wellhausen & marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **KITE & friends** Ausgabe 5/2012 erschienen.

www.kite-and-friends.de

Libre Majestic im harten Testalltag

Schwäbische Highend-Sänfte

Text: Guntram Leibrock
Fotos: Bernd Redecker, Guntram Leibrock

Auf das bereits vorher durchaus reichhaltige Angebot, dessen Vielfalt und Kombinationsmöglichkeiten immer noch unerreicht sind, setzt der deutsche Hersteller Libre noch eins drauf und präsentiert mit dem Majestic einen Highend-Buggy, der es in sich hat. In unserem Test soll der Buggy vom Zusammenbau bis zu den ersten 500 Kilometern zeigen, dass er seinen Namen zu Recht trägt.

Erster Eindruck

Wie bei den Buggymodellen von Libre üblich, ist der Majestic mit verzinktem Stahlrahmen und Pulverbeschichtung sowie in Edelstahl in vier Größen erhältlich. Und da beginnen bereits die Unterschiede zu den Konkurrenzprodukten. Mit der Präsentation des Majestic wurden auch schnell Stimmen laut, welche die Preisgestaltung der neuen Rennfuhre aus dem Hause Libre kritisierten. Die auf den ersten Blick stolzen Preise relativieren sich aber, wenn man etwas genauer hinschaut.

Der Edelstahlrahmen des Majestic besteht aus hochwertigem und elekropoliertem V4A, was die Oberfläche extrem glatt werden lässt und – im Gegensatz zu perlgestrahltem V2A mit seinem typischen rauen Finish – einerseits Ablagerungen verhindert, und damit Rostanfälligkeit vorbeugt, was andererseits aber sowohl vom Material als auch von der Bearbeitung her kostenintensiver ist. Diese Verarbeitung am oberen Limit des Machbaren zieht sich durch die gesamte Konstruktion und anhand weiterer Details wird klar, warum Libre zusätzlich zu Dragster und Protask einen weiteren Rennbuggy mit ins Programm genommen hat. Aber fangen wir von vorne an.

Reintreten und wohlfühlen

Die Gabel ähnelt der des Dragster, die Seitenplatten zur Aufnahme der Fußrasten und des Vorderradachsbolzens sind aber beim Majestic aus 10-Millimeter-Platten, deren Bohrungen individuelle Einstellmöglichkeiten der Fußposition sowie des Nachlaufs erlauben. Die Fußrasten an sich sind dabei schon ein Hingucker: Etwas Solideres und Edleres habe ich bisher – wenn überhaupt – nur an Eigenbauten gesehen. Das Einstellen der mittlerweile obligatorischen Hackenschlaufen erfolgt über eine Klemmplatte mit jeweils zwei Senkschrauben. Die Trittfläche selbst besteht aus einer dicken Noppengummierung. Genial einfach, stufenlos, perfekt.

Was für ein Rohr!

Die Z-Deichsel vermittelt ebenfalls Solidität und Stabilität; die Lenkkopfbuchse aus 60 mal 60 Millimeter dickem Rohr sieht geradezu zierlich aus. Apropos Lenkkopf: Die Buchse, die mit sehr sauber ausgeführten Schweißnähten das obere Ende des Deichselrohrs zu einem eleganten Abschluss führt, sorgt mit 3-Millimeter-Wandstärke für genügend Halt, um das innenliegende zweiteilige Gleitlager aus Polyoxymethylen – kurz POM – sowie den 12-Millimeter-Edelstahlbolzen ohne jegliches Spiel aufzunehmen. Über die Dimension des Lenkkopfbolzens könnte man angesichts der restlichen Konstruktion diskutieren; da hätte auch schon rein optisch ein 20er-Radbolzen besser gepasst. Belastungstechnisch reicht der 12er-Bolzen aber mehr als aus.

Heavy Metal

Einzigartig bei Serienbuggys ist die Konstruktion der Seitenholme. Durch den Unterzug, dessen Verlauf von den Deichselklemmplatten direkt zur Hinterachse geht, ist der Majestic extrem verwindungssteif. Auf diesen Unterzug sind die eigentlichen Seitenholme aufgeschweißt, deren Taillierung ein Klemmen des Piloten erlaubt, aber regelkonform ist. Zusätzliche Stabilität zum Aufnehmen der Querkräfte erhält das Ganze mit einem Rahmendreieck zwischen den Seitenholmen. Die bei 51 Millimeter Querschnitt erstaunlich leichte Hinterachse ist in der üblichen Libre-Bauweise mit zwei Ankerplatten mit M10er-Bohrungen zum Verschrauben des Rahmens versehen. Die 20er-Gewinde-Inserts zur Radaufnahme schließen den überaus hochwertigen und sehr stabilen Gesamteindruck ab.

Ruhe sanft

Auch beim Sitz zeigen sich Libres Know-how und der Anspruch auf Perfektion. Ein sehr edel wirkendes neoprenartiges Material – Griptex genannt – an den beiden Außenseiten setzt sich optisch von Sitzfläche und Rückenlehne ab, die aus reißfester schwarzer Lkw-Plane gefertigt sind. Ein nasses Hinterteil wie bei den Cordura-Sitzen ist somit Geschichte: abwischen, fertig. Die Unterseite ist ebenfalls mit einer Schutzfläche aus Lkw-Plane versehen. Ebenfalls top: An den Außenseiten ist jeweils ein Reißverschluss eingenäht, der ein gezieltes und effektives Auf- beziehungsweise Abpolstern an den entscheidenden Stellen ermöglicht. Eine Tasche an der Rückenlehne und gefühlte 1.000 Gurte zum Einstellen runden das Bild des Sessels ab.

Zusammenbau

Man sollte schon etwas Zeit einplanen, wenn es an den Zusammenbau des Renngeräts geht. Ich habe bis zur endgültig gefundenen Einstellung des Sitzes etwa 2 ½ Stunden gebraucht, das Nachstellen nicht mit eingerechnet. Die Gurtverläufe sind ein wenig anders, als ich es von Dragster und Co. gewohnt bin. Auch bis zum perfekten Positionieren der Taillierung dauert es etwas. Dabei sollte man unbedingt darauf achten, bei der Bodenfreiheit wie üblich etwa eine Handbreit (12–15 Zentimeter) über Grund Platz zu lassen. Vorsicht: Der Rahmenunterzug verleitet dazu, den Sitz auf dessen Höhe einzustellen mit dem Resultat, dass der Buggy beim harten Driften selbst auf glattem Untergrund am Strand umkippen kann.

Ist der Sitz richtig eingestellt, fühlt man sich im Majestic sicher wie in Abrahams Schoß. Ich freue mich schon auf den DM-Lauf auf Borkum …

Wiesen-Sessions

Wie schon in meinem Beitrag zum Binnenlandfahren (siehe **BUGGYKITE & friends** 1/2012) geschrieben, bin ich aus Sicherheitsgründen

Mit Volldampf durch die Dünen – mit dem Majestic gibt es fahrtechnisch kaum noch Limits

Auch im Wiesenbetrieb besteht der Majestic mit Bravour

Perfekte Abstimmung: kontrolliertes Fahrverhalten bis in den Grenzbereich

MAJESTIC

HERSTELLER:	Libre Powersails
INTERNET:	www.libre.de
KATEGORIE:	Highend
STAHLRAHMEN:	verzinkt/gepulvert oder Edelstahl
FULL-MOON:	21/12.00-8
RADAUFNAHME HINTEN:	20 mm
MAJESTIC:	verzinkt/gepulvert, 1.850,– Euro
MAJESTIC:	Edelstahl V4A, 2.300,– Euro

Rückblick KITE & friends

Concept C2 4/2011

Booster XT 6/2009

Apexx 3/2008

Funktionell: Fußraste mit Gummitrittfläche und Hackenschlaufen

Saubere Verarbeitung und stabile Auslegung der Details

Mit Unterzug und Rahmenverstrebung am Heck wird eine hohe Steifigkeit erzielt

Taillierte Seitenrohre; Sitz aus Plane mit Griptex-Seitenteilen

Lenkkopfbuchse an der robust ausgelegten Deichsel

eigentlich kein Fan vom „Wiesenheizen“ mit einem schweren Rennbuggy, aber für den Test musste es sein: Also rein in die Schnitte und ab geht's!

Die im Vergleich zu meinem Dragster relativ hohen Seitenholme erfordern etwas Gewöhnung; man hat aber immer noch mehr als genug Bewegungsfreiheit bei Manövern. Dieser Eindruck verstärkt sich auf dem ersten harten Kreuzkurs noch. Ich stelle fest: Buggyfahren kann auch gut angepowert mit hohem Seitenzug recht entspannt sein. Der ganze Querzug geht direkt in den Rahmen und muss nicht mit der Hüfte kompensiert werden. Dabei läuft das Ding nach vorne, ohne auch nur den Anschein des Ausbrechens zu erwecken – einfach wunderbar! Dann mit guten 60 Stundenkilometer in die Raumwindhalse, die Bewegungsfreiheit lässt nichts zu wünschen übrig; vor dem heranfliegenden Nachbaracker anluven und … die Fuhre bricht unvermittelt aus dem vermeintlich kontrollierten Drift so aus, dass ich erst nach einer 180-Grad-Drehung und einigen Metern Rückwärtsfahrt zum Stehen komme. Okay, noch mal. Jetzt klappt es so, wie es sein soll. Meine kurzzeitigen Bedenken, dass die Geometrie zu hecklastig sein könnte, sind erst einmal beseitigt, aber ich beschließe, das kontrollierte Auslösen des Drifts am Strand zu testen.

Da ich plane, mit dem Majestic in Borkum zum Masterlauf der DM 2012 anzutreten, will ich mir trotz der sehr schwer vergleichbaren Bedingungen zwischen Wiese und Sand etwas Fahrpraxis mit der neuen Fahrmaschine aneignen. Also nächster Test: Wie fühlt es sich an mit der Taillierung? Wieder Raumschot den Berg runtergebügelt und dann mit vollem Tempo in die Wende. Mit dem Kite direkt über mir rolle ich fast 40 Meter genau upwind, dem Gewicht des Majestic von 53 Kilogramm sei Dank. Gut, das habe ich mit dem Dragster auch schon gemacht und von einem Lift ist nichts zu spüren. Ich merke, dass dies an meiner dem Dragster angepassten Fahrtechnik liegt und es kostet mich dann schon einiges an Überwindung, den Lift absichtlich zu provozieren. Die Taillierung macht genau das, was sie soll, nämlich mich vor einem Abflug zu bewahren. Nach einigen Wenden und weiteren Raumwindhalsen stelle ich fest, dass die Taillierung neben dem Schutz vor einem ungewollten Ausstieg auch viel härtere Manöver ermöglicht, woraus in der Folge ein anderer Fahrstil resultiert.

Nach einer Woche Wiesentraining und 200 Kilometer Erfahrung mit dem Majestic freue ich mich noch mehr auf Borkum.

DM-Finale Borkum 2012

Wer Borkum kennt, weiß, dass dieses Fahrgebiet für Material und Fahrer so anspruchsvoll ist wie kein anderes Regattagelände. Neben glattem, aber recht weichem Untergrund geht der Kurs mit Highspeed an der harten Wasserkante entlang in die bis zu zwei Meter hohen Dünen, die teilweise eine gerade Abrisskante haben und sowohl Materialmordend sein können als auch dem Piloten körperlich alles abfordern, wenn man sie nicht richtig erwischt. Also genau das richtige Terrain, um meinen Eindruck von der stabilen Bauweise des Majestic auf Herz und Nieren zu testen. Doch vor den anstehenden Rennen zuerst noch einmal zurück auf die Geometrie. Der stufenförmige Sitzkäfig erlaubt eine perfekte Umleitung des Querzugs in Vortrieb. Das ist eines der Geheimnisse dieser Bauweise. Doch dazu muss der Zugpunkt des Trapezes beziehungsweise die Sitzposition genau stimmen. Der Eindruck des Übersteuerns bestätigt sich am Strand nicht, ganz im Gegenteil: Der Majestic fährt wie auf Schienen und Drifts lassen sich kontrolliert auslösen. Höhe laufen meistert dieser Rennbuggy mit einer Leichtigkeit, die mir immer wieder ein Grinsen ins Gesicht zaubert.

Aufgrund des Lenkkopfwinkels sind auch Kurse mit vielen Wendemarken und entsprechend engen Turns ohne Probleme möglich. Trotzdem bleibt der Majestic auch bei 80 Stundenkilometer und mehr spurtreu und fängt nicht an zu „flattern“. Die Geometrie ist nun für meine Körpergröße von 1,77 Meter perfekt eingestellt. Libre-Teamfahrer Maximilian Thomes, in Borkum ebenfalls zum ersten Mal mit einem Majestic am Start und mit 1,97 Meter geringfügige 20 Zentimeter größer als ich, entscheidet sich dafür, zusätzlich 10-Zentimeter-Verlängerungen aus dem Libre-Baukasten einzusetzen, um seinen Majestic optimal zu trimmen.

Während der Rennen zeigt sich dann die Sicherheitsrelevanz der Taillierung. Konnte man beim freien Fahren einfach einmal abbremsen, um einer scharfen Dünenkante auszuweichen, heißt es im Rennen: Augen zu und durch. Mit weiten Sprüngen von durchaus einigen Meter geht es im Pulk durch die Dünen und ich bin mehr als glücklich, mich nicht allzu sehr darum sorgen zu müssen, dass mich mein Buggy abwirft. Der Majestic verkraftet die teilweise doch recht unsanften Einschläge klaglos und arbeitet zuverlässig unter meinem Hintern, ohne zu murren. Die für Borkum üblichen Schäden wie komplett abgerissene Sitzgurte, gebrochene Teile wie Deichsel, Lenkkopf oder Hinterachse, tangieren den Majestic null Komma null.

Fazit: Einfach glänzend

Nach insgesamt vier Wochen Testen auf unterschiedlichem Terrain und guten 500 Kilometer unter teilweise sehr harten Rennbedingungen stelle ich fest: Der Majestic hält, was er verspricht: Stabil, komfortabel, spurtreu, sehr ausgewogenes Fahrverhalten dank einer ausgeklügelten Geometrie und eine Erste-Sahne-Verarbeitung, die Langlebigkeit und kaum Verschleiß verspricht.

Will man ein Haar in der majestätischen Suppe suchen, dann bei den Holmbezügen, die genau an der Taillierung durch das ständige Reiben des Trapezbügels zum Abschluss des Tests erste Verschleißerscheinungen zeigten. Aber auch hier lässt sich Libres Qualitätsanspruch an der vorbildlichen Vorgehensweise ablesen. Nach Rücksprache versprach Libre-Chef Hans Hauser, sich des vorher nicht aufgetretenen Problems unverzüglich anzunehmen und für Abhilfe zu sorgen. Nicht nur wegen seines Oberflächenfinishs hat Libre mit dem Majestic einen glänzenden Highend-Buggy geschaffen – Respekt! ■

Für wen?

Für alle, die einen Rennbuggy suchen, der zwar „von der Stange“ ist, aber mit seinen vier unterschiedlichen Holmbreiten und der grandiosen, in den Sitz integrierten Aufpolsterungsmöglichkeit Spielraum genug für individuelles Anpassen bietet, genauso wie für jene ambitionierten Hobbyfahrer außerhalb des Regattazirkus, die Wert auf Top-Verarbeitung, Detailverliebtheit, sicheres Fahrverhalten und nicht zuletzt die Libre-typische Wertstabilität legen.

GUNTRAM LEIBROCK

STÄRKEN

VERARBEITUNG:

AUSSTATTUNG:

PREIS/LEISTUNG:

INSIDER GUIDE

V4A Stahl gibt es in vierfältiger Güte. Für rostfreien Edelstahl werden in Deutschland häufig die Bezeichnungen V2A und V4A benutzt, wobei letzterer durch seine Molybdän-Legierung noch widerstandsfähiger gegen Meerwasser (Chloridgehalt) ist, was ihn besonders für den Schiffbau geeignet macht.

POLYOXYMETHYLEN Kurz POM genannt, ist ein hochmolekularer thermoplastischer Kunststoff, der sich durch hohe Festigkeit, Härte und Steifigkeit auszeichnet. Durch den niedrigen Reibungskoeffizienten kann Polyoxymethylen in vielen Fällen Metalle ersetzen.

▼ ANZEIGE