leichtesten wieder ausgewaschen, was die Zuverlässigkeit der Funktion erhöht. Das neue System ist zudem besonders leicht und kompakt konstruiert, der Chickenloop beispielsweise wiegt unter 200 Gramm.



Eine weitere Innovation ist der neue Wirbel über dem Auslösemechanismus. Mit ihm lassen sich die Leinen nach Rotationen praktisch ohne Kraftaufwand ausdrehen. Hierzu ist einfach die Bar anzuziehen, und schon sind die Leinen wieder frei.



Auch bei der Baröse, die den doppelten Depowertampen führt, hat sich einiges getan. Durch die neue, seitlich aufgespreizte Form lässt sich der Schirm auch bei vollem Lenkeinschlag sehr leicht De- und Anpowern. Eine reibungsärmere Oberfläche der Baröse soll überdies den Verschleiß des Depowertampens deutlich reduzieren. Da die beiden Leinen des Depowertampens jetzt nicht mehr nebeneinander, sondern hintereinander durch die Bar laufen, ist das mittige Greifen der Bar mit einer Hand erleichtert - vor allem für ausgehakte Manöver ein enormer Vorteil.



Renn-Tür: Das neue Flyrace ist mit einem Steckschwert ausgestattet und auf maximale Geschwindigkeit getrimmt



Moderner Schwertkampf: Der Shaper Eddy Lansink zeigt sich auf seiner neuesten Kreation zielsicher. Die gebückte Körperhaltung hilft dabei Druck gegen das Schwert aufzubauen

Neben dem Viron ist das neue „Flyrace“ derzeit sicher die bemerkenswerteste Innovation bei Flysurfer. Bei ihm handelt es sich um das erste bidirektionale Raceboard. Der Clou ist ein mittig auf der Fersenkante sitzendes Steckschwert.

Das Flyrace ist aus einer Laune heraus entstanden. Sowohl Flysurfer-Chef Armin Harich als auch Flyboards-Shaper Eddy Lansink sind große Race-Fans. Deshalb modifizierten sie für den Eigenbedarf eine Flydoor so, dass sie damit Rennen bewältigen konnten. Für dieses Konzept wurden sie zunächst gelegentlich belächelt, da die Profiszene ausnahmslos auf Directionals setzt. Um so überraschender waren schließlich die Erfolge, die sie mit der getunten Flydoor erreichten, Lansink etwa erreichte ohne besonderes Training beim Worldcup in St. Peter-Ording einen sehr beachtlichen fünften Platz. Die Serienproduktion war danach beschlossene Sache.

Das Flyrace ist 170 Zentimeter lang und bis zu 50 Zentimeter breit. Das Steckschwert kann in seiner Position je nach Kurs während der Fahrt variiert werden: Hart am Wind wird es komplett versenkt, auf Halbwindkursen etwas und downwinds sogar überwiegend herausgezogen. Wie seine direktionale Konkurrenz wird es nicht über die Kante, sondern plan auf der Fläche gefahren. Sein größter Vorteil aber ist die Tatsache, dass es bei Richtungswechseln keiner Halse bedarf.

Auffällig sind auch die eigens konstruierten Fußpads, die im Zehenbereich riesig anmuten. Sie helfen dem Fahrer, das Board flach zu halten, ohne zu verkrampfen. Das Flyrace besitzt eine durchgehende, relativ flache Rockerline, die bei hohen Geschwindigkeiten weniger Widerstand erzeugt, als ein dreistufiger Rocker. So lassen sich noch höhere Geschwindigkeiten realisieren. Bis man diese Geschwindigkeit auch am eigenen Leib er-

fahren kann, dauert es allerdings eine Weile. Die ungewohnte Fahrweise fordert Eingewöhnung. Dann bietet es die effektivsten Höhelaufeigenschaften aller Twintips auf dem Markt. Und im Vergleich zu hochgezüchteten Race-Directionals lässt sich das Flysurfer-Board noch sehr einfach kontrollieren. Außerdem nimmt es weniger Platz ein und ist deutlich haltbarer gefertigt.

Der Preis für das Flyrace stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Er wird laut Flysurfer aber unter tausend Euro bleiben.

Anmerkung zum Schluss: In der letzten Ausgabe hatten wir die Vorstellung des Pulse2-Nachfolgers „Unity“ angekündigt. Dieser befindet sich jedoch weiterhin in der Testphase. Der genaue Marktstart stand daher bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Sobald der Unity final zur Verfügung steht, werden wir die angekündigte Vorstellung nachliefern.

fs/hf



Neu auf www.kiteboarding.eu

KITEBOARDING online

Du bist kein Freund von Abos und an deinem Stammkiosk ist die KITEBOARDING wieder ausverkauft? Keine Sorge, wir sagen euch, wo ihr an euren Lesestoff kommt und haben alle Dealer für euch aufgelistet. Ihr findet die Liste unter www.kiteboarding.eu (Magazin > Bezugsadressen).

Falls ihr Fragen an die Redaktion oder zu eurem Abonnement habt und nicht wisst, an wen ihr euch wenden sollt, schaffen wir Abhilfe. Unter den Punkten „Kontakt“ und „Impressum“ findet ihr schnell und einfach euren direkten Ansprechpartner. Damit ihr wisst, wer hinter den Kulissen steht und mit wem ihr es zu tun habt.

Neu auf unserer Seite ist auch das Online-Archiv. Hier findet ihr alle Artikel nach Monaten sortiert, damit ihr nicht mehr lange suchen müsst.

Und nicht vergessen: Schon bald präsentieren wir euch exklusiv den ersten Teil des Kurzfilms „Betty does America“ mit Rick Jensen und Sam Light auf www.kiteboarding.eu. Den Trailer haben wir euch bereits gezeigt, bald folgt die von Andi Jansen produzierte Fortsetzung.



Wir freuen uns auf euren Besuch auf www.kiteboarding.eu

**EIN GANZES
DORF WIRD
KITEVERRÜCKT!**

RHODOS /



Platz ohne Ende, Wind side-sideonshore, ruhig, natur pur, nette Leute,
bestes Revier auf Rhodos, abseits vom Massentourismus, tolle Unterkünfte
vom Haus bis zur Pension. 2 Sterne oder 4 Sterne, allinclusive oder Apartments!
Ein begeisterndes Team mit bestem Material. Alle Kurse und immer was los!

OLA —



OLA Sportreisen GmbH | Dahlienweg 4 | DE-82237 Würthsee

/ KALAVARDA



– **SPORTREISEN.de**

RUFT UNS EINFACH AN! WIR FINDEN DEN RICHTIGEN SPOT FÜR EUCH!

PHONE + 49 (0) 8153 - 908 760

Oder schreibt uns eine E-Mail an: team@ola-sportreisen.de



Der Brett-Bäcker

Österreich und Skifahrn sind wie Surfen und Hawaii. Franz Schitzhofer hat beide Welten in seiner Boardschmiede tief in den Bergen bestmöglich miteinander verknüpft

Unfertiges Brett vorm Kopf: Nomex-Waben werden trocken verarbeitet und dann gebacken

Wer an den Kitespots dieser Welt Ausschau nach ihm hält, wird schnell fündig. Denn mit seinem buschigen Schnurrbart sticht er hervor wie ein bunter Hund. Das Klischee eines Surfers jedenfalls erfüllt er mal so gar nicht. Dann schon eher Fußballplatz oder Trachtenecke. Auf dem Wasser jedoch lässt er keine Zweifel daran, dass er voll in seinem Element ist. Kaum jemand sonst macht Handlepasses - mit Anfang Fünfzig. Es gibt sie noch. Jene Originale, die eine Szene warm und liebenswert machen. Der Österreicher Franz Schitzhofer ist definitiv eines von ihnen. Auch in seinem fortgeschrittenen Alter

geht er konsequent den Dingen des Lebens nach, die ihm am meisten Freude bereiten: kiten und Boards entwickeln. Als Chef-Entwickler bei „Amersports“ treibt der gebürtige Wiener die industrielle Fertigung von Kiteboards tief in den österreichischen Bergen auf immer neue Höhen. Die Firma produziert Kiteboards in Snowboard-Bauweise für verschiedene Marken, unter anderem auch Snowboards und Ski für Atomic. Sogar einen eigenen Blog hat der Schitzhofer Franz, er liest sich wie der eines durch die Welt tingelnden Profikiters. Das liegt unter anderem daran, dass sein Sohn Michael derzeit der bes-

te deutschsprachige Worldcupper ist. Und weil Papa Franz zu dessen Wettkämpfen und ins Wintertraining meist mitreist, kitet er auch selbst auf höchstem Niveau.

In diesem Jahr schnappte sich der Senior beispielsweise ganz locker den Titel des Österreichischen Meisters in der „Masters“-Klasse. Sportlich erfolgreich war Franz Schitzhofer schon vor seiner Kite-Karriere. Zweimal nahm er an den Olympischen Sommerspielen teil: Als Sportschütze peilte er 1976 in Montréal und 1980 in Moskau die Edelmetalle an.

Was bedeutet Snowboard-Bauweise?

Diese Art der industriellen Herstellung findet sowohl bei Snowboards und Ski als auch seit etwa fünf Jahren bei Kiteboards Anwendung. Das Besondere an der Bauweise im Atomic-Werk sind die sogenannten „Prepregs“. Durch sie entfällt das herkömmliche Nasslaminiere, siehe Interview. Zuerst wird der Kern aus Schaum, Holz oder Nomexwaben dreidimensional gefräst. Dann werden in einer Form folgende Materialien wie in einer Torte geschichtet: Polyamid-Oberfläche samt Design, Prepreg-Untergurt, Kern, ABS-Kante seitlich herum und Inserts, dann der Prepreg-Obergurt und zum Schluss die Polyamid-Oberfläche inklusive Design. In der Form wird das Board bei etwa 130

Grad Celsius für zehn bis 15 Minuten mit zehn Kilogramm Pressdruck pro Quadratmeter in einer zimmergroßen Hydraulikpresse „gebacken“. Auf einem durchschnittlichen Twintip mit etwas mehr als einem halben Quadratmeter Oberfläche lasten also um die 60 Tonnen. In diesem Prozess wird das Board in die gewünschte Form mit Aufbiegung und Konkaven gebracht. Das ganze bei Toleranzen von nur wenigen Zehntel Millimetern. Nach dem nicht minder wichtigen, computergesteuerten Abkühlungsprozess kommt das Board als Rohling aus der Form und wird von einer CNC-Fräse bearbeitet. Nachbearbeitung und Qualitätskontrolle erfolgen per Hand.

STECKBRIEF//

Alter: 52

Wohnort: Graz, Podersdorf am See; Altenmarkt; Planet Earth

Seit wann kitest du?: 2001, davor 20 Jahre an Gabelbäumen gezerrt

Job-Bezeichnung: Forschung und Entwicklung bei Amersports

INTERVIEW//

KITEBOARDING' Wie bist du zum Bau von Boards gekommen?

FRANZ SCHITZHOFER' 1980 mit dem ersten selbst gebauten Windsurfboard. Danach hab ich etwa 3.000 Customboards unter dem Namen "Dynamit" geshaped. Die Aufbruchstimmung damals war geil. Ich war jung, es gab keine Anleitungen. Außer der „Speedmaschine“ im Surf-Magazin. Ich drehte sie einfach um 180 Grad, baute eine der ersten spitz zulaufenden Heckformen im Windsurfen. Ging ab wie Sau, vor allem das Halsen.

Nach dieser wilden Zeit habe ich „Simmer“-Segel und -Mode vertrieben. Später habe ich meine Liebe zu gutem Wein ausgelebt. Ich habe seltene Lagen in die USA und nach Japan exportiert, edle Sorten aus der südlichen Rhone, der Toskana und dem Piemont.

Irgendwann 2001 begann meine komplette fünfköpfige Familie gleichzeitig mit dem Kiten. Es dauerte nicht lange, bis alle um Custom-Kiteboards bettelten. Nach einigem Widerstand war das erste Dynamit-Kiteboard geboren.

KB' Und wie bist du zu deinem jetzigen Job gekommen?

FRANZ' Es folgten etliche weitere Dynamit-Customs, mit denen Michi erfolgreich im Worldcup fuhr. 2008 durfte ich für „JN“ mein erstes

Serienboard shapen. Das „Chit Chat“ wurde bereits in der Ski- und Snowboardfertigung von „Atomic“ in Altenmarkt gebaut. Irgendwann wurde ich gebeten, bei Atomic eine Produktion von Kiteboards für diverse Hersteller aufzubauen - ein Traum wurde wahr! Ich kann nun das machen, was mir Spaß macht und arbeite mit exotischen Materialien und Maschinen. Außerdem müssen die Prototypen auch getestet werden. Und das mache ich am liebsten zusammen mit Michi in Brasilien oder Südafrika. Das Potential hier bei Atomic ist einfach riesig und eröffnet neue Horizonte und Möglichkeiten - etwas ganz anderes als ein Custom-Board in einer Garage zu basteln.

KB' Gib uns einen kleinen Einblick in den Entstehungsprozess eines Serienboards.

FRANZ' Es gibt zwei Arten von Kunden. Solche, die genaue Vorgaben in Form eines eigenen Prototypen oder einer fertigen elektronischen Konstruktionszeichnung haben, und jene, die lediglich eine Zielgruppenvorgabe oder ähnliches vorgeben. In beiden Fällen begleite ich die Entwicklung vom Prototyp bis hin zur Serienreife. Zu Beginn geht es darum, die Vorstellungen von einem perfekten Board mit unserer industriellen Fertigung in Einklang zu bringen. Wenn das computergestützte Design (CAD) des Boards final ist, wird die Form von einer unserer drei

riesigen CAD-Fräsen im Haus aus einem etwa 200 Kilogramm schweren Vollaluminiumblock gefräst. Dann kann das Pressen der ersten Prototypen starten. Anschließend wird die meist vom Kunden bereitgestellte Grafik überarbeitet und angepasst. Und wenn die Nullserie von 30 Stück grünes Licht von der Entwicklungsabteilung bekommt, geht das Board in Serie.

KB' Wo liegen die Unterschiede zur Herstellung von Ski und Snowboards?

FRANZ' Die Unterschiede sind gering. Außer den fehlenden Stahlkanten werden ähnliche Materialien wie Holzkerne, Nomex-Waben, verschiedene Seitenwangen, diverse Prepregs, Polyamid-Oberflächen, Stahlinserts und weitere Materialien verpresst. Der Hauptvorteil von Atomic gegenüber vielen anderen Herstellern: Bei uns im Hause werden Prepregs selbst hergestellt.

KB' Was bitte sind Prepregs?

FRANZ' Das sind vorimprägnierte Fasern, die auch in der Formel-1 zum Einsatz kommen. Bei diesem Verfahren werden Glas- oder Karbonfasern verschiedenster Webarten und Gewichte bis zu drei Monate vor dem eigentlichen Pressen mit Harz getränkt, ausgepresst, in Platten geschnitten und in Kühlkammern vor Ort gelagert. Dann sehen die Prepregs aus wie heller



Kite-Hippie in Südafrika: Auf den eigenen Shapes carvt es sich am besten



Routiniert: Blind bearbeitet Franz die Metallinserts mit dem Gewindeschneider



Schitzhofer Senior in Aktion: ob im Newschool oder wie hier im Oldschool, Style kennt kein Alter



Prinzip Torte: Vor dem Pressen wird die Form mit vorimprägnierten Fasern geschichtet

(Glas) oder dunkler Karton (Karbon). Vor ihrer endgültigen Verwendung werden sie in die jeweilige Form gestanzt oder CNC-geschnitten. Das hierbei verarbeitete Harz beginnt erst ab etwa 120 Grad Celsius zu fließen und zu reagieren. Der Vorteil gegenüber der herkömmlichen Nasslaminier-Technik ist sehr sauberes Arbeiten und ein frei wählbarer und immer gleicher Harzanteil in den Geweben.

KB' Darfst du verraten, wer bei euch produzieren lässt?

FRANZ' Wie beschrieben, darf man sich das nicht so vorstellen, dass die Firmen uns eine E-Mail schreiben und wir daraufhin die Presse

anschmeißen. Dem Auftrag geht immer eigene Entwicklungsarbeit oder umfangreiche Kommunikation voraus. Boards folgender Marken kommen aus unserem Werk in Österreich: Balance, Best, JN und Wainman.

KB' Was ist der beste Part deines Jobs?

FRANZ' Ganz klar: das Testen der Boards. Da wir hier inmitten eines renomierten Skigebiets auch Ski und Snowboards bauen, wird im Winter direkt vor der Haustür und bei frischem Powder „getestet“. Die Arbeit muss dann warten und eben abends oder in der Nacht erledigt werden. Als engagierter Freizeitsportler brauche ich mir jedenfalls keine Sorgen um die Beschaffung von

Sportgeräten zu machen. Wir haben einfach alles im Haus - siehe www.amersports.com.

KB' Du hast viele Trends kommen und gehen sehen. Wohin bewegt sich die Kite-Industrie bei den Twintips?

FRANZ' Es wird sich wieder ein gewisser Individualismus durchsetzen. Wir merken das bei den Freestyle- und Backcountry-Ski. Hier gibt es bereits eine Menge verschiedener Modelle. Das ist ein Schlüssel zu kommerziellem Erfolg und Image. Identifikation des Endkunden mit dem Produkt bringt mehr als jede Werbung und sichert Wettbewerbsfähigkeit.

50



Maximale Spurtreue: Bei Franz wird der Balanceakt auf der Zehenkante zum Parforceritt

JETZT WIRD REDUZIERT!

Slingshot RPM jetzt reduziert!!!
alle Größen - 40%
SS Key 7+10+13m
 ab 699,-
SS Key und SS Crisis 137cm **Paketpreis**
 ab 899,-
North Vegas 2010
Abverkauf %%%
North Rebel 2010
Abverkauf ab 580,-
Gaastra Max Jekyll 2010 **kompl.** ab 499,-
Cabrinha Switchblade/Crossbow/Convert 2010
 ab 399,-

North Evo 2010
Abverkauf
F-one Bandit 3
Abverkauf
Naish Charger 2010
komplett ab 529,-
Naish Torch 2010
9,0m ab 549,-
Naish Cult und Helix 2010 ab 490,-
Jetzt frisch bei uns:
Rebel + Vegas 2011
zum Testen
Liquid Force HIFI 2010 **kompl. 11+13m²**
 599,-

KITEBOARD-AKTION

über 300 Modelle im Abverkauf
Spleene Rip 2010 ab 349,-
F One TX 3 499,-
RRD Fatal Wave Wood 489,-
Flyboards Door 141 cm 299,-
Naish Thorn + Momentum 2010 ab 399,-
Naish Haze 2010 alle Längen ab 379,-
Naish Costum Global / Fish 2010 449,-
North Jaime 2010 449,-
North X Ride 129 + 133 cm 2010 379,-
North Team Serie - Wam - Kontakt ...
Abverkauf
North Kontakt 2009 349,-
Cabrinha Caliber 2010 ab 389,-
 incl. Sync Bindung

Brunotti 2010 Yuri ... Abverkauf
Gaastra Vision + Pro 122 + 125 +127 + 130 + 133 cm ab 199,-
Slingshot Crisis 137 cm 2010 333,-
Liquid Force WLF 140 + 145 cm 399,-

ACCESSOIRES

North 5th Element 2008 179,-
North Bar Trust 5th Element 2010 259,-
Naish Shift Bar 5 Leiner 2008 159,-
Naish SLE Bar 2010 219,-
Rip Curl Impact Weste ab 39,-
Nobile Boardbag 130 cm nur 19,-
Liquid Force Luxury Kit ansatt 119,-
 nur 89,-
Trapeze Mystic/Pro Limit ab 69,-
North Performer Sitztrapez 69,-

...viele Kite-Einzelstücke auf Anfrage... xxxtrem günstig...!!! anrufen...!!!
 Viele gebrauchte Kites auf Lager, bitte nachfragen...
 Hammerpreise...wir machen Extremversand !!!

News: Das Warten hat ein Ende, Jetzt wird Gas gegeben !!! Ab sofort bei uns: Deutschlandvertrieb Airush · Händler- / Schulanfragen erwünscht !!!



Wir führen alle namhaften Hersteller

Surf Pirates

24941 Flensburg · Schleswiger Str. 1 · Tel.: 0461 / 1 24 25
 www.surfpirates.de · info@surfpirates.de

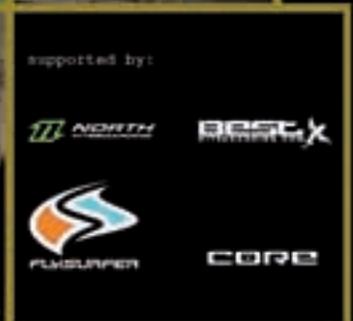


AIRUSH VERTRIEB DEUTSCHLAND

☎ 0461 / 12425 ✉ Mail: info@airush-deutschland.de



schwerelosigkite.de





Volldampf im Frost: Stefan Permien freestylt im Schutze der vereisten Hafemole vom Damp

Es fühlt sich an wie der Griff in die Steckdose. Ein Kribbeln, aber gewiss kein gutes. Wenn der Frost in den Fingerkuppen steckt, wird der Reißverschluss zum Hindernis. Alles Pusten und Rubbeln hilft nichts, Kiten im Winter kann aufreibend sein. Mal ehrlich, warum tun wir uns das an?

Stefan Permien's Antwort auf diese Frage hat viel mit Pragmatismus zu tun. Der Profikiter geht trotz seines Chemie-Studiums auch im Winter regelmäßig aufs Wasser. Selbst Eisschollen und gefrorene Leinen schrecken ihn nicht ab. Der Kieler kitet an heimischen Küsten das ganze Jahr hindurch, also auch im Winter, und immer

mit Spaß. Dass das in fünf Grad kaltem Wasser allerdings schnell gefährlich werden kann, weiß Permien nur zu gut: „Nach einer langen Session sind die Kraftreserven im kalten Wasser besonders schnell aufgebraucht.“

Der Trend: Kiter lassen sich von winterlichen Temperaturen nicht abschrecken

Da kann es passieren, dass man es auch aus kürzester Entfernung nicht mehr aus eigener Kraft zum Strand zurück schafft. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DgZRS) beziffert die Zahl der zu bergenden

Durchschnittliche Überlebenszeit in kaltem Wasser:

Wassertemperatur +5° C:
Trockenanzug = 3 Std.
Neoprenanzug = 1 Std.

Wassertemperatur +10° C:
Trockenanzug = 6 Std.
Neoprenanzug = 2 Std.

Wassertemperatur +15° C:
Trockenanzug = über 6 Std.
Neoprenanzug = 4 Std.

Aufstellungen nach: Dundalski (1988)



Heiß auf Eis

Die kalte Jahreszeit hat uns voll erwischt. Kein Grund zur Pause, denn Kitesurfen im Winter ist eine feine Sache - richtige Kleidung und eiserne Grundregeln vorausgesetzt

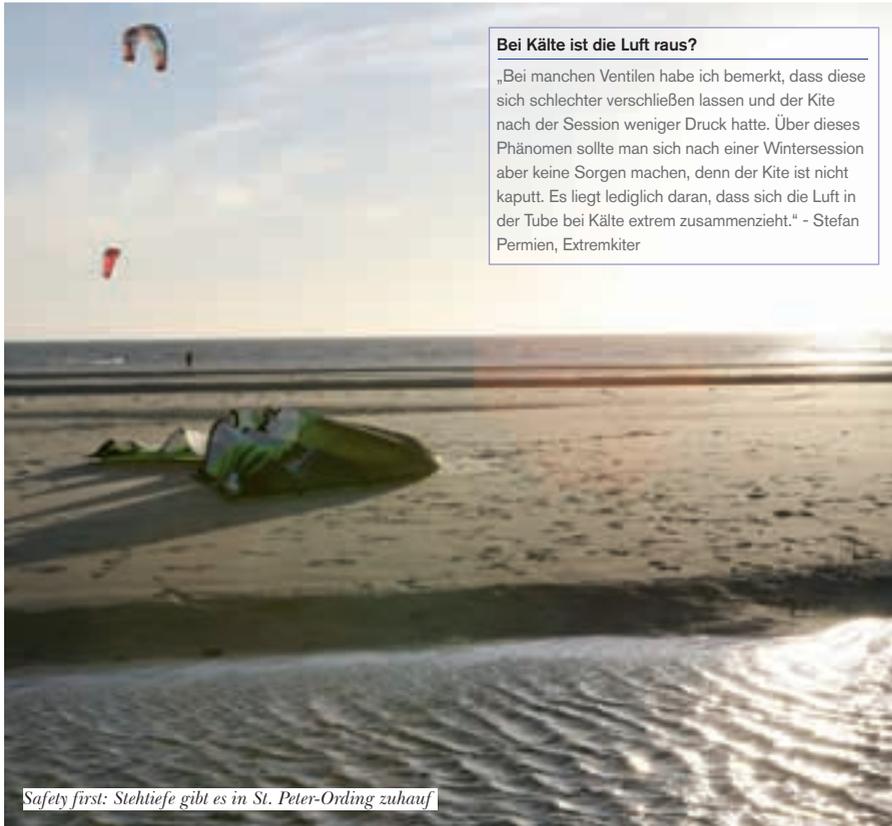
Kitesurfer pro Jahr im niedrigen zweistelligen Bereich. Und dennoch: Die Gefahr der Auskühlung ist beim Kiten in kaltem Wasser extrem hoch (siehe Tabelle links).

Aber nicht nur durchtrainierte Profis oder verantwortungslose Freaks erliegen der Sucht, auch im Winter in heimischen Gefilden zu kiten. An unseren Küsten und Seen hat es in den letzten Jahren einen richtigen Boom des „Winterkitens“ gegeben. Unser junger Sport wächst so rasant, dass sich immer mehr Leute auch von winterlichen Temperaturen nicht abschrecken lassen. Doch wenn es richtig kalt und eisig wird, reichen konventionelle Neoprenanzüge nicht mehr,

dann hilft nur noch der Griff zum Trockenanzug. Diese hermetisch abgeriegelten Modelle bieten aber nur bei richtiger Anwendung (siehe Folge-seite) optimalen Kälteschutz, weshalb sich viele Nutzer in trügerischer Sicherheit wiegen. Denn mit einem Trockenanzug ist es längst nicht getan. Stefan Permiens Empfehlung für die kalten Herbsttage: „Sobald das Thermometer unter zehn Grad sinkt, sind Handschuhe und Haube Pflicht. Denn über Kopf und Extremitäten geht viel Wärme verloren, das kann den gesamten Wärmehaushalt zum Kippen bringen.“ Die perfekte Wärmestrategie fängt bei der Neoprenhaube an. Diese ist bei dicken Neo-

Die DGzRS empfiehlt:

„Überaus wichtig erscheint uns der Hinweis, dass Kitesurfer auf ihren Kites und Boards eine Telefonnummer des Besitzers mit wasserfester Tinte auftragen sollten. So kann im Falle einer Bergung des Materials eine Zuordnung erfolgen.“ - Andreas Lubkowitz, Pressesprecher Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)



Safety first: Stehtiefe gibt es in St. Peter-Ording zuhauf

Bei Kälte ist die Luft raus?

„Bei manchen Ventilen habe ich bemerkt, dass diese sich schlechter verschließen lassen und der Kite nach der Session weniger Druck hatte. Über dieses Phänomen sollte man sich nach einer Wintersession aber keine Sorgen machen, denn der Kite ist nicht kaputt. Es liegt lediglich daran, dass sich die Luft in der Tube bei Kälte extrem zusammenzieht.“ - Stefan Permien, Extremkiter

preanzügen im Optimalfall direkt mit dem Kragen verbunden, um das Risiko einer Durchspülung möglichst gering zu halten. Stehen des Wasser dagegen ist in konventionellen Neoprenanzügen nicht unerwünscht, denn es bildet eine weitere, wärmende Schutzschicht zwischen Neopren und Haut.

Die richtige Schutzkleidung ist entscheidend

Aus diesem Grund sollten vor allem Neoprenschuhe nicht zu eng ausfallen, im Winter sollten sie eine Dicke von fünf Millimetern und aufwärts haben. Die Schlaufen dürfen ruhig etwas weiter als normal eingestellt werden, da sich sonst Kältebrücken bilden und die Füße zudem schnell einschlafen. Das gleiche droht, wenn die Schnittstellen zu Schuhen und Handschuhen zu fest mit Klebeband abgeschnürt werden.

Bei den Handschuhen ist die Antwort offener, im doppelten Sinne: Fausthandschuhe mit „Loch“ in der Handfläche vermitteln das gleiche Gefühl an der Bar wie im Sommer und können auf dem Wasser sogar abgestülpt werden.

Wenn es richtig eisig wird, helfen jedoch nur noch komplett geschlossene Fäustlinge oder Fingerhandschuhe. Bei ihnen gilt: je dicker das Material, desto indirekter das Gefühl beim Greifen der Bar und desto eher droht der berühmte Krampf im Unterarm.

In der Regel ist die Nordsee etwas wärmer bzw. länger warm als die Ostsee. Besonders St. Peter-Ording wird von Kitejunkies bei westlichen Winden jeweils zwei Stunden vor und nach Hochwasser frequentiert. Wer dort ins Wasser fällt, kann auch dank der niedrigen Wassertiefe schnell wieder aufs Board springen. Das gilt

generell, stehtiefe Reviere sind bei Kälte immer vorzuziehen.

Gibt es ihn, den perfekten Winterspot?

Ganz so leicht macht es sich Stefan Permien nicht immer, seine extremste Session ist ein Beispiel dafür, wie man es niemals machen sollte: „Wir hatten Frost und die ersten 40 Meter schien die Ostsee komplett zugefroren, draußen sah das Wasser aber flüssig aus. Wir bauten unsere Kites auf und bewegten uns wie Robben übers Eis. Es war zunächst fest, wurde aber langsam weicher, kurz vor der offenen Wasserfläche versanken wir darin. Ich musste regelrecht durchs Eis waten, das war extrem anstrengend!“ Keine Frage, die technische Entwicklung effektiver Kälteschutzkleidung schreitet voran, lässt solche Situationen zu. Wünschenswert wäre es allerdings, wenn auch das Verantwortungsbewusstsein der Nutzer im gleichen Maße steigen würde.

Verhaltensregeln für die kalte Jahreszeit:

- // nie bei ablandigem Wind rausgehen
- // nie alleine aufs Wasser, zumindest eine zweite Person am Strand positionieren
- // ausreichend Schutzkleidung ist Pflicht
- // tiefes Wasser meiden, Stehreviere bevorzugen
- // vor der Session Leinen und Verschleißteile prüfen
- // sich auf gar keinen Fall überschätzen, bewusst auf radikale Manöver verzichten

Innere Wärme

Trocken rein und trocken raus. Trockenanzüge haben längst ihren festen Platz im Kitesurfen gefunden. Was viele nicht wissen: bei einigen neuen Modellen ist trocken allerdings relativ. Technisch ist zwischen zwei Konzepten zu unterscheiden:

Konzept „Zwitter“

Speziell für Kitesurfer wurden Zwitterformen entwickelt, welche die Vorteile von Neopren- und Trockenanzügen kombinieren. Beim Modell „Fuse“ von ION etwa ist das Außenmaterial aus bis zu vier Millimeter dickem Neopren, das aufgrund seiner Elastizität enger anliegen kann als bei herkömmlichen Trockenanzügen. Der Clou: Durch enge Latexmanschetten an Hals, Armen und Beinen wird zusätzlich auf den Luftblaseneffekt gesetzt, es kann also auch Funktionswäsche unter dem Anzug getragen werden. Und sollte der Anzug durch einen Unfall gewässert werden, schützt das Außenmaterial aus Neopren laut Hersteller weiterhin vor Kälte und gibt Auftrieb.

ProLimit wiederum bietet eine weitere Unterform dieses Zwitterkonzepts an. Beim „Hydro Gen LT“ wird der Oberkörper von einem Nylontop mit Neoprenmanschetten (Tüte) hermetisch abgeriegelt. Die Beine werden von doppelkaschiertem Neopren vor Kälte geschützt. Die beiden ungleichen Teile werden von einem wasserdichten Einstieg getrennt.



Vorteile:

- // Wärmeisolation durch Fleece einfaches Anziehen
- // Schwimmen einfacher aufgrund der engeren Passform
- // im Falle eines Risses immer noch Isolation durch Neopren

Nachteile:

- // durch nasses Neopren erhöhtes Gewicht



Dryfashion Black Performance
369 Euro



ProLimit Hydro Gen Drysuit
449 Euro



Dryfashion ICE
529 Euro



Underwave Vostok
549 Euro

Konzept „Tüte“

Einige kennen sie noch vom Jollensegeln. In älteren, molligwarmen Gummianzügen konnte man sich nur schwer bewegen und meist schmorte man im eigenen Saft. Aber auch Trockenanzüge gehen mit der Zeit. Längst haben leichte, atmungsaktive Materialien Einzug gehalten. Die Trockenanzugspezialisten von „Dry Fashion“ in der Nähe von Hamburg waren maßgeblich an dieser Entwicklung beteiligt. Die Firma fertigt, repariert, ja pimpt sogar Trockenanzüge und bietet überdies einen Pinkelreißverschluss an. Das Tüten-Prinzip jedoch ist beim klassischen Trockenanzug über die Jahre hinweg gleich geblieben. Mittels Latexmanschetten um Hals, Arme und Beine wird der Körper strikt vom Wasser getrennt, wodurch sich im

Inneren eine Luftschicht zwischen Anzug und einer geeigneten Funktionswäsche wie beispielsweise Fleece-Einteilern bilden kann. Beim Anziehen gilt es, den „Michelin-Männchen“-Effekt zu vermeiden, die meiste Luft muss rausgepresst werden. Dafür geht man einmal tief in die Kniebeuge und öffnet die Halsmanschette mit den Händen. Denn zuviel Luftpolster stört beim Schwimmen.

Die konisch zulaufenden Latexmanschetten dürfen auf gar keinen Fall abschnüren und müssen gegebenenfalls mit einer Rasierklinge zugeschnitten werden. Außerdem müssen sie regelmäßig mit Talkum aus der Apotheke oder Manschettenpflege eingerieben werden, da sie sonst porös werden. Bei einem Riss im Anzug, ganz egal wo, tritt schneller Wasser ein als bei konventionellen Neoprenanzügen, und die in-

nere Kleidungsschicht saugt sich voll. Die Schwimmfähigkeit kann dadurch komplett verloren gehen.

Mehr Infos unter: www.dry-fashion.de

Vorteile:

- // bester Schutz vor Windchill
- // Wärmeisolation durch Fleece
- // einfachstes Anziehen
- // Anzug trocknet schnell

Nachteile:

- // generell ist das Schwimmen aufgrund des höheren Widerstands anstrengender
- // im Falle eines Risses dringt schnell Wasser ins Innere und kann zu Unbeweglichkeit führen


BRUNOTTI
BR
 FALL WINTER
UN
 2010 2011
OTTI
BRUNOTTI.COM





FLYSURFER
KITEBOARDING



Photo: Dietmar Stiplovsek; Rider: Peter Müller

SPEED 3

DIE ULTIMATIVE FLUGMASCHINE

Der Nachfolger des erfolgreichsten Leichtwindschirms am Markt setzt deutlich neue Maßstäbe!

Knackige Agilität, direkte Depower und gigantische Hangtime setzen schon den geringsten Windhauch in maximalen Spaß um! Die erhöhte Stabilität der Kappe gibt einem Sicherheit und einen noch mal deutlich erweiterten Einsatzbereich.

Wenn Du das maximal Mögliche an Leistung suchst, dann hast Du es jetzt gefunden!

LEICHTWIND

HANGTIME

OLDSCHOOL

UPWIND/RACE



12.0/15.0/19.0
DELUXE-EDITION



21.0
DELUXE-EDITION

Jetzt neu!

VIRON
"get infected...."



2.5/4.0/6.0
www.flysurfer.com

Uropa auf Speed

Verträumter Augenaufschlag und nostalgische Kurven - dieser T1 hätte seine besten Tage längst hinter sich. Doch sein Besitzer hat ihm den zweiten Frühling in den Motorraum und auf die blecherne Außenhaut gezaubert.



Autos können alles sein. Mittel zum Zweck, Vehikel der Geltungssucht oder beinhartes Sportgerät. Für Kiter gilt nichts davon. Denn wer Nutzfahrzeuge in rollende Wohnzimmer verwandelt und mit Lust im Laderaum schläft, entwickelt eine weit intensivere Beziehung zum Blech. Diese Leidenschaft treibt bunte Blüten. Die schönsten und skurrilsten zeigen wir in unserer neuen Serie „Sexy Surfbusse“.



Ein Trio mit vier Fäusten: Seit der T1 in neuem Glanz erstrahlt ist er ein vollwertiges Familienmitglied. Voll integriert ist er bei jeder Kitesession dabei

Dies ist eine Geschichte von Leidenschaft. Und Stolz. Und sie ist untrennbar mit dem Lebensgefühl und der Freiheit des Kitesurfens verbunden. Sie handelt von vier Rädern, jeder Menge Blech, einem Lenkrad, Motor und Getriebe - in Einzelteilen nur Bestandteile einer Maschine, zusammen jedoch Objekte ungezügelter Begierde. Maschinell produzierte Puzzleteile, denen durch ihre Bestimmung Leben eingehaucht wird - ein Vehikel mit Seele.

Besonders Kleinbusse stehen unter Surfern hoch im Kurs. Sie gelten als heilig, werden behandelt wie eigene Kinder und bieten ein zweites Zuhause. Unabhängig von Größe, Baujahr oder Hersteller lösen diese Gefährte bei Wassersportlern eine Begeisterung aus, wie kaum eine andere Fahrzeuggattung dies vermag. Sie sind der Inbegriff von Freiheit, Unabhängigkeit und das Leben am Meer. Es sind Fluchtwagen aus dem Alltag - für Stunden, Wochen oder manchmal sogar ein ganzes Leben.

Durch die gemeinsamen Erlebnisse entwickeln sich sehr enge, emotionale Bindungen zwischen Fahrzeug und Fahrer. Dabei punkten Surfbusse mit Platz für Surfmateriale, einem kleinen Bett und nicht zuletzt mit Wärme und Geborgenheit nach einem kalten Tag im Wind. Sie bieten aber vor allem die Möglichkeit, immer und überall zuhause zu sein. Deshalb kann die Ausstattung meist nicht individuell genug sein. Ein Camper von der Stange ist für viele absolut indiskutabel. Und so fließt viel Zeit, Geld und Liebe in individuelle Ausbauten. Heraus kommen Liebhaberstücke, die immer ein Unikat und der ganze Stolz ihrer Besitzer sind. Oliver Röhler weiß, wie sich wahre Liebe zu einem Fahrzeug anfühlt. Nach fast zwei Jahrzehnten der Suche hat er sich seinen größten Traum endlich erfüllt. In fummeliger Kleinarbeit schenkte er diesem Uropa ein frisches Gesicht und spendierte ihm neue Organe. Mit blubberndem Motorenklang und frischem Lack steht er jetzt glänzend da. Fast so als wolle er sich für die neu gewonnene Jugend bedanken. Doch richtig beeindruckend wird es erst, wenn Röhler sich hinter Steuer setzt und sein Sprössling ungeduldig mit den Ventilen klappt. Ein kurzer Tritt aufs Gaspedal und vom grünen VW sind nur noch die Schlusslichter zu sehen. Wie von einem Katapult abgeschossen jagt der übermotorisierte T1 von dannen und hinterlässt staunende Gesichter. Dieser Bus ist alles andere als ein Serienfahrzeug, er ist formvollendete Leidenschaft in kraftvoller Perfektion. Oliver Röhler über die ungezügelte Liebe zu seinem neuen, zweiten Zuhause.

Technische Daten Fahrzeug//

Hersteller: VW / T1
 Baujahr: 1963
 Motorisierung: VW / 4 Zylinder / 2,5 Liter / WBX / Vergaser
 Länge/Höhe: 4150mm x 1800mm

Technische Daten Fahrer//

Name: Oliver „Pewe“ Röhler
 Alter: 41
 Wohnort: Timmendorfer Strand

KITEBOARDING' Wie lange hast du deinen Bus schon?

Oliver Röhler' Erst seit Januar 2010, also noch gar nicht so lange. Nachdem ich bereits 18 Jahre lang einen T3 gefahren habe und stets auf der Suche nach der richtigen rollenden Basis für meinen Traum war, habe ich ihn nun gefunden, meinen Splittie.

KB' Erkläre uns das Besondere an diesem Fahrzeug?

Oliver' Der T1 ist der Urbus schlechthin. Als ein Holländer in den 50ern das VW-Werk besuchte, beobachtete er seltsam aussehende Pritschenwagen auf Käferbasis, die den werksinternen Teiletransport vereinfachten. Davon inspiriert zeichnete er in seinem kleinen Notizbuch den ersten VW-Transporter, ohne zu ahnen, was er damit auslösen würde. Der T1 war ein Meilenstein der 50/60er-Jahre. Ohne ihn hätten es Gewerbetreibende, Familien und Reisende deutlich schwerer gehabt. Nicht zu vergessen: Das legendäre Woodstock-Festival im Jahr 1969, meinem Geburtsjahr, bei dem er der rollende Inbegriff für Frieden und Freiheit einer ganzen Generation. Er bestand die härtesten Prüfungen bei Reisen um die Welt, durch Wüsten, über Bergmassive und auf staubigen Safaris. Seine Zuverlässigkeit ist weltberühmt: Er läuft und läuft und läuft. Manchmal wünsche ich mir, er könnte mir von seinen Erlebnissen der letzten 47 Jahre erzählen, zumal mein Exemplar unter anderem als „Bergziege“ bei der Schweizer Armee gedient hat.

„Im Familienkreis rufen wir ihn liebevoll Frosch“

Es ist ein unglaublich schönes Gefühl, mit ihm durchs Land zu cruisen, die Safarifenster weit geöffnet, die Fliegen zwischen den Zähnen. Und dabei immer wieder das nicht enden wollende Phänomen zu erleben: Ob alt oder jung, er zaubert nahezu jedem ein Lächeln ins Gesicht. Wenn man das mal erlebt hat, bedarf es keiner weiteren Beschreibung, was das Besondere an diesem Fahrzeug ist.

fs



Alle Liebe rostet nicht: Ein Traum ist wahr geworden. Der Splittie erreicht restaurationsbedürftig sein neues zuhause



Romantischer kann ein Schlafplatz nicht sein: Mit viel Liebe zum Detail wurde der Innenraum neu gestaltet. Stilsicher setzte Oliver Röhler auf Purismus



Stolz wie Oskar: Ohne die Hilfe seines Vaters hätte Oliver Röhler beim Ausbau des Fahrzeugs die Flinte ins Korn geschmissen



Neue Technik in historischer Hülle: Kein elektronischer Schmickschnack, Hubraum und Vergaser sind durch nichts zu ersetzen. Erst recht nicht die Geräuschkulisse

KB' Bei dieser intensiven Beziehung hast du ihm doch sicher auch einen Namen gegeben.

Oliver' Er hat sogar schon mehrere Namen bekommen. Die meisten kennen ihn als das „Wavepunk-Mützenmobil“ von St. Peter-Ording. Dort hat Steff, meine Freundin, während des Kite-Worldcups fleißig Mützen im Bus gehäkelt. Sie konnte mit der Produktion kaum die Nachfrage bedienen. Im Familienkreis rufen wir ihn „Frosch“ - liebevoll und mit Augenzwinkern.

KB' Was sind für dich jene Eigenschaften, die das perfekte Kitermobil erfüllen sollte?

Oliver' Mal abgesehen davon, dass es für mich ein VW sein muss, sollte es auf kleinstem Raum den größtmöglichen Nutzen bringen. Schließlich stellt es für die wichtigste Zeit, nämlich unsere Freizeit, unser Zuhause dar. Es sollte Charakter haben und nicht nur im Stillstand Freude bringen.

KB' Ihr seid ja erst seit Kurzem ein Team. Gibt es dennoch schon eine Anekdote, die dich speziell mit diesem Fahrzeug verbindet?

Oliver' Allerdings. Und zwar die nächtliche „Tortour“, als ich die restaurationswürdige Basis mit meiner Freundin zusammen bei Eiseskälte, Schneefall und spiegelglatten Strassen vom Vorbesitzer abholte. Obwohl diese Geschichte eher eine letzte mit meinem alten Bus war, verbindet sie mich heute auch mit dem neuen, da es sozusagen unsere erste inoffizielle Jungfernfahrt war.

Ich hatte mir überlegt, den Neuen mit meinem T3 und einem Trailer abzuholen. Diese Ehre wollte ich meinem nunmehr seit über 18 Jahren treuen Begleiter nicht nehmen. Jedoch habe ich meinen alten Kumpel etwas unterschätzt. Ich glaube er war einfach stinkig. Bei mehrfach platzenden Kühlerschläuchen und andauernd überkochendem Motor wurde bereits die Hinfahrt zu einem absoluten Desaster. Spätestens an diesem Abend war ich überzeugt davon, dass ein Bulli auch immer eine Seele hat, die man nicht kränken sollte. Zur absoluten Krönung seiner schlechten Laune brach dann auch noch das Gaspedal in Stellung „Vollgas“. Mit einer Kiteleine, die ich quer durch den Innenraum spannte und mit einer Spaxschraube im Gaspedal fixierte, gelang es dann zum Glück doch noch, das Ziel zu erreichen.

KB' Wie seid ihr dann mit dieser nicht gerade zuverlässigen Technik nach Haus gekommen?

Oliver' Das Abenteuer war natürlich noch längst nicht beendet. Die Rückfahrt wurde kein Stück einfacher. Alle zehn Minuten kochte der Motor über. Der beißende Qualm im Innenraum zwang uns, die Fenster weit zu öffnen, da ich den innen liegenden Motordeckel aufgrund der provisorischen

Kiteleinen-Vorrichtung nicht mehr schließen konnte - bei minus zehn Grad Außentemperatur und ebenfalls streikender Standheizung keine einfache Aufgabe. Der Höllenritt endete morgens um halb vier, als wir, im wahrsten Sinne des Wortes, mit allerletzter Kraft den Heimathafen erreichten. Ich danke Steff von Herzen, dass sie das mitgemacht hat und mir durch Dick und Dünn zur Seite steht. Ohne sie hätte ich in dieser Nacht wohl das Handtuch geschmissen. Mit eiserner Ruhe saß sie neben mir und häkelte eine ihrer Wavepunk-Mützen. Ich hätte mir aufgrund der Kälte eher einen Häkelmantel gewünscht.

KB' Als du ihn dann endlich zuhause hattest, ging es direkt an den Ausbau und die Restauration?

Oliver' Nicht mehr am gleichen Tag, ich hatte die Schnauze erstmal gestrichen voll. Aber noch in der gleichen Woche setzte ich mich aufgeregt daran, dem Oldie wieder ein frisches Gesicht zu verpassen. Das ist übrigens eine weitere innige Verbindung, denn ich habe das Fahrzeug zusammen mit meinem Papa aufgebaut. Mit selbstaufopfernder Motivation hat er mir Nacht für Nacht nach der Arbeit in der eiskalten Scheune zur Seite gestanden. Ohne ihn hätte ich dieses Projekt niemals realisieren können, erst recht nicht in dieser kurzen Zeit. Wir sind wirklich ein unschlagbares Team.

„Richtig fertig wird er nie sein, soll er aber auch nicht!“

KB' Wie viel Zeit hast du in den Auf- und Ausbau des T1 gesteckt?

Oliver' Die Frage müsste eher lauten: Wie viele Flaschen Rotwein und Gasflaschen für die Heizung der Scheune investiert wurden (lacht). Aber im Ernst, ich hab die Stunden nicht gezählt. Fakt ist: Ich habe den Bus im Februar abgeholt und hatte mir als Ziel gesteckt, mit ihm am ersten Mai zum Maikäfertreffen nach Hannover zu fahren. Wir haben es geschafft! Richtig fertig wird er wohl nie sein. Soll er aber auch nicht, schließlich ist das stetige Basteln Teil des Projekts.

KB' Grundsätzlich ist es doch viel entspannter, ein fertiges Wohnmobil zu kaufen. Was macht für dich den Reiz aus, dein Fahrzeug selber aufzubauen?

Oliver' Für mich muss ein Bus Charakter haben. Ich muss eine innige Verbindung zu ihm haben, um mich wirklich wohl zu fühlen. Das geht nur, wenn ich ihn selber baue. Ein fertiger Bus würde mir nicht wirklich gehören.

KB' Was war das schönste Erlebnis während des Aufbaus?

Oliver' Die allererste Probefahrt natürlich. Nachts, ohne Sitze und ohne Nummernschilder, zusammen mit meinem Papa eine Dorfunde um die Scheune - ein unbeschreibliches Gefühl!



KB' Und welches war das Schlimmste?

Oliver' Als sich kurz vor der geplanten Jungfernfahrt herausstellte, dass der mit so großer Sorgfalt und Mühe eingebaute Motor einen kapitalen Schaden hatte. Mir liefen tatsächlich die Tränen. In den folgenden Tagen habe ich dann den Motor aus dem T3 transplantiert, um den Neuen wenigstens zum Fahren zu bekommen. Der größte Kraftakt war die Implantation der modernen Technik in die historische Hülle. Wassergekühlter Motor, Getriebe, Porsche-Bremsen und -Achsen und vieles mehr. Immer wenn es so aussah, als ob etwas fast fertig wäre, fehlte ein entscheidendes Teilchen oder es passte einfach nicht. Das hat mich nicht nur zeitlich sondern auch kräftemäßig jedes Mal gehörig zurückgeworfen.

KB' Bist du dann jetzt noch immer mit dem Motor aus deinem T3 unterwegs?

Oliver' Nein, der richtige Motor wurde in den folgenden Monaten von meinem Kumpel Rolf komplett neu aufgebaut. Dabei hat er dann auch noch das ein oder andere PS gefunden. Mittlerweile blubbert die Maschine bereits an der ihr zugeordneten Stelle.

KB' Wie viele Pferde rennen jetzt unter der Haube?

Oliver' Momentan sind es ungefähr 180 PS.

KB' Ist nicht dein Ernst?

Oliver' Doch mein voller Ernst (lacht). Mit einigen kleinen Veränderungen soll er letztlich sogar knapp 200 PS erreichen. Wenn ich heute den Zündschlüssel umdrehe und die Riesenvergaser mich freudig anhusten, bekomme ich jedes Mal Gänsehaut. Das Gefühl mit diesem kleinen Monster durch die Landschaft zu cruisen, ist einfach unbeschreiblich geil. Und manchmal juckt es mich, einfach mal „durchzutreten“.

KB' Wie oft bist du mit dem Fahrzeug unterwegs?

Oliver' Da er ja erst seit dieser Saison unser Familienmitglied ist, konnten wir noch nicht so viel mit ihm reisen. Nahziele waren bisher unsere heimischen Spots, wie St. Peter-Ording, Sylt oder Fehmarn.

KB' Hat er ähnliche Starallüren wie sein Vorgänger, also hat er dich schon jemals im Stich gelassen?

Oliver' Fast. Auf Sylt stellte die Benzinpumpe ihren Dienst ein. In letzter Instanz haben wir aber doch alle kleineren Zwischenfälle immer wieder richten können. Auf der Ladefläche eines ADAC-Abschleppers bin ich jedenfalls noch nicht wieder zurück gekommen.

KB' Da es sich um einen Kiterbus handelt, interessiert mich abschließend natürlich noch, welches Kitematerial momentan in deinem Frosch Unterschlupf findet?

Oliver' Ganz klar: Flysurfer-Kites. Ich bin komplett auf Softkites umgestiegen, als ich ihre Vorzüge richtig durchschaut hatte. Außerdem lümmeln sich da noch ein paar Custom-Boards, sowohl Directionals als auch Twintips.

KB' Vielen Dank, Oli, dass du dir die Zeit genommen hast, uns deinen grünen Flitzer zu präsentieren. Auf das ihr noch zahlreiche schöne Jahre und Reisen miteinander verlebt.

Besitzt du ebenfalls einen Surfbus, der es verdient hat, in der KITEBOARDING vorgestellt zu werden? Mit dem dich womöglich noch eine besondere Geschichte verbindet? Dann sende eine E-Mail an florian@kiteboarding.eu Wir freuen uns auf zahlreiche Zusendungen und verschenken ein KITEBOARDING-Logo-Shirt an jeden Besitzer eines bei uns veröffentlichten Surfbusses.

Klassisch bis ins Detail: Im Führerhaus ist alles original Baujahr 1963. Und die Wavepunk-Mütze bei geöffneten Safaris ein absolutes Muss

Der VW Bus – über 60 Jahre Erfolgsgeschichte

1947 nahm in Wolfsburg eine Erfolgsgeschichte ihren Lauf. Der Holländer Ben Pon skizzierte einen Transporter mit hinten sitzendem Motor und kastenförmiger Karosserie, den es bis dahin nirgends auf der Welt gab. Diese Skizze war der Startschuss für den Bau eines Fahrzeugs, das bis heute weltweit erfolgreich und extrem beliebt ist. Der „T1“ war der erste VW Transporter. Widersprüchlicher Weise wurde er intern als Typ 2 bezeichnet, da der Käfer Typ 1 war. 1950 lief das erste Modell des T1 in Deutschland vom Band. Der Verkaufspreis lag damals bei 5850 DM. Der T1 mit dem Spitznamen „Bulli“ schlug ein wie eine Bombe und wurde wie schon der VW Käfer zum absoluten Bestseller.

Bis 1967 wurden in Deutschland 1,8 Millionen T1 produziert, der Transporter wurde zum Symbol des Deutschen Wirtschaftswunders. In den nächsten Jahrzehnten folgten die Baureihen T2, T3 und T4. Heute ist bereits eine zweite Generation des T5 auf dem Markt. Bis heute hat VW über elf Millionen Fahrzeuge der T-Baureihe produziert. Eine besondere Stellung hatte der Bulli bereits in den Sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts erlangt. Mit bunten bemalten VW-Bussen pilgerten ganze Hippie-Trails von Europa gen Süden und Osten. Auch in Amerika fanden ähnliche Fahrten an die Westküste statt. Dort war der T1 aufgrund seiner geteilten Frontscheibe unter dem Namen

„Splittie“ bekannt. Auf diese Weise wurde er das Symbol einer ganzen Bewegung, die für Freiheit, Frieden und Selbstbestimmtheit stand. Auch unter Surfern wurde der Bus mit den runden Kulleraugen zum absoluten Kultmobil und hat diese Faszination bis heute nicht verloren. Befürchtete VW in den Sechzigern einen vernichtenden Imageverlust durch die neue Fangemeinde des Bullis, zeigen sich die Verantwortlichen von Volkswagen heute stolz darüber, dass der VW-Bus für Freiheitsliebende und Wassersportler noch immer einen ganz besonderen Status besitzt.

ABO KITEBOARDING

Deutschlands größtes Kitesurf-Magazin

9x  KITEBOARDING

- » 9 AUSGABEN JÄHRLICH
- » KEINE AUSGABE VERPASSEN
- » 19% RABATT AUF DEN EINZELPREIS
- » PRÄMIEN-PACKAGE EINSACKEN
- » GEWINNCHANCEN FÜR GTS SICHERN



35,- EUR*
*Ausland + Porto

JA, ich möchte **KITEBOARDING**
 verschenken selber lesen

Prämie: KITEBOARDING-Logo Shirt
 T-Shirt Größe: M L XL

Ab der nächsterreichbaren Ausgabe erhalte ich bzw. der Beschenkte 9 Ausgaben KITEBOARDING frei Haus zum günstigen Vorteilspreis von z. Zt. 35,- Euro (Ausland plus Porto: Europa zzgl. 18,- Euro, restliche Welt zzgl. 35,- Euro). Die Zusendung der Prämie erfolgt bei erteilter Bankeinzugs-ermächtigung nach Abbuchung oder bei Bezahlung per Rechnung nach Eingang des Rechnungsbetrages. Das Abo verlängert sich um ein weiteres Jahr, wenn nicht spätestens 4 Wochen vor Ablauf gekündigt wird. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und nur solange der Vorrat reicht. Der Prämierversand ins Ausland ist bei Übernahme der Portokosten möglich. Bei Bedarf bitte kurz nachfragen.

Name, Vorname des Zahlers Geburtsdatum

Straße, Hausnummer Postleitzahl Wohnort

Telefon E-Mail

Ich zahle bequem und bargeldlos per Bankeinzug Geldinstitut

Bankleitzahl Kontonummer

Ab welcher Ausgabe soll der Aboversand erfolgen? aktuelle Ausgabe nächste Ausgabe

Widerrufsrecht: Die Bestellung kann innerhalb der folgenden 2 Wochen ohne Begründung beim KITEBOARDING-Leserservice in Textform (z.B. Brief oder e-mail) widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum Unterschrift des Zahlers

Aboantrag bitte ausfüllen und faxen an Fax: **04524- 70 30 719** oder online unter www.kiteboarding.eu
Concep Verlag Ltd. • KITEBOARDING-Leserservice Otto-Kipp-Str. 3a • D-23684 Scharbeutz • Abo-Hotline: +49(0) 4524 - 70 30 70 • abo@kiteboarding.eu

Doppelter Durchblick



Weihnachtsaktion! ABO + Brille



**TRIGGERNAUT
TRANSMITTER**

Polarized

Zuzahlung
59,- EUR

- Braun
- Weiß
- Pink
- Grün



ION LACE

- Havanna
- Schwarz

Zuzahlung
32,- EUR



ION ZIGGY

- Polarized
- Grün
- Grau

Zuzahlung
37,- EUR



Wir setzen noch einen drauf!

Unter allen vom Verlag bestätigten
Aboanträgen, die zwischen dem
18. November und 12. Februar 2011
bei uns eingehen, verlosen
wir einen GTS 5.0.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Weihnachts-Geschenkabo

Der Beschenkte ist: Bitte nur ausfüllen - zusätzlich zum Abo-Antrag - wenn Du KITEBOARDING verschenken willst.

Name, Vorname

Geburtsdatum

Straße, Hausnummer

Postleitzahl

Wohnort

ABO plus Brille:



Triggernaut Transmitter

Braun Weiß Pink Grün

Zuzahlung: 59,- EUR



ION Lace

Havanna Schwarz

Zuzahlung: 32,- EUR



ION Ziggy

Grün Grau

Zuzahlung: 37,- EUR

29,00 EURO

- 1x Boardshort Rework Green
- 1x Boardshort Dream Blue
- 1x Boardshort Trash Red
- 1x Wende Zip Hoodie
- 1x Jacke Lick
- 1x Tee-Shirt Stick Purple
- 1x Tee-Shirt Stick Blue

www.sooruz.de



89,00 EURO

29,00 EURO

JUCKER HAWAII

- 1x Barrel
- 6x Seats

www.mikejucker.com

69,00 EURO

69,00 EURO

63,00 EURO

24,95 EURO

- 1x Quiksilver Union Limited Boardshort

www.supremesurf.de



74,95 EURO

24,90 EURO

- 1x High Tech RIP rs, 132

www.spleene.com



599,00 EURO



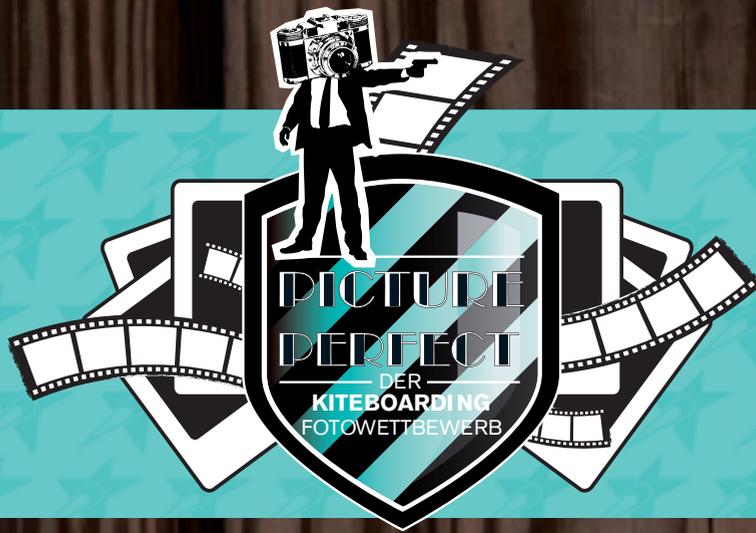
BRUNOTTI

- 2x Ceyboard Boardshort
- 2x Glucka Boardshort

www.brunotti.com

59,95 EURO

69,96 EURO



Die beste Session des Jahres, die größte Welle meines Lebens, der höchste Sprung des Tages oder einfach nur das gemütlichste Lagerfeuer nach einem grandiosen Tag auf dem Wasser. Wir wollen eure schönsten Kite-Momente aus dem Jahr 2010 sehen!

Die Saison auf dem Wasser neigt sich in Deutschland dem Ende. Zahlreiche Stunden unterm Schirm haben auch dieses Jahr wieder Kiter an der Küste und auf den Binnengewässern glücklich gemacht. Eure Speicherkarten sind deshalb sicher voll mit schönen Bildern, die zu schade sind, um auf einer Festplatte zu verstauben. Schickt uns eure fotografischen Highlights, wir verlosen unter allen Einsendungen Preise im Wert von über 10.000 Euro. Neu in diesem Jahr: Ihr entscheidet über das beste Bild! Alle Teilnehmer am Fotowettbe-

werb laden ihr Bild in einer Gallery hoch. Dort hat dann jeder die Möglichkeit, sein Voting für das beste Bild 2010 abzugeben. Die 20 besten Bilder werden im Magazin veröffentlicht. Es geht nicht darum, den kompliziertesten Trick oder das waghalsigste Manöver einzureichen. Euer Bild sollte lediglich einen Bezug zum Kiten haben. Um die Chance auf den Gewinn eines Hauptpreises für alle Teilnehmer gleich zu verteilen, werden wir die Preise unter allen gültigen Teilnehmern verlosen. Die 20 am besten bewerteten Bilder landen dabei

garantiert in der Lostrommel. Die Teilnahmebedingungen zum Fotowettbewerb und eine Erklärung der Vorgehensweise findet ihr auf www.kiteboarding.eu. Alle Teilnehmer gewährleisten mit ihrer Teilnahme, im Besitz der Veröffentlichungsrechte des eingesandten Materials zu sein. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Bitte reicht nur ein Foto pro Teilnehmer ein. Hier die erste Rutsche der Gewinne, die auf euch warten. In KITEBOARDING 1-2011 veröffentlichen wir den zweiten Teil.




1x Brille Lace polarised blue
1x Glucka Boards
www.ion-essentials.com

179,00 EURO

99,90 EURO

1.388,00 EURO

1x 7er Rebel komplett mit Bar
www.northkites.com






139,00 EURO



30,00 EURO

1x Religion 9.0 komplett
www.robertoricidesigns.de

1.399,00 EURO



24,95 EURO

5x Strickmütze
1x Headphone
1x Boardbag
www.cabrinhakites.de



1x Hoodie, men
1x T-Shirt, men
1x T-Shirt, women
www.kitetiki.com

59,95 EURO



1x Damenhelm Brighton H2O
1x Herrenhelm Watts H2O
www.bernunlimited.com

74,90 EURO



74,90 EURO

19,95 EURO

19,95 EURO

POSTERPIX

3x Alu-Dibond (100 cm x 70 cm)
10x Poster (100 cm x 70 cm)
www.posterpix.de

25,99 EURO

107,79 EURO

POSTERPIX

1x Herrenschuhe Siskiyou WP
www.keenfootwear.com

99,95 EURO





1x Scout II, 5 qm
www.powerkites.de

310,00 EURO



LIQUID FORCE

1x Comp Harness White M
1x Luxury Harness Black M
www.liquidforcekites.com

159,00 EURO

139,00 EURO



35,00 EURO

1x COTTAM water blue
1x PRENTON azela pink
www.protest.eu



139,95 EURO

3x Transmission
10x Snook
Modell Lipeye
Modell Pitcheye
Modell Swelleye
www.triggernaut.de



49,00 EURO

159,95 EURO

24,95 EURO

24,95 EURO

179,00 EURO

59,00 EURO

1x Impact Deluxe Trapez
1x Mütze men
1x Mütze women
www.npxwetsuits.com

179,00 EURO



CAPETOWN



Sommererwachen am Kap

Matthias Larsen ist ein Kapstadt-Urgestein. Jeden deutschen Winter wieder zieht es den Hamburger zur Überwinterung nach Südafrika. Für uns berichtet er exklusiv vom Kap

Dieses Jahr bin ich schon früher in Kapstadt eingekehrt und genieße das erste Mal den Frühling dieser wunderbaren Stadt. Um so schöner, dass auch meine Freundin dabei ist, die hier aufgewachsen ist. Kapstadt ist wirklich einmalig, das wissen vor allem die Locals. Zu denen gehören jetzt auch die beiden deutschen Kiter Sylvester Ruckdäschel und Kim Albrecht, die hier gerade ein dreijähriges Studium aufgenommen haben.

Wenn der berühmte „Cape Doctor“ im September noch nicht mit seiner gewohnten Konstanz bläst, kann man in der Kapregion neben Wassersport viele Outdoor-Aktivitäten unternehmen. Dazu gehören das Mountainbiken und Wandern in den vielen Bergen oder Spaziergänge an den verschiedenen Stränden entlang der Küste - gerade im Frühling atemberaubend! Alles ist unendlich grün, die Blumen blühen und Stadt und Strände sind noch sehr leer. Trotzdem ist es mit 24 Grad Celsius angenehm warm. Nur wenn es mal regnet, wird es frisch, besonders nachts.

Wind und Wellen ließen sich indes auch schon blicken. Es ist wirklich unglaublich, wie lange die Windsaison am Kap dauert. Von September bis Mai kann man mit sehr guter Windausbeute rechnen. Sogar im September hatten wir eine Woche durchgängig Wind, in der ich zusammen mit den Jungs etliche Wave-Downwinder genossen habe. Gleich an meinem ersten Tag hatte ich perfekte Bedingungen mit dicken Drei-Meter-Wellen und

20 Knoten Wind - was für ein Einstand. Kim und ich waren mit unseren Surfboards draußen, je nach Wellengröße auch strapless, und Sylvester zauberte mit seinen heiß geliebten Wakeboardboots feinsten Wakestyle in der Welle. Wenn der Wind schwächelte, fuhren wir nur vom Sunset-Beach bis zur „Doodles Beachbar“. Manchmal, wenn es für den 10er reichte, auch zum Dolphin Beach.

Das Schiffswrack wird in afrikanischer Gemächlichkeit demontiert

Am Kitebeach liegt immer noch das Schiffswrack auf Grund und keiner weiß, wie lange noch.

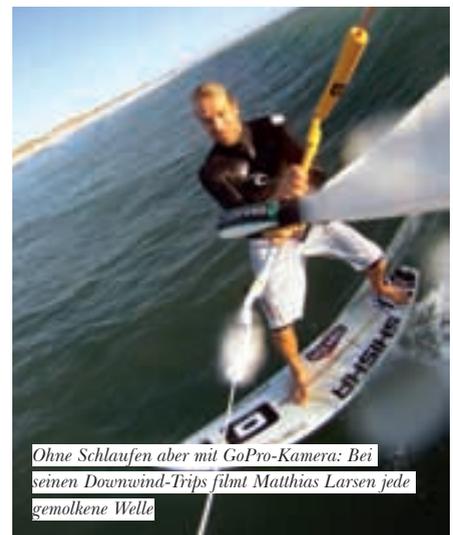
Nach einem Sturm im vorletzten Winter ist es vollgelaufen und auf dem Grund festgespült worden. Es kann wohl nur in zwei Teilen weggeschleppt werden. Genaueres weiß man nicht. Als erstes haben sie letzten Sommer die Ladung, nämlich Kohle, von Board geholt. Und nun wird langsam angefangen, den oberen Teil des Schiffes zu demontieren - alles in afrikanischer Gemächlichkeit. Es kann also noch dauern. Inzwischen ändern sich die durch das Wrack entstandenen Sandbänke immer mehr. Und je nach Tide gibt es ab und zu mal eine sehr gut laufende Welle auf einer der Sandbänke.

Nach unseren meist sehr exzessiven Downwindern sind wir meist so hungrig, dass wir immer ins gleiche Restaurant gehen. In der All-you-can-eat-Sushibar in der Kloof Street

sind wir schon Stammgäste! Wir wohnen aber auch alle um die Ecke und können mit vollen Bäuchen nach Hause stolpern. Das Spektakel gibt es für gerade einmal zehn Euro pro Person und endet meist in einem Sushi-Wettessen. Partytechnisch ist das „Fez“ im Stadtkern im Moment extrem angesagt, jedenfalls ist es immer völlig überfüllt. Nach der Neueröffnung im letzten Sommer ist es um ein Kabarett mit Restaurant erweitert worden, das abends ebenfalls zum Club wird.

Also, ich hoffe, wir sehen uns bald auf einem Downwinder oder beim Sushi im wunderschönen Kapstadt.

Euer Matthias



Ohne Schlaufen aber mit GoPro-Kamera: Bei seinen Downwind-Trips filmt Matthias Larsen jede gemolkene Welle

KITEKURSE ab € 99,-

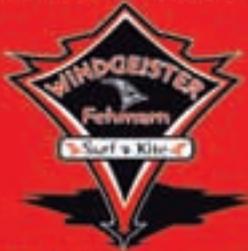
Infos und Buchung
 +49 50 36 - 98 81 19
 +49 172 - 7 63 00 44
 www.surfers-p.de



Steinhuder Meer | Campingpark Kalletal | Kiel | Fehmarn
 St. P. Ording | Bodensee | Chiemsee | Lipnosee | IJsselmeer
 Portugal | Tarifa | neu: Vietnam | uvm. | **Paradise your Life!**

Schule Shop Service **Achtung Windgeister**

täglich **VDWS-Kurse**
im sicheren Stehrevier



Fon/Fax: 04372 - 1806
 windgeister@t-online.de
WINDGEISTER.de
 Am Halen 1 - Orth/Fehmarn

Kiten auf Fehmarn..

WWW.FREESTYLEWORLD.COM
 FREESTYLE SURF DISTRIBUTION & SUPERSHOP



CORY LOPEZ / THE LOPEX
 PERFORMANCE TUNING

1200 qm Verkaufsfäche, RWGs größter Surf-, Kite- und Snowboardshop

www.**SURF-SPORT.de**
RHEINHAUSEN

Der Online Shop mit Top Preisen

surf-sport rheinhausen Friedrich-Ebert-Str. 70 47226 Duisburg Mo-Fr 10.00 - 13.00 Uhr
 Tel. +4900 2065 53037 Fax +4900 2065 75845 und 15.00 - 18.30 Uhr
 info@surf-sport.de www.surf-sport.de Sa 10.00 - 13.00 Uhr

www.kitesurfe.de

Kitesurfen · Windsurfen · Wellenreiten
 Wakeboards · Snowboards

Windsurfing Rhein-Main

Schulung, Urlaub, Sonderpreise + Gebrauchtmarkt
 aktuell auf unserer Homepage

Heerstr. 76 · 60488 Frankfurt
 Tel. 069/76-10-10 · Fax 069/76-82-165
 e-mail: info@kitesurfe.de http://www.kitesurfe.de

UNDERWAVE
 BOARDSPORTS TECHNICAL PRODUCTS

VERTRIEB: INFO@KITEPLANET.DE



FRONHMESTRASSE 75 - D-22459 NIMBURG - TEAM@KITETIKI.COM - TEL. 0481 552 888 83 - WWW.KITETIKI.COM

Permanent **Discount-Tiefstpreise!**
www.kitesurf-discount.ch
 Sofort reinklicken!

OZONE SPLEENE
 CORE DEWINE DELINE

Sport-Trading

info@sport-trading.ch www.sport-trading.ch Mobile: 0641 75 300 41 24

HIER BIST DU SICHER!

Wir haben die optimale Versicherung!
 Haftpflicht, Material und Reisen
 safersports24.de ist ein Spezialbereich der SüdwestRing Versicherungsmakler GmbH - Hotline: 0751 - 560 360

safersports24.de





Rider' Christian „BB“ Passenegg

GET UP

Wir schicken euch in den siebten Himmel

Text die Fahrer Foto reemedia supported by TAP Air Portugal

Unsere Fahrtechnik-Serie steht zum Ende des Jahres im Zeichen des Handlepasses. Mit dem Beachstart Blind Judge zeigen wir euch einen echten Hingucker, der euch zudem auf den Blind Judge 3 vorbereitet. Der KGB steht für sich und für einen geheimnisumwobenen Trick.



BEACHSTART BLIND JUDGE

In den USA, wo alles Spektakuläre auch gleich einen coolen Namen bekommt, heißen Tricks wie dieser „Crowd Pleaser“. Darunter versteht man Manöver, die dem Publikum die Kinnlade herunter fallen lassen aber eigentlich gar nicht allzu schwer sind. Beachstarts sind prädestiniert dafür und sie lassen sich zudem mit Kiteloops kombinieren.

Häufige Fehler//

>> Ihr hebt nicht vom Strand ab: Bohrt die Kante in den Sand und lenkt den Kite energischer ein.

>> Ihr schafft es nicht, die Bar umzugreifen: Gebt eurem Gehirn eine Hilfe und versucht euch im Kopf vorzustellen, die andere Hand zu berühren.

Anfahrt/Absprung//

Für vom Strand abgesprungene Tricks ist ablandiger Wind von Vorteil. Dieser birgt allerdings auch immer die Gefahr des Abtreibens. Am besten wählt ihr deshalb eine Lagune oder einen Priel für eure ersten Beachstart-Versuche. Für diesen Trick grabt ihr eure Kante in den Sand, um Leinenspannung aufzubauen. Bevor ihr euch vom Strand katalpultiert, sollte sich der Kite zunächst auf der Zwölf-Uhr-Position befinden. Hakt euch jetzt aus und lenkt den Schirm leicht nach hinten, um ihn im nächsten Moment schnell nach vorne zu steuern. Je weiter ihr den Kite durchs Windfenster rauschen lasst, desto explosiver der Absprung.

Flugphase//

Streckt die Beine, geht ins Hohlkreuz und genießt die Raley-Position für einen kurzen Moment. Zieht euch während des Sprungs an die Bar und leitet die Drehung über den Kopf, die Schulter und euren bereits von der Bar gelösten Arm ein. Jetzt ist Schnelligkeit gefragt. Werft euren Körper mit voller Wucht in die Drehrichtung und greift die Bar hinter dem Rücken um.

Landung//

Richtet euren Körper auf und streckt die Beine, um die Landung einzuleiten. Sobald ihr die Wasseroberfläche berührt, geht in die Knie und federt die Landung ab.



Rider' Chris Büsch

BLIND JUDGE 3

Der Blind Judge 3 ist ein Raley mit einem Backside 360 Handlepass. Der einfachere, am häufigsten gesehene Raley-Trick ist der Blind Judge 180, bei dem ihr im Blind landet. Für die Ausführung des Blind Judge 3 müsst ihr höher springen und schneller rotieren als beim Blind Judge 180. Die abschließende 180-Grad-Rotation beim Blind Judge 3 ist der schwierigste Teil des Manövers.

Anfahrt/Absprung//

Ihr müsst euch für diesen Trick mit hoher Geschwindigkeit und gut gepowertem Kite hart herauspoppen. Nur so erreicht ihr die nötige Sprunghöhe und habt genug Zeit für die Vollendung des Tricks. Zudem wird der Kite nach einer stark aufgeladenen Kante druckloser, was wiederum die Übergabe der Bar erleichtert. Fliegt den Kite nach Möglichkeit auf 45 Grad. Greift die Bar mittig am Depowertampen, um den Kite während des Sprunges nicht zu versteuern.

Flugphase//

Lasst zur Erleichterung des Tricks während des Raleys die Arme leicht angewinkelt. Seid ihr am höchsten Punkt des Sprunges angelangt, blickt ihr über die hintere Schulter und leitet die Handlepass-Rotation ein. Nehmt die hintere Hand von der Bar und zieht die Bar mit der vorderen Hand aktiv zur linken Hüfte. Winkelt zeitgleich die Beine leicht an und bringt das Board nach vorn. So erreicht ihr die optimale Körperstellung für den Handlepass. Übergebt die Bar und rotiert weiter für die alles entscheidende, abschließende 180-Grad-Körperrückdrehung. Achtet darauf, dass ihr für den Handlepass nicht die Rotation unterbrecht. Die gesamte 360-Grad-Handlepass-Rotation soll gleichmäßig und harmonisch verlaufen.



Landung//

Bringt gleich nach dem Umgreifen, also noch in der Luft oder unmittelbar nach der Landung, die vordere Hand zurück an die Bar. So könnt ihr den Kite gut kontrollieren und steuert ihn nicht unschön in Richtung Zenit. Landet downwinds und geht in die Knie.

Häufige Fehler//

>> Ihr seid nach dem Handlepass nicht mehr hoch genug für die abschließende 180-Grad-Körperdrehung: Fahrt schneller und kantet härter an.



GET UP

Wir schicken euch in den siebten Himmel



Rider' Christian „BB“ Passenegg

KGB

Der KGB ist aufgrund seines Namens eines der bekanntesten Unhooked-Manöver. Ob die Anspielung auf den früheren Geheimdienst der Sowjets gewollt ist, können nur die beiden Namensgeber, die Wakeboarder Ryan Seibring und Gregg Necrason beantworten. Die Ausführung jedenfalls ist kein Geheimnis mehr.

Anfahrt/Absprung//

Fahrt für den KGB schneller und mit mehr Druck im Kite an als bei der Backroll To Blind, da ihr noch höher hinaus müsst, um die letzte 180-Grad-Drehung zu vollenden. Werft euch schon während des Absprungs in Rotationsrichtung, um die Backroll schneller abzuschließen.

Flugphase//

Beim eigentlichen KGB dreht ihr die Backroll komplett zu Ende. Eure Boardunterseite sollte während des gesamten Manövers zum Wasser zeigen. Für den Anfang könnt ihr die Backroll auch früher abbrechen, indem ihr die Beine nach oben streckt. Das erleichtert das Umgreifen erheblich. Lasst die Bar mit der hinteren Hand los, schwingt mit Blick über die Schulter in die neue Rotationsrichtung und haltet mit einer Hand die Bar so nah wie möglich am Körper. Habt ihr genügend Drehgeschwindigkeit und schafft ihr es, die Bar mit der anderen Hand zu erreichen, müsst ihr euch unbedingt weiter in Richtung Kite ziehen. Wenn ihr jetzt noch mit der vorderen Hand an die Bar kommt, könnt ihr den Kite daran hindern, nach oben zu steigen. Winkelt auch hier die Füße an, um die letzten 180 Grad leichter zu Ende zu drehen.

Landung//

Für die Landung sollte euer Oberkörper wieder aufrecht sein, außerdem solltet ihr tief in die Knie gehen. Kantet nach Luv an, um den Kite für den nächsten Trick anzupowern.

Häufige Fehler//

- >> Ihr schafft es nicht umzugreifen, weil zu viel Zug auf den Leinen ist: härter ankanten.
- >> Ihr dreht zu langsam: Euer Körper ist zu gestreckt.



GET UP

Wir schicken euch in den siebten Himmel



Text' Michael Schützhofer - Foto' Toby Bromwich

Heißer Herbst in der PKRA. Kurz vor dem Saisonfinale liegen mit Yates, Zoon und Pastor gleich drei WM-Favoriten dicht bei einander. Bei den Damen hingegen bleibt eine weiterhin unschlagbar

Außergewöhnlicher kann der Austragungsort für einen Kitesurf-Wettbewerb kaum sein. Für den drittletzten Tourstop der PKRA in dieser Saison bot Bariloche im tiefsten Hinterland Argentinien ein wahres Traumpanorama. Vor den schneebedeckten Andengipfeln kämpften die Teilnehmer auf dem bewegten Lago Nahue Huapi.

Um diesen Ausblick jedoch genießen zu können, mussten die europäischen Fahrer eine Anreise von 65 Stunden in Kauf nehmen. Deshalb haderten viele auch trotz der herzerwärmenden Aussicht mit den Wassertemperaturen, die mit gerade mal acht Grad Celsius weit unter der Genussschwelle lagen. Umso heißer ging es dann ab dem zweiten Tag im Freestyle zu.

Zunächst wurde aber bei mäßigem Wind das Race gestartet. Gleich zum Auftakt wurden zwei Rennen gefahren, bei denen die Fahrer mit der Länge des Kurses und der Kälte kämpften. Die Schnellsten schafften den Dreieckskurs in knapp 30 Minuten. Weniger geübte Racer waren mitunter 50 Minuten auf der Strecke. John Heineken konnte beide Rennen gewinnen und schlüpfte damit in die Favoritenrolle in Argentinien.

Am zweiten Tag startete dann die Single Elimination im Freestyle. Und das mit höchster Spannung. Denn die Top-Favoriten Andy Yates aus Australien, Alex Pastor aus Spanien und Youri Zoon aus Holland lagen in der Gesamtwertung dicht bei einander. Nach dem Ausscheiden des amtierenden Weltmeisters Kevin Langeree, der sich auf Fuerteventura einen Kreuzbandriss zuzog, wird einer dieser drei seine Nachfolge antreten.

Der Wind fegte kraftvoll über den Lago Nahue Huapi, weshalb die meisten Fahrer mit 5er- oder 7er-Kites auf dem Wasser waren. Nach zahlreichen spannenden Heats, bei denen auch einige Locals glänzen konnten, standen die Finalläufe fest. Im kleinen Finale traf Sebastian Garat auf Alex Pastor.

„Yates schlägt Zoon in der Single Elimination vernichtend“

Im großen Finale hieß die Paarung Andy Yates gegen Youri Zoon. Mit deutlichen Ambitionen auf den Titel zeigte der Australier Yates enorme Leistungen. Mit einer fast vernichtenden 5:0-Wertung der Punktrichter verwies er Zoon auf den zweiten Platz. Im kleinen Finale hatte Pastor die Nase vorn. Bei den Damen gab es wie schon auf den letzten Tourstops ein gewohntes Bild. Die Spanierin Gisela Pu-



PKRA Argentinien

Harter Kampf vor weißen Gipfeln

Take-off zum Sieg: Der Holländer Youri Zoon nutzte seine zweite Chance. Nach schwacher Vorstellung am ersten Tag sicherte er sich am Ende doch noch den Gesamtsieg



Verlässlich wie ein Schweizer Uhrwerk: Mit konstanter Leistung holt sich der Österreicher Michael Schützhofer zum sechsten Mal in diesem Jahr einen Platz unter den Top-Ten-Fahrern

lido konnte 2010 schon sechs Tourstops gewinnen und dominierte ihre Konkurrentinnen auch in Argentinien. Sie gewann vor der Polin Karolina Winkowska und der Brasilianerin Bruna Kajija.

Am dritten Tag zeigte sich der Wind wieder etwas gezügelter. Deshalb gönnte der Renndirektor den Freestylern eine Pause und wechselte zur Disziplin Race. Insgesamt konnten vier spannende Rennen gestartet werden, bei denen mit Dirk Hanel ein deutscher Starter glänzte. Er gewann das erste Rennen souverän und befand sich auch im zweiten Lauf auf aussichtsreicher Position.

Einen Zwischenfall, bei dem zahlreiche Kites kollidierten und für Chaos sorgten, konnte Hanel für sich nutzen, um sich abzusetzen. Die Kampfrichter sahen darin jedoch einen Regelverstoß, was zu einer fragwürdigen Disqualifikation Hannels führte. So konnte John Heineken seine Führung weiter ausbauen und stand am Ende des Tages als Sieger der Disziplin Race fest. Den zweiten Platz sicherte sich Olivier Dansin, und auf dem dritten Platz landete Julien Kerneur. Bei den Frauen ging der Sieg nach Frankreich an Caroline Adrien vor Nayara Licario und Kari Schibevaag.

Am vorletzten Tag war es schließlich Zeit für die finalen Entscheidungen im Freestyle. Bei nahezu winterlichen Bedingungen versuchten alle Fahrer noch ein paar Plätze gut zu machen. Der Deutsche Meister Mario Rodwald

konnte sich nach frühem Ausscheiden in der Single Elimination bis auf den neunten Platz vorarbeiten. Der Österreicher Michael Schützhofer erreichte sogar noch den siebten Platz der Gesamtwertung.

„Mit aggressivem Auftritt forderte Zoon Revanche im Freestyle“

Beim Kampf um die vorderen Plätze erwischte Sebastian Garat einen sehr guten Tag. Er schlug Alberto Rondina und Alex Pastor und erreichte so Platz drei auf dem Podium. Youri Zoon war nach der schwachen Leistung am ersten Wettkampftag energisch auf Ergebniskorrektur bedacht. Äußerst aggressiv brannte er ein wahres Trickfeuerwerk ab, bei dem er nicht nur sich sondern auch seine Konkurrenten auf dem Wasser in Gefahr brachte. Die Punktrichter zeigten sich jedoch beeindruckt von den stets voll ausgezeigten Tricks des Holländers. Er schlug Andy Yates gleich zweimal hintereinander und sicherte sich so den Gesamtsieg in Argentinien.

Bei den Damen kämpfte sich Bruna Kajija noch auf den zweiten Platz vor und schickte somit Karolina Winkowska eine Etage tiefer auf den dritten Rang. Im Finale konnte sie der überkonstanten Gisela Pulido aber nichts entgegen setzen. Die Spanierin feierte ihren siebten Saisonserfolg und hat den Titel damit so gut wie sicher.

ERGEBNISSE PKRA ARGENTINIEN

FRAUEN FREESTYLE ///

- 1_ Gisela Pulido (ESP)
- 2_ Bruna Kajija (BRA)
- 3_ Karolina Winkowska (POL)

MÄNNER FREESTYLE ///

- 1_ Youri Zoon (NED)
- 2_ Andy Yates (AUS)
- 3_ Sebastian Garat (FRA)

FRAUEN RACE ///

- 1_ Caroline Adrien (FRA)
- 2_ Nayara Licario (BRA)
- 3_ Kari Schibevaag (NOR)

MÄNNER RACE ///

- 1_ John Heineken (USA)
- 2_ Olivier Dansin (FRA)
- 3_ Julien Kerneur (FRA)



Schwerwiegender Kontrollverlust: Bruna Kajija erwischt die Bar nicht mehr. Direkt vor den Augen der Punktrichter, die im gelben Schulbus sitzen



Gipfeltreffen: Die Wellelite des Kitesurfens bei einer Lagebesprechung



Außergewöhnliche Kulisse: Die PKRA-Tour tauscht Palmen und Strand gegen alpines Panorama

KITEBOARDING- EVENTS 2010:

**DANKE FÜR EIN TOLLES JAHR
SEE YOU 2011**



El Gouna - Lernevent



GirlsCamp



Soma Bay



Jump Special



Kitesafari - Brasilien



Unsere Reiseveranstalter-Partner:



KITEBOARDING-Events sind VDWS-lizenziert

learnevents girlscamps jumpspecials kitesafaris jugendcamps
KITEBOARDING
events

el gouna • soma bay • fuerteventura • brasilien

www.kiteboarding-events.de

Ab sofort
buchbar!

TERMINE
2011

WO WANN

EL GOUNA März

10.03.-17.03.2011 Lernevent El Gouna
 17.03.-24.03.2011 Lernevent El Gouna
 24.03.-31.03.2011 „Jumpspezial“ El Gouna
 24.03.-31.03.2011 „Girlscamp“ El Gouna

EL GOUNA April

04.04.-11.04.2011 Lernevent El Gouna
 11.04.-18.04.2011 Lernevent El Gouna
 18.04.-25.04.2011 Lernevent El Gouna
 25.04.-02.05.2011 „Jugendcamp“ El Gouna
 25.04.-02.05.2011 Lernevent El Gouna

SOMA BAY Mai

09.05.-16.05.2011 Lernevent Soma Bay
 16.05.-23.05.2011 Lernevent Soma Bay
 23.05.-30.05.2011 „Jumpspezial“ Soma Bay
 23.05.-30.05.2011 „Girlscamp“ Soma Bay

EL GOUNA Juni

02.06.-09.06.2011 Lernevent El Gouna
 09.06.-16.06.2011 Lernevent El Gouna
 16.06.-23.06.2011 Lernevent El Gouna
 23.06.-30.06.2011 Lernevent El Gouna

SOMA BAY Juli

07.07.-14.07.2011 Lernevent Soma Bay
 14.07.-21.07.2011 Lernevent Soma Bay
 21.07.-28.07.2011 „Jumpspezial“ Soma Bay
 21.07.-28.07.2011 „Girlscamp“ Soma Bay

EL GOUNA August

04.08.-11.08.2011 „Jugendcamp“ El Gouna
 11.08.-18.08.2011 Lernevent El Gouna
 18.08.-25.08.2011 Lernevent El Gouna
 25.08.-01.09.2011 „Jumpspezial“ El Gouna
 25.08.-01.09.2011 „Girlscamp“ El Gouna

SOMA BAY September

08.09.-15.09.2011 Lernevent Soma Bay
 15.09.-22.09.2011 Lernevent Soma Bay
 22.09.-29.09.2011 „Girlscamp“
 22.09.-29.09.2011 „Jumpspezial“

EL GOUNA Oktober

06.10.-13.10.2011 Lernevent El Gouna
 13.10.-20.10.2011 Lernevent El Gouna
 20.10.-27.10.2011 Lernevent El Gouna



Spaß,
Erfolg und ganz sicher
perfekte
Bedingungen...

34 Learn Event
Termine für 2011
in El Gouana +
Soma Bay

INFOS & BUCHUNG

für alle KITEBOARDING-Events:

Ilona Krüger ( -Redaktion)

Tel: +49 (0)4524 - 70 30 7-14

e-mail: ilona@kiteboarding-events.de



THE BIG WHITE

Ein Roadtrip durch die Schneewüste Alaskas

Text Oli Palmers **Foto** Stefan Kuback

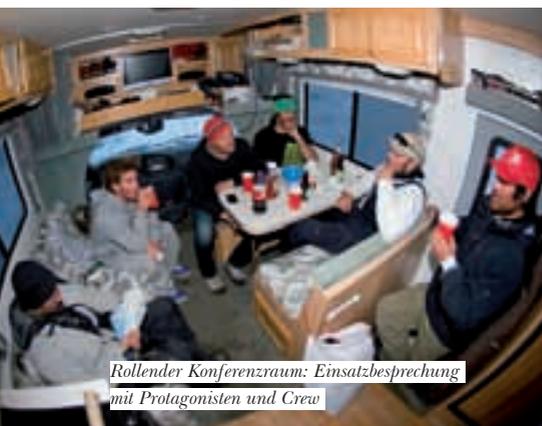
Alaska ist gnadenlos kalt, windig und amerikanisch. Und unendlich weiß. Optimale Bedingungen also für vier Jungs mit Snowboards, Kites und wenig Hemmungen. Oli Palmers berichtet von einem Abenteuer zwischen Pumpguns und Powder



*Unendliches Weiß: Jake Buzianis in den tief verschneiten Weiten des Thompsen-Passes.
Diese Szenerie ist einzigartig. Nicht umsonst wurde die Fortsetzung des legendären
Snowboardfilms „That’s it, that’s all“ gedreht*



Klares Statement: Keine Drogen an Alaskas Schulen



Rollender Konferenzraum: Einsatzbesprechung mit Protagonisten und Crew



So weit das Auge reicht: Auf den schmurgeraden Highways hatten die vier Entdecker ihr Ziel stets vor Augen - den berühmten Mount Saint Elias



Sechs Betten, 480 Pferdestärken: Das rollende Luxusheim lässt kaum Wünsche offen



Après-Ski in Alaska: Nachmittagsbier mit Fernfahrer in einer schmutzigen Bar

Ich bin jetzt schon einige Zeit Mitglied im Team von Best Kiteboarding, und wie in jeder Großfamilie gibt es immer wieder Zuwachs, den man noch nie persönlich getroffen hat. So lernte ich beim „Superfly Open“, einem Snowkite-Contest in Utah, meinen neuen Best-Teamkollegen Jake Buzianis kennen. Er erzählte mir von seinen jährlichen Snowkite-Trips nach Alaska und den unglaublichen Bedingungen, die es dort geben sollte: Endlose Hänge, fortwährender Powder und die Möglichkeit, mit kleinen Propellerflugzeugen direkt auf Berggipfeln zu landen, die noch nie eine Kitesession erlebt haben. Alaska, das Reiseziel für Abenteuerhungrige und kernige Krabbenfischer, wie man sie vom TV-Sender DMAX kennt. Zahlreiche Nächte hockte ich schon vor der Mattscheibe, angefixt von dem Gedanken, dieses wilde Land selbst zu erkunden. Auch an den nächsten Tagen in Utah gingen mir die Erzählungen von Jake nicht mehr aus dem Kopf, und ich entschied mich, ihm in diesem Jahr noch Gesellschaft im nördlichsten Staat der USA zu leisten.

„Der Fotograf spendete vier Monate lang Blutplasma, um die Reise bezahlen zu können“

Gesagt, getan. Unsere Sparschweine wurden geschlachtet, Kredite aufgenommen, und Stefan, der Fotograf, spendete sogar vier Monate Blutplasma, um das Reisebudget für Alaska zusammen zu bekommen. Aber nicht nur die Reisevorbereitungen, auch das Gepäck hatte es in sich. Schließlich mussten wir Equipment für drei Wochen Eiszeit mitnehmen, wozu auch eine Lawinenausrüstung pro Person gehörte. Ohne Piepser, Sonde und Schaufel geht in den Bergen Alaskas gar nichts. Wo Lawinen allgegenwärtig sind, ist es zwingend notwendig, optimal ausgerüstet zu sein und zu wissen, wie man im Ernstfall den Verschütteten umgehend ortet, richtig sondiert und so womöglich sein Leben rettet.

18 Stunden, einige Tausend Kilometer und zahlreiche Lawinen-Lehrfilme später landeten wir schließlich in Anchorage, der größten Stadt Alaskas.

Die ersten beiden Tage verbrachten wir etwas müde mit Sightseeing und der Gewöhnung an den „American Way of Life“. Anchorage liegt im Süden Alaskas, ringsum eingeschlossen von Bergen, hinter denen sich, wie sollte es anders sein, gleich wieder neue Berge auftun. Anders als typische Touristenstädte Amerikas wie New York oder L.A. ist Anchorage mit nur 250.000 Einwohnern relativ klein, dafür bekommt man einen guten Einblick in das „echte“ Amerika. Die Leute dort sind richtige „Working Class Heroes“, die ihr Geld entweder auf der nahegelegenen Militärbasis, einer Ölbohrinsel oder auf einem Fischerboot verdienen. Auch wenn man es von einem zutiefst republikanischen Staat der USA nicht

unbedingt erwartet, sind die Leute unheimlich freundlich und offen. Wir wurden nicht selten auf offener Straße als Touristen entlarvt und bekamen Tipps, welche Sehenswürdigkeiten wir uns auf gar keinen Fall entgehen lassen sollten. Auch wenn wir in Coffee-Shops, Fast-Food-Restaurants oder Sushi-Bars gingen, überall wurden wir mit einem Lächeln und einem kleinen Plausch begrüßt.

Am dritten Tag stießen dann Jake und Gavin Butler dazu und vervollständigten damit unsere Reisegruppe. Jake ist verheiratet, hat drei Kinder und sieht aus wie einer dieser Hollywood-Soap-Quarterback-Schönlinge samt waschechtem Colgate-One-Million-Dollar-Lächeln. Weil Jake aber so gut wie taub ist, muss er Lippen lesen und spricht mit einem charismatischen Murmeln, wobei er die meisten Vokale verschluckt. Dieses Handicap hindert ihn aber nicht daran, immer gut gelaunt und kindischer als seine dreiköpfige Rasselbande zu sein.

Gavin hingegen ist ein Globetrotter aus Australien. Er hat so ziemlich überall auf der Welt als Koch gearbeitet oder war mit seinem Rucksack unterwegs, bevor er Haus- und Hof-Fotograf bei Best wurde. Offen für alles und latent hyperaktiv, brachte Gavin den nötigen, schmutzigen Aussi-Humor mit, um die Harmonie in der Runde perfekt zu machen. Tags darauf holten wir unser pompöses Wohnmobil ab. Im Industriegebiet von Anchorage wartete eine junge Frau vor einem zehn Meter langen Monster, das für die nächsten Wochen unser Zuhause sein sollte. Da sie offensichtlich schon Erfahrung mit Wintersportlern aus aller Welt hatte, empfing sie uns mit den Worten: „Hey guys, sorry for being so directly right away, but you guys smoke weed, right? I'm fine with that, but just don't do it in my van!“ Nachdem das klar gestellt war, ging es zu Walmart, um Proviant zu besorgen.

„Wir starteten ein dreiwöchiges Super-Size-Me-Experiment“

Es brauchte keine zwei Minuten, um weitere amerikanische Eigenheiten kennen zu lernen: Sämtliche Nahrungsmittel sind doppelt so groß, doppelt so geschmackvoll und auf jeden Fall doppelt so ungesund wie bei uns. Die meist übergewichtigen Einheimischen stemmten sich auf dem Parkplatz beschwerlich aus ihren 400 PS starken Pick-Ups und setzten sich direkt auf einen dieser elektrischen Golf-Caddies, um damit einkaufen zu fahren. Das ist die amerikanische Version des motorisierten Einkaufswagens. Kurzum: genau das Richtige für uns! Und weil wir so auf diese ungesunden Riesenportionen stehen, begannen für uns eine Art dreiwöchiges Super-Size-Me-Experiment nach Vorgabe des gleichnamigen Films von Morgan Spurlock. Mit vollem Kühlschrank ging es auf den Highway, vorbei



*Cutback ins Glück: Oli Palmers in gleißender Sonne und hüfttiefem Powder.
Fotograf Stefan Kuback musste nach diesem Bild freigegeben werden*

THE **BIG WHITE**



Wie Zähne eines überdimensionalen Gebisses: Die Berge Alaskas aus der Vogelperspektive



Amtsmaßnahme: Das Burton-Team mit Blaulicht als extravagantem Antritt zur Session



Krabbenfischer von Valdez: Tom und Obis Arbeitsplatz während der Sommermonate

an unberührten Wäldern, stets mit dem mächtigen Mount St. Elias am Horizont in Richtung Thompson-Pass, dem Freeride-Paradies von Alaska. Da Jake nicht telefonieren konnte, schrieb er ständig SMS während der Fahrt, weshalb das rollende Monstrum häufig fast von der Straße abkam. Am späten Nachmittag erreichten wir dann aber doch den Pass, wo gerade der „Tailgate“ zu Ende ging, ein renommierter Freeride-Contest im Snowboarden. Hochkaräter der Szene wie Travis Rice, Jeremy Jones, Danny Kass und der Rest des Quiksilver-Teams waren vor Ort und drehten mit ihrem eigenen Red-Bull-Helikopter die Fortsetzung des Films „That’s it, that’s all“. Den ersten Abend ließen wir ruhig angehen und trafen Tom und Obi, die Kiter vor Ort. Die beiden Snowkiter arbeiten im Sommer als

Krabbenfischer, um sich im Winter voll und ganz aufs Kiten und Boarden konzentrieren zu können. „Hi boys, welcome to Alaska. Make yourself a home, you’ll gonna have the time of your life“, lautete die vielversprechende Begrüßung der beiden. Dank seiner zehn Meter Länge war von Platzmangel im Wohnmobil nichts zu spüren und wir schliefen friedlich wie Babys in unseren Kojen ein.

„Stundenlang spielten wir mit dem Wind und den endlosen Hängen“

Unglaublich ausgeruht begann der erste actionreiche Tag: Mit Schneemobilen ging es eine halbe Meile zu einem an der Passstrasse gelegenen Spot. Perfekter Pulverschnee, ein blau glänzender Gletscher im

Hintergrund und ein atemberaubender Blick auf das Thompson Pass Valley waren der optimale Start für die erste Session. Stundenlang spielten wir mit dem Wind und den endlosen Hängen. Auf dem Rückweg hatten wir die Idee, die Straße als Rampe zu verwenden und darüber hinweg zu fliegen. Zweimal gelang es nicht, bis mich beim dritten Versuch Aufwinde immer höher zogen. Als ich ungefähr 50 Meter hoch und schon längst über die Straße hinweg war, rutschte mir das Herz in die Hose. Ich depowerte so stark, dass der Kite kurz vor dem Frontstall war, trotzdem ging es weiter nach oben. Gott sei Dank spuckte mich dieser Aufwind wieder aus und ich landete sicher aber weit entfernt von der Straße und mit einem gehörigen Schreck in den Gliedern wieder auf der unbefestigten Piste.



THE
**BIG
WHITE**

Schussfahrt bergauf: Die brachialen 210 Pferdestärken des giftgrünen Ski-doo's erstürmen auch steilste Berghänge und produzieren viel Adrenalin bei den Passagieren

THE **BIG WHITE**



Kniefelken aus Eisen: Diesen über sieben Meter hohen Cliffdrop musste Jake Buzianis mehrfach zeigen, bis Fotograf Stefan Kuback endlich zufrieden war



Sprünge beim Snowkiten sind einfach um Welten heftiger als auf dem Wasser. Abends besuchten wir die nächste Stadt. Das rund 20 Meilen südlich gelegene Valdez erinnerte uns irgendwie an die Ortschaft der amerikanischen Kultserie „South Park“. Dort im Hotel traf sich auch die gesamte Tailgate-Crew zum Abendessen.

Etwas später begab sich eine kleine Gruppe von Snowboardern gemeinsam mit uns zu einer Bar-Session, die uns von der 150 Kilo starken Barkeeperin Carina ermöglicht wurde. Die Gute war am frühen Abend schon so betrunken, dass sie uns Wildfremde zu ihrer Bar mitnahm und uns auf Kosten ihres Chefs Getränke aufs Haus servierte.

„Nach der Party mit Mike D von den Beastie Boys fanden wir Jake am nächsten Morgen schlafend auf dem Parkplatz“

Carina entpuppte sich als grandioser Showmaster, denn sie war wie von einem anderen Stern, und erzählte uns in purem Redneck-Englisch Geschichten aus ihrem Leben. So hatte sie zum Beispiel mit 20 Jahren komplett high den örtlichen Supermarkt ausgeraubt. Drei Wochen konnte sie die Polizei in die Irre führen und wurde nur geschnappt, weil sie ihre Diebesware bei einer Party unter die Leute brachte. Und das bleibt in einem kleinen Ort wie Valdez nicht sonderlich lange geheim, weil jeder jeden kennt.

Zwischen solchen Geschichten zog sie sich immer wieder ihre weit hinunter gerutschten Hosen wie ein Bauarbeiter hoch und rief: „Fuckin’suck my cunt dry!“ - Kabarett vom Feinsten! Unzählige Lach-Flashes später beschlossen wir, uns ausreichend angeheitert schlafen zu legen, während Jake ein paar Bars weiter mit Mike D von den Beastie Boys Party machte. Mike ist nicht nur ein grandioser Musiker sondern auch ein begnadeter Snowboarder, weshalb er ebenfalls am Tailgate-Contest teilnahm. Dass er auch ein echter Party-Löwe

Jeder Turn ein kleiner Orgasmus: Solche Bedingungen lassen jedes Freerider-Herz Salti schlagen. Für die nötige Portion Adrenalin sorgt dabei die ständige Lawinengefahr

Kiten Surfhostel Chillen
Konzerte
größtes Stehrevier Deutschlands



Kite Island Ostseecamp
18569 Sührendorf

www.kite-island.de





QUICKSILVER 
Düsseldorf
Tel: 0211-8622094
Heinrich-Heine-Allee 37


F-ONE PRO-SHOP

Service ist unser Motto

Bo4
SPORTS

www.bo4-sports.de / email: info@bo4-sports.de / Tel 080524091


GIN


BRUNOTTI

www.kitesurfschool.de
Tel. 09831/1240

Kite- und Windsurfshop
Testcenter
Vermietung


Surfcenter Altmühlsee
Hilfstr. 2, 91310 Gunzenhausen


Kitesurfschule

Wir haben alle führenden Hersteller im Programm

Jetzt Neu: www.kiteundsurfshop.de


KITEN-LERNEN.DE
KITESURFSCHULE

Nr. 1 DVWS-Kitesurfschule Fachland-Darf

www.kiten-lernen.de - schule@kiten-lernen.de - 038234 55582

Der ideale Handwindmesser für alle, die wissen wollen wie stark der Wind weht



- Höchste Genauigkeit
- Komfortable Bedienung
- Großes LCD-Display
- Max- und Durchschnittswerte
- Geschützte Schalenstern
- Robustes, wetterfestes Gehäuse
- Folgenden Einheiten können gewählt werden: ■ KM/H ■ KTS ■ M/S ■ MPH
- Beaufort-Bargraph
- Standard Lithium-Batterie (austauschbar)
- Batterielebensdauer ca. 10 Jahre
- Integriertes Stativgewinde

Kaimidi Intex & Händlernachweis
Tel. +49 (0) 6442 953805

www.windmesser.com2.de

DER WASSERSPORT SUCHT DICH

DEIN NEUER JOB
WASSERSPORTASSISTENT/KITESURFINSTRUCTOR



WIR BILDEN AUS

VDWS
INTERNATIONAL

VERBAND DEUTSCHER WASSERSPORT SCHULEN E.V.
www.vdws.de - info@vdws.de - Telefon 0881 93110

WWW.KITE-REPAIR.DE
Ihre Spezialistin auf Fehmarn

Manuela Abken
Segelmacherin


WWW.KITE-REPAIR.DE

100% Surf

KITES UND BOARDS ALLER WICHTIGEN MARKEN

Hohenzollernstr. 15 • 45658 Recklinghausen • Tel 02361/24818 • Fax 183082 • www.100-surf.de

HIER BIST DU SICHER!

safersports24.de

Wir haben die optimale Versicherung!
Haftpflicht, Material und Reisen


TUV SUD
ISO 9001

safersports24.de ist ein Spezialbereich der SüdwestRing Versicherungsmakler GmbH - Hotline: 0751 - 560 360



Direktflug mit Chaplin Airline: „Buschpilot“ Jim Chaplin bringt Snowkiter mit seiner gelben, einmotorigen Propellermaschine an die besten Spots der Bergwelt. Auch er ist passionierter Snowkiter

sein muss, stellten wir fest, als wir Jake am nächsten Morgen schlafend auf einem Parkplatz entdeckten. Es war eine wirklich verrückte Nacht! Die Flaute am nächsten Tag spielte uns wortwörtlich in die Karten. Bis spät in den Abend saßen wir in unserem Wohnmobil und spielten Poker.

Tag sechs brach an und sollte das Highlight unseres Trips werden. Vom Tailgate-Camp aus ging es mit Vollgas auf Schneemobilen rauf ins Hinterland, wobei ich mächtig ins Schwitzen kam. Unsere Fahrer Travis und Eric jagten die völlig übermotorisierten Bestien mit einer Höllengeschwindigkeit die Hügel hinauf, während wir uns am Lenker festkrallten und nur darauf konzentriert waren, nicht verloren zu gehen. Es ging an Gletscherspalten vorbei immer weiter hoch, bis wir schließlich an einem Spot mit Ausblick über das ganze Tal an-

kamen. Die Sonne schien und der Wind war perfekt. Tom und ich fanden einen fast surrealen, von der Natur geformten Funpark. Wie in einem Computerspiel zogen wir eine Linie nach der anderen. Als der Wind am Nachmittag wieder abflaute und dunkle Wolken aufzogen, zeigte sich, dass auch in Alaskas Bergwelt das Wetter innerhalb von Minuten umschlagen kann.

„Bei Flaute vertrieben wir uns die Zeit mit Lawinenübungen“

Um nicht in einen Schneesturm zu kommen, kiteten wir zurück ins Tal, während sich die beiden Fotografen nochmals auf eine Schneemobil-Rally einließen. Am nächsten Tag empfing uns erneut Flaute und wir vertrieben uns die Zeit mit Lawinenübungen. Nachmittags

fuhren wir ohne Kite auf einen nahegelegenen Gipfel, um wenigstens auf dem Snowboard Spaß zu haben. Weil dieser aber so steil war, dass man von oben nicht sehen konnte, wie die ersten hundert Meter verlaufen, musste uns der Fotograf mittels Teleobjektiv und Funkgerät zu einem sicheren Drop-In dirigieren. Andernfalls wäre die Abfahrt nach wenigen Metern an der ersten Klippe beendet gewesen. Nach Adrenalin-geladenen Downhill-Stunden fuhren wir abends zurück nach Valdez, wo wir uns ein Motel suchten, um uns den Luxus einer Dusche und einer richtigen Toilette zu gönnen. Nach einer entspannten Nacht fuhren wir zurück nach Anchorage, wo ein weiteres Highlight unseres Roadtrips auf uns wartete: ein Gipfelausflug mit einem kleinen Flugzeug und dessen Piloten Jim Chaplin. Wir campen direkt neben Jims einmotoriger

THE BIG WHITE



Elchtest real: Die kolossalen Tiere können in der Brunftzeit sehr gefährlich werden, nicht nur weil sie Straßen überqueren



Brachiales Ballerspiel: Die vollautomatischen Waffen aus dem Privatsortiment der Locals sollten nach dem Kriegswaffengesetz eigentlich verboten sein



Den Fotografen fixiert: Mit gewohnt professioneller Routine platziert Oli seinen Indy-Grab genau im Sucher des Fotografen

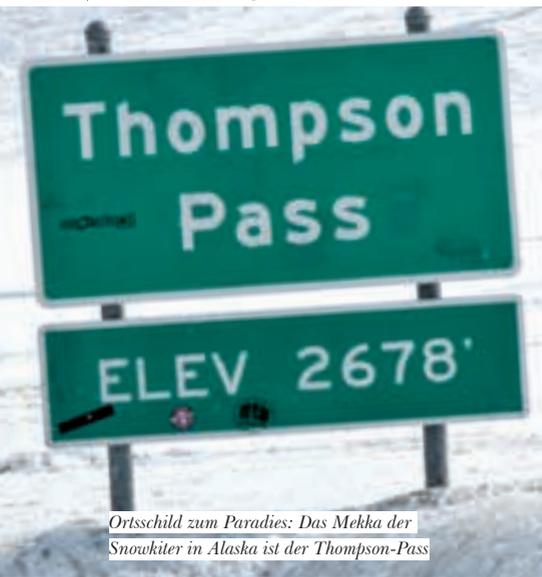
Propeller-Maschine an einem See, der als größter Flughafen für Wasserflugzeuge der Welt bekannt ist. Doch das schon erwähnte, wechselhafte Wetter in Alaska hatte andere Pläne für uns. Es sollte fast eine ganze Woche dauern, bis der an diesem Tag aufkommende, mächtige Schneesturm über das Gebiet von Anchorage gezogen war. Um nicht bei Hot-Dogs und Filmen im Wohnmobil zu versacken, versuchten wir uns als waschechte Amerikaner. Wir frühstückten bei "Gwenni's" Pfannkuchen samt literweise Ahornsirup, aßen Hamburger, Tacos oder Sandwiches zu Mittag und gingen abends mit den einheimischen Snowkitern zu „The Moose Tooth“, um Pizzas mit einem Meter Durchmesser zu essen. Auch den gigantischen H2O-Wasserpark konnten wir uns nicht entgehen lassen. Da Gavin aber bald seinen letzten Tag haben

sollte und unbedingt noch Fotos benötigte, beschlossen wir, auf gut Glück einen Flugzeugtrip zu starten. Diese Unternehmung stellte sich jedoch als Fehler heraus, weil wir aufgrund des schlechten Wetters ziemlich bald wieder umdrehen mussten.

„Bowling for Columbine lässt grüßen“

Mit gedrückter Stimmung und 400 Dollar pro Person ärmer kehrten wir zurück und Gavin verließ uns am nächsten Morgen. Da das Wetter immer noch nicht flugtauglicher wurde, beschlossen wir, zum Haus von Chris zu fahren, einem Freund von Tom und Obi. Wir kannten ihren Kumpel Chris ebenfalls schon vom Thompson-Pass. Sein Haus lag direkt am zu diesem Zeitpunkt gefrorenen Big Lake und bot viel Spielzeug für Schlechtwetter-Un-

terhaltung: Schneemobile, Tausende DVDs, einen Fernseher im Leinwandformat, Motorräder, Internet sowie einen vollen Kühl- und Waffenschrank. Waffen? Richtig gelesen, aber bevor wir so weit waren, vertrieben wir uns die Zeit damit, Geschwindigkeitsrekorde mit den Skidoos aufzustellen oder mit den Kites den riesigen See zu erkunden. Um unseren Frust über die immer noch anhaltenden schlechten Wetterverhältnisse abzubauen, beschlossen wir zwei Tage später dann aber doch, den Waffenschrank näher unter die Lupe zu nehmen. Als Chris das schwere Vorhängeschloss entfernte, wusste keiner von uns, was er sagen sollte. Wir blickten auf ein Waffenarsenal, das dem der GSG-9 durchaus hätte Konkurrenz machen können. Wir beluden das Auto mit Revolvern, Jagdgewehren und Shotguns, kauften einige



Ortsschild zum Paradies: Das Mekka der Snowkiter in Alaska ist der Thompson-Pass



Schräger Typ: Oli Palmers im Sturm, der nicht selten mit bis zu 110 Stundenkilometern durch den Anchorage-Fjord pfeift



Posen was das Zeug hält: Auf einem stillgelegten Minengleis zeigen sich Jake und Oli von ihrer besten Seite

THE
**BIG
WHITE**

Sechserträger Bier und fuhren zu einem Nachbarn von Chris, der den Archetypus eines Vokuhila-Rednecks verkörperte. Aus Papptellern wurden einige Zielscheiben gebastelt, und als dann noch ein Kumpel von Chris mit einer M16 und einer automatischen Schrotflinte auftauchte, gab es kein Halten mehr. Bier für 50 Dollar und Munition im Wert von mehreren hundert Dollar wurden vernichtet, es war ein Hillbilly-Blowout deluxe. Als die Gattin des besagten Nachbarn mit dem dicken Pick-Up und den Kids auf dem Rücksitz um die Ecke bog, dachten wir schon, dass jetzt Schluss mit Lustig sei. Aber weit gefehlt. Die Lady des Hauses ballerte selbst mit dem „Bearhunter“ 44er-Löcher in die Bäume. Als sie dann noch Sätze verlor wie: „Yeah, we live in strange times today. Crazy people like terrorists running around. You gotta protect yourself and your family“, fühlten wir uns schon stark an „Bowling for Columbine“ erinnert. Nach einer Woche mit intensiver amerikani-

scher Kultur, kamen endlich wieder strahlend blauer Himmel, Sonne und Wind auf. Zeit also, die seltsamen Spielzeuge der letzten Tage gegen einen weiteren Trip mit Jim und Chaplin Airlines einzutauschen. Jim ist ein richtiger Selfmade-Mann: Er kam vor 20 Jahren nach Alaska und lebte zunächst mehr oder weniger aus dem Rucksack.

„Ein Snowkiter als Buschpilot zwischen schneebedeckten Gipfeln“

Die ersten Jahre wohnte er in seinem Pick-Up und sparte sich so Geld für sein erstes Flugzeug zusammen. Erst danach kam die Pilotenlizenz, und seitdem ist er eine Art Buschflieger zwischen schneebedeckten Gipfeln. Er ist außerdem der einzige Pilot, der Kitem nur die reine Flugzeit berechnet, weil er selbst der Magie des Snowkitens verfallen ist. Wir hoben erneut vom kleinen Flughafen ab und flogen Richtung Mount McKinley. Die Maschine war so klein, dass man sich zu viert wie in einer

Sardinenbüchse fühlte, aber die Aussicht und das Gefühl von purem Abenteuer ließen uns alles vergessen. Schließlich landeten wir auf dem Gipfel des Beluga Mountain, und als ich ausstieg, versank ich bis zur Hüfte im Schnee. Eine grandiose Session im Tiefschnee folgte. Als wir abhoben, um noch zu einem weiteren Spot zu fliegen, konnte ich erstmals den Adrenalinrausch nachvollziehen, der den Job eines Piloten in Alaska ausmacht. Der Motor heulte auf und wir schlitterten mit Vollgas auf die Klippe zu. In gewohnter Manier riss Jim den Joystick nach oben, aber die Schnauze blieb unten. Sofort begann er, wie wild auf seinem Sitz zu hüpfen, um die Maschine zum Abheben zu bewegen, während uns die Gesichtsfarbe schwand. Wir glaubten schon an das Schlimmste, da zog er die Maschine im letzten Moment vor dem Abgrund nach oben. Der Schreck saß tief, schließlich mussten wir uns von Jim vor dem Flug einige Horror-Geschichten von abgestürzten Busch-



Tailpress-Slide im Frühjahrs-Slush: Im Tal beginnt der Schnee schon früh zu schmelzen

piloten anhören. Da wir schon eineinhalb Stunden unterwegs waren, beschloss unser Pilot, uns zu einem stahlblauen Gletscher zu bringen. Auf dem Weg dorthin flogen wir mitten durch eine massive Gebirgskette und genossen den traumhaften Überblick von oben. Beim blauen Eis angelangt, kochte sofort die Freude auf eine weitere Session hoch. Leider befand Jim nach drei Landeversuchen, die ich mit geschlossenen Augen über mich ergehen ließ, das Eis für zu instabil, um darauf zu landen. Statt zu kiten, drehten wir also noch ein paar Runden über die mehrere Quadratkilometer große Gletscherzunge. Etwas enttäuscht über die verpatzte Session beim Gletscher, aber umso glücklicher, nicht abgestürzt zu sein, kehrten wir zu unserem fahrbaren Haus zurück. Abends luden uns Obi und Tom in ihr bescheidenes Heim ein, einer Trailerbaracke, die lediglich mit einem undichten Dach, nassem Korkboden und einem Kachelofen ausgestattet war. Auf einer Nähmaschine flickte Tom

Kites von allen möglichen Leuten zusammen, um sich über Wasser zu halten. Darin zeigte sich nochmals die unglaubliche Leidenschaft der beiden Aussteiger für dieses Land und die Lebensbedingungen. Sie stecken ihr ganzes, mit harten Jobs verdientes Geld in ihre Freizeit, ihre Gesundheit, den Sport und den Lifestyle, den sie so sehr lieben. Tom wandte sich sogar von seiner Verlobten ab, als sie ihn vor die Wahl zwischen dem Kiten und der Beziehung stellte. Mir wurde in diesem Moment sehr deutlich, dass es zum Kiten und zum Reisen zweierlei braucht: die richtigen Bedingungen und die richtigen Leute um dich herum. Tom und Obi verkörperten genau diese Personen, weil sie durch ihre kompromisslose Liebe zum Schneesport einfach unheimlich authentisch waren. Mit ihnen haben wir einen absoluten Glücksgriff gelandet. Denn mit solchen Gastgebern die unglaubliche Natur Alaskas zu erleben, das hat einen unvergesslichen Eindruck hinterlassen, der uns noch lange in Erinnerung bleiben wird.

fs



Ein Krabbenfischer im Steilhang: Tom spart all sein im Sommer hart auf einem Fischkutter verdientes Geld, um den Winter über Snowkiten zu gehen



Basislager des Tailgate-Contests: Mit Helikopterstützpunkt für die Hochkaräter der Snowboardszene



Enge Kiste: Mit vier Personen plus Material wird es sehr intim in Jims Flieger. Dafür hat jeder einen Fensterplatz



Majestätische Riesen: Die Gipfel Alaskas brechen in der Nachmittagssonne durch die subarktische Wolkendecke



Adrenaline-Boosting Power
Powers-Carbide-Monster



Adrenaline-Boosting Power
Powers-Carbide-Monster



Be untouchable

Für Race und Leichtwind sind die großen Taboo, die aerodynamischsten ausgeglicheneren Kites, die wir jemals produziert haben. Bei jedem Detail wurde auf das Gewicht geachtet, um unnötigen Ballast zu vermeiden und den Kite auf absolutes Leichtwind- und Race-Leistung zu trimmen.

Größen: 15m, 17m

New School Fahrer und Kitesurfer, die auf der Jagd nach ultimativen Kitesurfs sind, werden von der Leistungssteigerung der mittleren Größen begeistert sein. Ob hooked oder unhooked, der Taboo bietet solide Stabilität bis an die Grenzen seines Einsatzbereichs.

Größen: 10m, 12m, 14m

Unhooked Surf- und New School-Enthusiasten werden sich mit der Mischung aus schneller direkter Lenkung, leichten Hahnenfüßen und super stabilen unhooked Eigenschaften schnell anfreunden können.

Größen: 4m, 5.5m, 7m, 8m, 9m

