



WAVEBOARD MIT 3,85 KILOGRAMM

DU DARFST

Leichte Boards gehen leicht kaputt - ein Vorurteil? Zum erstenmal sind wir auf Gran Canaria ein Waveboard unter vier Kilo gefahren - es war der Hammer.

Von Rainer Troppman

Wahnsinn! – Fassungslos stehe ich am Strand und starre auf das Stück Kunststoff in meinen Händen: Es hat die Maß eines radikalen Waveboards, aber es wiegt gerade mal so viel wie ein Paar Inline-Skates: 3,85 Kilogramm (in Worten: dreikommaachtfünf). Ich traue mich kaum, das Ding fest anzufassen, doch der böige Wind zwingt mich dazu. Behutsam versuche ich, das Board auf den Boden zu legen, doch keine Chance – das Brett macht nicht die geringste Anstalten, an seinem Platz zu bleiben. Na gut, dann eben nicht. Mit einer Hand halte ich das Board, mit der anderen fummle ich den Mastfuß in die Mastspur. Mal sehen, ob sich das Fliegengewicht auf dem Wasser besser kontrollieren lässt als an Land. Ich nehme das Brett mit der Linken, das Rigg mit der Rechten – so wie immer. Nur eines ist diesmal anders: Das Rigg ist deutlich schwerer als das Board.

Ich lasse mich von meinem 4,0er aufs Brett ziehen, hänge mich in das Trapez, steige in die Schlaufen und zische los. Der erste Eindruck ist mit dem am Strand identisch: Wahnsinn! Das Ding geht ab wie eine Rakete. Nur vorm Abheben habe ich Muffe: Die ersten Wellen drücke ich vorsichtig weg – wer weiß, was so ein leichtes Board abkann. Weiter draußen wo die Wellen vom kräftigen Wind zerrupft sind, fliege ich nur so über das Wasser. Ich merke kaum, daß ich ein Surfbrett an meinen Füßen habe. Das Leichtgewicht fährt verdammt sensibel, ist dabei aber erstaunlich einfach zu kontrollieren. Gewicht ist halt doch nur die eine Sache, ein gutes Shape die andere. Die schnelle Reaktion des Boards ist zu Beginn gewöhnungsbedürftig: Es reicht fast, „Halse“ zu denken, schon geht's um die Ecke. Beim nächsten Schlag traue ich mich dann doch: die Welle hochdichtnehmen, fliegen, landen – nichts ist passiert, das Brett ist heil.

Superleichte High-Tech-Boards haben – außer mit ihrem hohen Preis – mit einer Latte von Vorurteilen zu kämpfen. „Leichte Boards bringen bei Überpower nichts“; und „Je leichter, desto weniger robust“ sind



Unbeschwertes Fliegen ohne Klotz am Bein: Jürgen Hönscheid beim Aerial mit seinem superleichten High-Tech-Board.

zwei davon. „Beides stimmt so nicht“, entgegnet Jürgen Hönscheid, erfahrener Custom-Shaper und Vater des untergewichtigen Kunststoff-Babys. „Boards mit geringem Gewicht beschleunigen zwischen den Wellen und auf der Welle besser, allerdings sind sie auch sensibler. Bei Starkwind haben hauptsächlich Experten Vorteile, bei weniger Wind auch Wave-Einsteiger.“ Die Sache mit der Haltbarkeit sei auch nicht so, wie oft behauptet. Schlecht verarbeitete Boards hätten den Ruf der Leichtgewichte ruiniert. Hönscheid: „Du kannst natürlich Verstärkungen einfach weglassen, dann ist das Board auch leichter. Allerdings hält es auch weniger aus. Es kommt darauf an, das Material optimal zu verarbeiten und gezielt in den Streifsbereichen einzusetzen. Nur so kann man Gewicht sparen, ohne die Haltbarkeit zu verschlechtern.“

Christian Schaller, Wavefreak aus München, hat mit Leichtbau-Waveboards keine guten Erfahrungen gemacht: „Ich kenne kein Board unter sechs Kilo, das länger als eine Saison gehalten hat. Diese Bretter haben ein Verfallsdatum: Wenn sie schon nicht brechen, dann werden sie zumindest weich.“ Nach mehreren leidvollen Erfahrungen fährt der 90-Kilo-Brocken ein Sandwichboard mit sieben Kilo. „Ich brauche ein Board, das was aushält – Frontloops und hohe Sprünge. Was habe ich davon, wenn mein Brett im Urlaub bricht? Der nächste Surfshop in

Marokko ist Hunderte Kilometer entfernt.“ Extreme Leichtgewichte seien nur etwas für Superschwätzer am Gardasee und Wettkampfsurfer, die ihre Boards regelmäßig wechseln.

„Bretter unter 4,5 Kilo eignen sich eher zum Wellenreiten“, räumt auch Jürgen Hönscheid ein, „aber selbst von den radikalen Springern auf Fuerte fährt kaum einer ein Board über 5,5 Kilo.“ Entscheidend sei die Technologie: Jürgen verwendet in seinen Boards Kohlefaser-Streifen nur an besonders beanspruchten Stellen, das Laminat besteht hauptsächlich aus Kevlar. „Die Boards sollen flexen können, damit Spitzenbelastungen abgefedert werden. Reine Carbonbretter sind zu steif und knacken wie Zwieback.“

Der Shape müsse an das Gewicht angepaßt sein: „Je leichter das Brett, desto mehr Rocker und V kannst du einbauen. Ründere und dünnere Kanten verbessern zudem die Manövereigenschaften.“ Noch vor vier Jahren waren Clark-Foam-Bretter mit 7,5 Kilo das Maß der Dinge, heute gibt es Sandwichboards unter vier Kilo. Ist die Untergrenze erreicht, oder wird es in Zukunft noch leichtere Bretter geben? Jürgen denkt bereits weiter: „Wenn es mit neuen Materialien oder einer neuen Technologie möglich wäre, ein Board mit einem Kilo herzustellen, dann würde ich so eines bauen.“

INTERVIEW

MIT JÜRGEN HÖNSCHEID

Ein leichtes Board ist wie ein Schuh



Jürgen, vor vier Jahren hast Du ein Brett mit weniger als fünf Kilo gebaut, das dann aber gebrochen ist. Jetzt hast Du eines mit 3,85 Kilo – wie lange wird es halten?

HÖNSCHEID: Es hat sieben Monate unbeschadet überstanden, bis ich vor kurzem eine superharte, flache Landung hingelegt habe. Die Quiltung war ein kleiner Riß in der Deckmitte. Mit einem 100-Gramm-Carbonstreifen an dieser Schwachstelle wäre nichts passiert.

Muß man mit so einem Superleichtbau vor jedem kleinen Hüpfen Angst haben?

HÖNSCHEID: Ein Brett mit 3,8 bis 4,5 Kilo eignet sich eher zum

Wellenreiten und normalen Springen. Radikale Jumper müssen sich halt je nach Körpergewicht mit „schweren“ Boards zwischen 4,5 und sechs Kilo begnügen. Es ist aber illusorisch zu glauben, daß es überhaupt ein Board gibt, dessen Flachlandekonto man unbegrenzt in Anspruch nehmen kann.

Wie ist es eigentlich möglich, derart leichte Boards zu bauen?

HÖNSCHEID: Du brauchst das Know-how, wie man beispielsweise ein komplettes Top-sandwich mit weniger als 200 Gramm Harz verkleben kann. Dazu mußst du handwerklich topfit und bei der Verarbeitung äußerst penibel sein – ich protokolliere jeden einzelnen

Arbeitsschritt. Außerdem verwende ich sehr feine Kevlar-, Carbon- und Glasgewebe in Modellbau-Qualität.

Welche Nachteile hat so ein superleichtes Waveboard?

HÖNSCHEID: Für mich hat es nur Vorteile, besonders im 5,0er Segelbereich. Diese Beschleunigung und Sensibilität – das Ding klebt an Dir wie ein Schuh. Alles über sechs Kilo ist behäbig, träge und langweilig.

Aber dafür robust?

HÖNSCHEID: Aus drei Pfund bewegter Masse können bei einem Aufprall mit 50 km/h 82,5 Kilo werden – was ein Mehrgewicht von drei Pfund bei einer flachen Landung

nach einem Frontloop an einem Brett ausrichtet, kann sich jeder ausmalen. Der Streifsbereich eines schweren Boards muß entsprechend verstärkt werden, wodurch sich das Gewicht wieder erhöht – die Katze beißt sich in den eigenen Schwanz.

Welches Board hält also mehr aus: eines mit vier oder eines mit sieben Kilo?

HÖNSCHEID: Das kann man so pauschal nicht beantworten. Unter bestimmten Bedingungen kann ein leichtes, flexibles Board mehr Sprünge überstehen als ein schweres und zwangsläufig steifes. Das hängt davon ab, wie mit dem Brett umgegangen wird.