ES LEBE DER PUNK!

TEXT_LIV RUTAN FOTOS_JÜRGEN KLINGLER, RAINER LEUTSCH, SPLEENE

EINMAL ANDERS BITTE: BEI DER NEUAUFLAGE SEINES CROSSOVER-C-KITES SPX HAT SPLEENE KITEBOARDING ALLES INFRAGE GESTELLT. DIE ANTWORT: MATERIALIEN WEIT ÜBER DEM STANDARD UND ABSOLUTER FOKUS AUF AGILITÄT, SCHNELLIGKEIT UND BOOST, WAS DEN KITE ZU EINEM (MEGA-)LOOPSPEZIALISTEN MACHEN SOLL. SELBST BEI DER NAMENSWAHL IST DIE STRATEGIE NEU. SPLEENE VERLÄSST DIE BUCHSTABEN-SPIELWIESE UND WIRD ABSOLUT ZEITGEISTIG.

Es bläst konstant mit 30 bis 35 Knoten – von vormittags bis Sonnenuntergang. Endlose weiße Strände lassen die Kulisse schon fast postkartenreif aussehen. Tatajuba – ein Paradies für Kitesurfer. Auch die beiden Spleene-Teamrider Susi und Jürgen hat es im Frühjahr 2021 hierher verschlagen. Mit im Gepäck: mehrere Prototypen. Die zwei wollen verschiedene Bridle-Einstellungen des Punk testen. Im Einsatz sind in diesen Tagen allerdings nur der 5er und der 7er. Immer wieder knüpfen sie die Bridles um, notieren Auffälligkeiten, gehen erneut aufs Wasser. Die Fahrer achten vor allem auf die Loopeigenschaften, auf die Rückmeldung des Kites, auf seine Reaktionsgeschwindigkeit. Bei brasilianischen Beats besprechen sie ihre Erfahrungen am Abend. Irgendetwas passt noch nicht. Die Tests gehen weiter.

Zurück in Europa – diesmal in Holland. Es stürmt mit 45 Knoten. Am Brouwersdam trifft Jürgen seinen Teamkollegen Julian. In diesen Extrembedingungen wollen die beiden der optimalen Bridle-Einstellung näher kommen. Julian testet den 7er-Punk und bestätigt Jürgens Eindruck: „Dieser Prototyp war richtig radikal, das wollten wir entschärfen.“ Die Tests im Team gehen weiter. In Südafrika und in Cabarete. Es vergehen Monate. Dann die Erfolgsnachricht: Jede Kitegröße hat ihr perfektes Bridle-Setting gefunden.

Auch Sebastiaan van der Velden ist zufrieden. Er unterstützt Spleene bei der Materialauswahl, der Umsetzung der Anforderungen in der Produktion und entwickelt mit dem Team künftig alle Kites. Eine seiner zahlreichen Stärken liegt in der Detailverliebtheit – er hinterfragt alles an einem Kite. So wurden beim Punk gegenüber dem SPX unzählige Details optimiert. Nähte, Ventile, Verbindungen, alles kam auf den Prüfstand. „Der Trend geht immer mehr in Richtung leichtere Kites, bei möglichst unveränderter Strapazierfähigkeit. In der Kiteentwicklung bedeutet das eine ständige Abwägung zwischen Gewicht und Stabilität“, erklärt der 46-Jährige. Sebastiaan ist häufig persönlich in der Produktionsstätte in China vor Ort, um Lösungen für Schwachstellen zu finden. „Gerade die Übergänge zur Trailing Edge – also die Ränder des Flugtuchs – sind ein Thema.

PLIENE
PUNK
5

Hier nutzt sich das Material schnell ab, in der Folge flattert der Kite extrem“, berichtet Sebastiaan, der dieses Problem bei sehr vielen Marken beobachtet. Auch bei der Leading Edge selbst treten generell immer häufiger Materialfehler auf. „Das liegt daran, dass jeder versucht, dort so wenig Material wie möglich zu nutzen, um Gewicht zu sparen.“ Aus seiner Sicht völlig falsch. Leading Edge, Struts und Kiteverstärkungen wurden beim Punk daher aus dem Premium-Dacron des deutschen Herstellers Dimension Polyant gefertigt. „Das Material schlägt in Sachen Belastbarkeit das günstigere Dacron, welches viele große Marken einsetzen“, sagt er. Auch beim Flugtuch setzt das Team seit Jahren auf höhere Qualitätsstandards als einige große Mitbewerber, die das „günstige China-Material“ im Einsatz haben. Das Flugtuch ist es, das die Branche derzeit immer wieder umtreibt: Erst Single-, gefolgt von Double-Ripstop, dann kam Triple- und sogar Quad-Ripstop. Je mehr Ripstop-Fäden, desto langsamer reißen die Tücher aus und sie dehnen sich auch etwas weniger. „Ansonsten ist das eine reine Marketing-Show, weil gerade die großen Marken immer wieder neue Storys brauchen“, sagt Sebastiaan van der Velden, den es nicht wundern würde, wenn bald ein Tuch mit fünf Ripstop-Fäden propagiert wird.

Punk – ist der Name hier Programm? Sebastian Fitz, Mitinhaber der Marke Spleene, sagt Ja! „Ich mache mein Ding, mir ist egal, was andere über mich sagen, ich bin nicht der Einheitsbrei am Strand: Ich fliege Punk. Diese Message soll unser neuer Kite transportieren. Er passt damit hervorragend zur Marke Spleene.“ Seit Jahren ist sie dafür bekannt, ab und an auch mal andere Wege zu gehen, gegen den Strom zu schwimmen. So setzt die Marke seit der Präsentation des ersten Kites im Jahr 2009

„Ich mache mein Ding, mir ist egal, was andere über mich sagen, ich bin nicht der Einheitsbrei am Strand: Ich fliege Punk. Diese Message soll unser neuer Kite transportieren. Er passt damit hervorragend zur Marke Spleene.“
Sebastian Fitz

konsequent auf ein Vier-Strut-Gerüst, verzichtet also auf eine Mittelstrut. Aus tiefer Überzeugung, wie Sebastian Fitz erklärt: „Die fehlende Center-Strut bewirkt, dass der Kite in seiner Mitte ein bewegliches Profil hat und die Tube besser tordieren kann. Eine Mittelstrut verhindert das. Diese Flexibilität führt dazu, dass der Punk extrem drehfreudig ist und blitzschnell reagiert. Ein weiterer Vorteil: Ein Kite ohne Mittelstrut frontstallt nicht so leicht, denn das Profil kann sich besser auf den jeweiligen Anstellwinkel einstellen, weil es eben nicht durch eine Strut fixiert wird. Der Kite hat immer genügend ‚ungestörten' Auftrieb." Auch auf den Lift habe der Verzicht auf eine Mittelstrut Einfluss. „Unsere Kites besitzen in der Mitte viel mehr Tuchfläche als andere – das ist letztlich das, was den Fahrer trägt", erklärt der Spleene-Chef.

Teamfahrer Julian weiß die Vorteile des Vier-Strut-Gerüsts heute auch zu schätzen. Der gebürtige Amerikaner kitet seit dem Jahr 2000, hat sich intensiv mit den Produkten der Marken Naish, Liquid Force und Ocean Rodeo beschäftigt und immer wieder Material für Magazine und Kiteportale getestet. Das Vier-Strut-Design habe ihn am Anfang etwas skeptisch gemacht, erzählt er rückblickend. „Ganz ehrlich, das ist reine Kopfsache", so Julian. „Der Punk ist einer der besten Kites, die ich je geflogen bin, das ist ein geiles Teil", so der 33-Jährige. In Sachen vier Struts fällt ihm noch ein weiterer Vorteil auf: „Der Relaunch ist extrem einfach, da sich der Kite durch die nicht vorhandene Mittelstrut besser dreht."

In den Köpfen hält sich die Sage vom schier unbeherrschbaren C-Kite mit zu wenig Depower. Doch das ist Geschichte. Längst haben die Marken ihre C-geprägten Kites entschärft und anwenderfreundlicher aufgestellt, ohne die spezifische Performance der Schirme zu beschneiden. Auch der Punk reiht sich in diese neue Kategorie der Crossover-C-Kites ein.

Oben **In den Größen 5, 7, 9, 10.5 und 12 ist der Punk ab sofort bei Spleene im Onlineshop und bei ausgewählten Händlern verfügbar.**

Unten rechts **Frühes Stadium: Die zahlreichen Anknüpfpunkte auf der Leading Edge ermöglichen es, den Charakter des Kites binnen einer Session mehrfach zu verändern. Ein langer Weg bis zum finalen Erfolg.**

Das Vier-Strut-Design

Seit Beginn ihrer Kiteproduktion verzichtet die Marke Spleene auf die Mittelstrut. Fünf Gründe dafür liefert Spleene-Chef Sebastian Fitz:

1. ***Optimales Verhältnis zwischen Gewicht und Stabilität:*** Der Vier-Strut-Kite als Mittelweg: Drei-Strut-Kites sind leichter, Fünf-Strut-Kites entsprechend schwerer.
2. ***Drehfreudiger und schneller:*** Eine Mittelstrut versteift den Kite, es fehlen Torsionseigenschaften. Ohne Mittelstrut kann der Kite im Zentrum optimal tordieren.
3. ***Leichterer Relaunch:*** Die guten Torsionseigenschaften führen dazu, dass der Kite beim Relaunch im Wasser einfacher startet, er dreht sich besser über die Mitte.
4. ***Weniger Frontstall:*** Ein Kite mit Mittelstrut hat ein relativ steifes Profil. Wenn dieser Kite „kippt" stellt er sich nicht mehr neu auf, er frontstallt. Der Punk hat ohne Mittelstrut im Zentrum ungestörten Auftrieb und bleibt „stehen".
5. ***Top-Trageeigenschaften im Flug:*** Ein Kite ohne Mittelstrut hat viel mehr Tuchfläche, die „ungestört" angeströmt werden kann. Das ist es, was den Kiter im Flug trägt, also für mehr Hangtime sorgt.

„Der Schirm hat eine Megageschwindigkeit, einen starken Boost, er reagiert direkt, kann dich aber immer fangen“, beschreibt Julian die Neuentwicklung. Bei der Wahl des Kites liegen für ihn als progressiven Fahrer die Vorteile gegenüber dem freeridelastigeren Haze, der im Frühjahr 2021 auf den Markt kam, auf der Hand: „Der Kite ist ein Mega-Loop-Tier!“ Seit zehn Jahren integriert der Wahlhesse die immer populärer werdenden, großen Loopradien in sein Repertoire. „Hier ist der Kite einfach unvergleichlich. Man bekommt den Adrenalinkick, den man sucht, kann sich aber dabei auch absolut sicher fühlen.“

Mit 1.099 Euro für einen Punk in neun Quadratmetern liegt die Marke Spleene, die neben dem Verkauf über Shops vor allem auf Direktvertrieb setzt, deutlich unter dem Branchenschnitt. Doch die anhaltend schwierige Preissituation auf dem Weltmarkt erzeugt auch beim Erfinder des Leichtwindboards Door zunehmend Sorgenfalten. Die Rohstoffe werden immer teurer, ebenso Versand und Logistik. „Für Prototypen oder wenn es mal schnell gehen sollte, haben wir früher gern Luftfracht genutzt. Aber die Kosten dafür haben sich verfünffacht. Früher haben wir 20 Dollar Shipping pro Kite aus Asien gezahlt, heute sind es 100“, erklärt Sebastian Fitz. „Wir müssten unsere Kites eigentlich 200 bis 300 Dollar teurer machen, wollen aber, dass der Sport wirtschaftlich für eine breite Masse zugänglich bleibt, nicht nur für eine finanzielle Elite.“ Ein Spagat zwischen Philosophie und Bezahlbarkeit. Hinzu kommt eine weitere Entwicklung, die die gesamte Kitebranche umtreiben dürfte, da alle zumindest einen Teil ihrer Produkte in Asien produzieren lassen. China erhöht seine Lohnkosten stetig – jedes Jahr etwa um acht Prozent. Das Land entwickelt sich weiter und die klassische Produktionsarbeit wird für junge Arbeiter immer unattraktiver. „Wir müssen uns ernsthaft überlegen, ob wir mittelfristig noch in China produzieren werden“, sagt Sebastian Fitz. Neben Boards von Spleene also vielleicht bald auch schon Kites made in Europe? Es wäre nicht das erste Mal, dass die Marke ihren ganz eigenen Weg geht. ●

Oben **Vier Struts und davon keine im Mittelteil: Das ist aber auch schon die einzige Gemeinsamkeit zwischen dem SPX und dem Punk. Der Newcomer ist eine komplette Neukonstruktion.**

Unten **Optimale Testbedingungen: Auf der Lagune im brasilianischen Tatajuba haben sich die Spleene-Teamfahrer Susi und Jürgen ausgiebig der Abstimmung des Bridle-Settings gewidmet.**

3 Fragen an Sebastiaan van der Velden, Kitedesigner

Worauf kam es euch bei der Produktion des Punk an?
Darauf, bei der Qualität keinerlei Abstriche zu machen und dennoch einen Kite zu produzieren, den sich jeder leisten kann.

Was macht einen Crossover-C-Kite wie den Punk aus?
Diese Kites haben eine geringere Aspect Ratio als die Urtypen der C-Kites. Will heißen: Sie haben ein weniger gestrecktes, eher gedrungeneres Längsprofil, was dazu führt, dass solche Kites unglaublich drehfreudig, agil und reaktiv sind. Hinzu kommt ein ordentlicher Boost, den ein Freerider so eben nicht mitbringt.

Du bist viel in der Produktion unterwegs. Jeder Kite ist Handarbeit. Wie viel Zeit fließt in einen Schirm?
In einem Neun-Quadratmeter-Kite stecken 30 bis 40 Stunden Handarbeit. Jeder Schritt unterliegt einer Qualitätssicherung. Jedes Materialstück wird vor der Verarbeitung auf einem Lichttisch inspiziert, nach dem Nähen dann erneut. Beim Printprozess dasselbe. Jeder Druck wird inspiziert, dazwischen liegen 24 Stunden Trockenzeit. Wenn etwa der dritte Druck nicht passt, war die ganze Arbeit umsonst.