

Spaß im Schnee, an Land und Strand ...



# Kitewing

Speedrausch und Schweben an unfliegaren Wind-Tagen ...

Von Sascha Burkhardt



Photo: pasisalminen.com Rider: Andreas Laurent Location: Saariselkä, Finland

Zunächst war der Kitewing für das Flachland entwickelt worden, doch schon bald wurde er auch von Schneefans im Bergland entdeckt

Immer mehr Gleitschirmflieger entdecken den Kitesport für unfliegare Tage: die typischen Kite-Matten sind unseren Gleitschirmen sehr ähnlich. Aus dem hohen Norden kommt noch eine andere Alternative: Mit dem Kitewing wildern wir schon fast im Bereich der Drachenflieger. Das ist erstaunlich einfach und bringt gegenüber den klassischen Traction-Kites auch interessante Vorteile ...

Der Kitewing sieht aus wie ein Mix aus Hängegleiter und Windsurfrigg, der nur für den Einsatz an Land gedacht ist. Der Pilot kann sich vom Wind auf Ski, Snowboard, Schlittschuhen, Rollerblades oder Grasski durch die unterschiedlichsten Landschaften ziehen lassen. Mit dem Kitewing können sehr hohe Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h erreicht werden, und selbst im Flachland sind fünf Meter hohe und mehrere Dutzend Meter weite Sprünge üblich. Könnern schaffen deutlich mehr, und im Bergland fliegen manche Rider richtiggehend die Hänge hinunter. Da mutiert der Kitewing also zum „Speedrider in Drachenform“... Offiziell werden solche Höhenflüge vom Hersteller aber nicht „supported“.

Der auch Skimbat genannte Kitewing ist mit einem Gewicht um die sechs Kilogramm leichter als unsere Gleitschirm-Flugausrüstung und mit einem Packmaß unter zwei Metern nur ein bißchen unhandlicher. Der Aufbau ist fast genauso schnell wie der eines Mattenkites: deutlich unter fünf Minuten, Könnern sollen es sogar in 90 Sekunden schaffen.

Der Einstieg in diese neue Fahr- oder Flugtechnik ist wirklich nicht schwer: Der Hersteller verspricht erste Erfolge nach dreißig Minuten Training, das können wir bestätigen. Das liegt wohl unter anderem daran, daß hier im Gegensatz zum Kite keine Trägheit durch lange Fangleinen entsteht. Alle Steuerbewegungen werden direkt in Anstellwinkeländerungen umgesetzt.



Photo: pasisalminen.com Rider: Andreas Laurent Location: Vardo, Norway

Die Höchstgeschwindigkeit ist deutlich größer als mit einem Kite und kann 100 km/h erreichen

Diese direkte Anstellwinkelsteuerung bringt einen ganz großen Vorteil gegenüber einem Mattenkite: Die Möglichkeiten zum „Depowern“ sind sehr groß. Wenn eine kräftige Böe kommt, braucht der Pilot den Kitewing nur etwas horizontaler in den Wind halten. Brutale Windstöße, die einen Mattenkiter vom Boden reißen würden, ziehen so folgen-

## Aufbau: schneller als gedacht ...

los durch. Dabei spielt offenbar auch die Profilform des Sportgerätes eine Rolle: Das Profil ist an der Austrittskante im S-Schlag nach oben gezogen, es handelt sich also um ein Reflexprofil. Solche Profile sind autostabil und zeigen die Tendenz, beispielsweise bei turbulenzbedingten Anstellwinkelerhöhungen von selbst wieder nach vorne in die Normallage zunicken. Übrigens ist auch das Handling vielleicht deswegen wirklich sehr angenehm: sobald etwas Wind weht, liegt das Gerät gut ausbalanciert in der Hand. Die guten Depower-Eigenschaften bringen einen weiteren Vorteil mit sich: Eine Kitewing-Größe deckt einen großen Windbereich ab, für den Mattenkiter zwei oder drei

verschiedene Flächen benötigen. Das tut auch dem Geldbeutel gut ... Wenden, also Kurven gegen den Wind, sind mit dem Kitewing sehr einfach: Der Pilot luvt an und schwenkt die Flügel-nase gegen die Windrichtung auf die andere Seite. Die Fähigkeit zum Höhenlaufen ist mit dem Gerät erwartungsgemäß sehr groß. Besonders interessant ist aber das mögliche Einsatzgebiet des Minidrachens. Er hat keine langen Fangleinen und liegt eng am Piloten-körper, man kann damit also auch zwischen Bäumen und sogar unter Stromleitungen fahren. In den Videos auf der Hersteller-Homepage rasen die Könner auch mit Inline-Rollern an den Füßen auf Landstraßen durch die Gegend ...



Photo: pasisalminen.com Rider: Andreas Laurent Location: Vardo, Norway

**Der Kitewing erweist sich in unterschiedlichsten Geländen als Allround-Talent**



Photo: P. Muselstein Rider: P. Poliak, E. Hogmans Location: Oosterdam, Holland

Der Vorteil der fehlenden Fangleinen wird bei Schwachwind oder im Lee von Hügeln zum Nachteil: Der Pilot kann nur den bodennahen Wind nutzen und zudem nicht durch „Wedeln“ Energie aufbauen. Dann bleibt er fast stehen, während die Mattenpiloten um ihn herum wenigstens gemütlich vorwärtskommen. Auf Schnee und auf Gras sollten es also schon 4-5 Windstärken sein ... Mit Schlittschuhen auf Eis und auch mit Rollern auf Asphalt genügen weniger kräftige Winde. Am oberen Ende der Windskala ist der Kitewing dafür Gewinner: Damit kann man auch dann noch herumtoben, wenn die Matten längst in den Packsäcken verschwinden müssen ...

**Hersteller:**  
**Kitewing Sports Ltd., Olarinluoma 15, FIN-02200 Espoo, Finland**  
**Tel. +358 9455 1716, Fax +358 9455 1717**  
**info@kitewing.com, www.kitewing.com**  
**Importeur D und A:**  
**Winkelbach-Handel, Sydekumstraße 6, D-34346 Hann. Münden**  
**Tel +49 (0)5546 280, GSM +49 (0)163 6316280, www.winkelbach-handel.de**  
**Importeur CH:**  
**Allinline, Lausanne, Tel +41 (0) 218010401, www.allinline.ch**



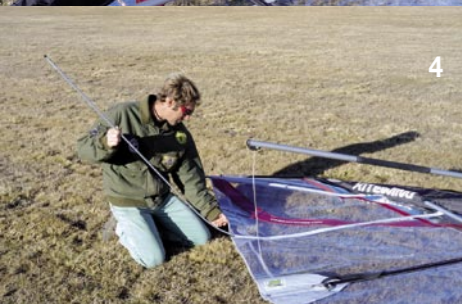
1



2



3



4



5



6



7



8

**Wir haben bei unseren Tests zunächst mehr als fünf Minuten zum Aufbau des „Mini-Hängegleiters“ gebraucht, danach ging es immer schneller. Könner sollen es in 90 Sekunden schaffen ... Der Kitewing wird in einer praktischen Tasche transportiert (1). Das Alugestänge dieses Rage 55 wird in die Segeltaschen gesteckt (2), Querrohre und Diagonalrohre in ihre Halterungen geschoben (3), danach kommen die Segellatten in ihre Taschen (4), und die Glasfaserstützen der Flügelspitzen werden eingeschoben (5). Schließlich wird die Austrittskante so an Schotklemmen befestigt, daß ein Reflexprofil entsteht (6). Fertig (7). Der Abbau geht ebenfalls rasch, allerdings sollte beim Rage 55 das transparente Filmmaterial des Segels mit etwas Sorgfalt gerollt werden (8).**

Photo: Sascha Burkhardt Rider: Christophe Jany Location: Capcir, France

Modell	MACH 3.8	IV8 Dacron	IV8	RAGE 55	RAGE 55+
(Herstellerrangaben)					
Fläche	3,8	4,8	4,8	5,5	5,5
Segelmaterial	Dacron	Dacron	Monofilm	Monofilm	Monofilm
Spannweite (mm)	3.050	3.932	3.932	4.010	4.010
Gewicht (kg)	4,74	5,85	5,8	6,15	6,4
Packmaß (mm)	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950
Baumlänge(mm)	1.950	1.950	1.950	1.950	1.950
Geschwindigkeit	***	***	***	**	**
Manöver	***	***	***	**	**
Sprungdauer	*	**	**	***	***+
Transport	**+	**	**	**	**
Besonderheit					Verstärkte Carbonrohre
Preis	772,- €	825,- €	875,- €	975,- €	1.150,- €



GIVE IMPORTANCE TO SMALL DETAILS FOR YOUR PLEASURE

**NIKI**  
**HOOK**  
**ARTIK**  
**NOGRAVITY**

**Kitewing Sports Ltd.**  
 Vertrieb für  
 Deutschland und Österreich  
 Skyline Flightgear  
 Telefon +49 (0)3843 39790  
 info@skyline-flightgear.de  
 www.skyline-flightgear.de