

www.kite-and-friends.de

KITE & FRIENDS

AUSGABE 6/2016 • NOVEMBER/DEZEMBER
D: € 6,50 A: € 7,50 CH: CHF 10,50 NL: € 7,00
L: € 7,50 OK: € 12,00 F: € 8,50 I: € 8,40

Die internationale Drachenzeitschrift



32 SEITEN
SNOWKITE-
SPECIAL



TRACTION

Raid-ATBs

Zwei neue Landboards

Spirit II

Hochleister von Libre

LENKDRACHEN

Mehr Lycos

Speed und Power in 2.5 und 3.0

EINLEINER

Welchen Lifter wozu?

Die Frage des Einsatzbereichs

WORKSHOP

Drachenwerkstatt

Aus einem Schirm wird ein Windrad

EVENTS

Drachen über Berlin

Alarm im Sperrbezirk

Carving the Skies
Slash Lite von L'Atelier



Libres Hochleistungs-Vierleiner im Härtetest

Text und Fotos: Jens Baxmeier

KEEP THE SPIRITS UP!

Bora, Vampir Race, Spirit – wenn immer Libre einen Hochleister auf den Markt brachte, führte das zu viel Aufsehen und Erfolg im Rennzirkus. Die Spirit II ist bereits seit einem Jahr erhältlich und man hört bislang sehr wenig über die Kite-Serie. Grund genug für KITE & friends, den Schirm an die Leine zu nehmen und zu berichten.

Seit der Einführung reinrassiger Depower-Racekites und deren revolutionsartigem Einzug in alle Rennserien des internationalen Kitebuggy-Rennzirkus schien das Konzept der langjährig bewährten Handle-Hochleister mit fixer Waage schon fast von den nationalen wie internationalen Podiumsreihen verdrängt. Durch Top-Platzierungen der Libre-Teamrider mit der neuen Spirit wirkt die Phalanx der Depowerkites jedoch nicht unangreifbar. Durch taktisches sowie fahrerisches Know-how scheinen die vermeintlichen Schwächen fehlender Umlenkrollen kompensierbar zu sein.

Aufbau

Bei Libre weiß man, dass Wettbewerbs-Kites keine Produkte für die breite Masse sind. Insofern unterliegt die Spirit II nicht irgendwelchen Einschränkungen bei der Materialwahl und Verarbeitung. Hier wurde wirklich das Beste verwendet, was für den Bau effizienter Competitionkites zur Verfügung steht. Das wird bereits augenscheinlich, sobald man das Tuch auspackt, denn das Segelmaterial ist superleicht. Nur die Profile sind aus kräftigerem Material, um eine präzise Flügelform zu

gewährleisten. Die Luftausgleichslöcher wurden zudem umnäht. Alles ist sauber verarbeitet, was in der gespleißten und vernähten Dyneemawaage aus feinsten Liros-Schnur gipfelt. Auch ein Drainage-System mit Dirt-Outs an den Flügelenden ist verbaut. Zudem verfügt die Spirit II über einzelne kleine, kreisrunde Öffnungen von 5 Millimeter Durchmesser am Ende jeder geschlossenen Kammer, die ein Ausblasen von Sandkörnern erleichtern. Schön, dass dieses nur bei Libre eingesetzte Feature von der Bora bis heute überlebt hat.

Auslegung

Nachdem Libre mit der Spirit I und der Z3 von Zebra kites sehr erfolgreich im Rennszenario mitgemischt hat, galt es nun, einen Kite zu entwickeln, der diese beiden noch einmal deutlich toppt. Damit sind auch die drei Jahre Entwicklungsarbeit zu erklären. Dabei unterlag nicht alles dem Performance-Gedanken; stattdessen sollte auch der Wunsch nach einem unkomplizierten Handling erfüllt werden. Um allen Pilotenwünschen zu entsprechen, ist auch die Waage der Spirit II trimmbar.

Effektivität

Wie es sich bei einem Wettbewerbsschirm gehört, sind die Leistungen auf das Kursfahren im Kitebuggy oder auf Ski abgestimmt. Bereits auf den

SPIRIT II

HERSTELLER: Libre
INTERNET: www.libre.de
KATEGORIE: Hochleister

GRÖSSE:	PREIS:
Spirit II 3.3	478,- Euro
Spirit II 3.9	528,- Euro
Spirit II 4.6	588,- Euro
Spirit II 5.7	660,- Euro
Spirit II 6.8	729,- Euro
Spirit II 8.0	799,- Euro
Spirit II 9.3	870,- Euro
Spirit II 10.7	960,- Euro
Spirit II 12.2	1.030,- Euro
Spirit II 14.2	1.090,- Euro
Spirit II 16.5	1.190,- Euro



Sehr ordentlich: Die Naht um den Luftausgleich schützt vor dem Aufreißen

Rückblick KITE & friends



JoJo RX 3/2014



Quantum 6/2013



Zebra Z3 1/2013



Die Knoten der Verstellwaage



Solide Kraftaufnahme: Tampen der Hauptwaage



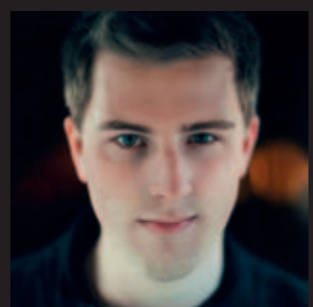
Die Spirit II bietet eine hohe Dynamik und beschleunigt den Kitebuggy auf Highspeed

VINCENT LEIB

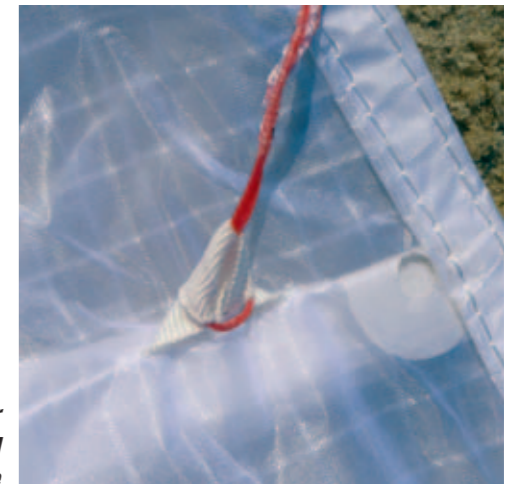
Bei der Kitebuggy-Europameisterschaft 2016 im südfranzösischen La Franqui trat ich als Libre-Teamfahrer mit der Spirit II im internationalen Fahrerfeld an. Die Regattafläche war durch große, bewachsene Strandabschnitte, die lediglich entlang eng verzweigter Gassen durchfahren werden durften, technisch anspruchsvoll. Bei sehr harter Bodenbeschaffenheit und angrenzender weitläufiger Fläche galt es, den gebotenen Raum auf effiziente Weise auszureizen. Durch ausnahmslos grenzwertig schwachen Wind verstärkt, konnten die Vorzüge der großen Spirit II hier ausgespielt werden: Die 16.5er ermöglichte mit ihrem herausragenden Schwebevermögen und ihrer für diese Größe exzellenten Wendigkeit auch auf engstem Raum punktgenaue Wendungen, ohne vor dem Bewuchs wertvollen Raum nach Luv zu verschwenden. Rief ich zudem die unmittelbar aus dem Manöver anliegende Strömungsgier der Spirit II ab, gelang es auf den anschließenden Amwindkursen, Wendemarken direkt anzufahren, für deren Erreichen Piloten führender Depowerkites teils mehrere Schläge benötigten.

Nach Erreichen der luvseitigsten Wendemarke führte der Weg nach stärkstem möglichem Abfallen auf einen Vowindkurs, der wieder entlang der schmalen Gassen bewältigt werden musste. Auch hier half das gutmütige Strömungsverhalten der Spirit II, gepaart mit einem feinen Händchen des Piloten, beim radikalen Abfallen keinen Raum zu verschenken, in diesem Fall nach Lee. Beim Befahren der schmalen Gassen, die nicht den Platz für zusätzliche Vorwindhalsen boten, hatte der Verlust der Strömung reihenweise kollabierende Kites und somit erheblichen Zeitverlust auf der Jagd nach Spitzenpositionen zur Folge. Durch das Beherrschen der genannten Schlüsselkompetenzen gelang es drei Libre-Teamfahrern, ausreichende Polster auf die depowernde Konkurrenz herauszufahren, die auf den ebenfalls gesteckten Halbwindschlägen die größten Vorteile auszuspielen vermochte.

Somit platzierte sich der Franzose Anthony Cottard auf Rang drei, gefolgt von mir und Bernd Spiering. Diese Top-Fünf-Platzierungen bewiesen das beträchtliche Potenzial, welches fixe Waagekonzepte durch das Ausreizen konstruktionstechnischer sowie fahrerischer Möglichkeiten nach wie vor mit sich bringen.



ersten Metern fühlt man sich wohl und der Kite nimmt von Anfang an eine stabile Flugposition ein. Ohne brutal loszuziehen erreicht die neue Spirit zügig hohe Geschwindigkeiten. Sehr deutlich wird die Leistung auf Amwindkurs. Hier ermöglicht es die Spirit II, richtig gut Höhe gegen den Wind zu laufen. Daran lässt sich eine Wende anschließen, die mit deutlichem Höhengewinn zu realisieren ist. Anschließend kann durch ein paar Schwenks zum Zugkraftgewinn und mit einer passenden Dosierung der Bremsen beschleunigt werden. Auf schnellem Halbwindkurs kann man sein Ziel ohne lästigen Seitenzug erreichen. Eine Raumwindhalse mit beherztem Griff in die Bremsen beendet den Rennkurs. Bedauerlicherweise konnten wir die Spirit II während des Testzeitraums nicht in offiziellen Rennen einsetzen. Dennoch gingen wir bei Vergleichsfahrten bis ans Limit und konnten ohne viel Training auf Am- und Raumwind der Depower-Konkurrenz trotzen. Leider waren unsere Manöver nicht sauber genug und das Anfahren zu zaghaft, um sofort konkurrenzfähig zu sein.



Kleiner Auslass vor der Endkante und Waageschnuraufnahme

Besonders die großen Größen haben es uns im Test angetan. So konnten wir mit der 14.2er bereits sehr früh effektiv fahren, während andere Kites noch nicht recht in Strömung kamen. Als der Wind zunahm, war die neue Spirit mit entsprechender Erfahrung immer noch sicher zu handhaben. Diese Eigenschaften sind der recht flachen **Trimmung** zuzuschreiben. So neigt der Hochleister keinesfalls zum **Backstall** und man kann immer relativ viel Fläche fahren, was einem auf Raumwind zugutekommt. Bemerkenswert ist trotz der flachen Trimmung die hohe Flugstabilität, denn die Spirit zeigt keinerlei Tendenz zum einklappen. Lediglich die Halsen werden etwas anspruchsvoller. Die Raumwindhalse erfordert schon Erfahrung und einen beherzten Eingriff, um anstandslos zelebriert zu werden. Mit den kleinen Größen taten wir uns bei klassischen Manövern oder Loopings recht schwer. Sollte man eher der Typ für klassische Manöver oder Loopings sein, so empfiehlt es sich, die Waage steiler zu trimmen. Auf der Internetseite von Libre gibt es ein Infoblatt zur Waagetrimmung mit den üblichen Grundmaßen aller Größen.

Um die Leistungsfähigkeit der Spirit II besser beurteilen zu können, beleuchten wir ihre Teilnahme an der Europameisterschaft in La Franqui. Vincent Leib berichtet hier über den Anspruch und die Chancen der neuen Spirit.

INSIDER GUIDE

TRIMMUNG Hier wird der Anstellwinkel eines Flügels zum Wind eingestellt. Kites mit fixer Waage können so in einem gewissen Spektrum verstellt werden, was deutlichen Einfluss auf ihr Flugverhalten hat.

BACKSTALL Wenn die Strömung abreißt, die den Kite in der Luft hält, bleibt er in der Luft stehen und beginnt, zu Boden zu sinken. Einen solchen Strömungsabriss nennt man Backstall.



Dirt-Out komfortabel mit Schlauchauslass