

HQ4 MATRIXX III

Ein Erfahrungsbericht von Dominik Baumann

Vorwort

Aufbau des Berichts

Folgender Erfahrungsbericht stellt keinen Test im gewohnten Sinn dar. Wie der Name es sagt, möchte ich euch auf diesem Weg viel mehr meine Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Umgang mit dem Produkt mitteilen. Den Fokus lege ich dabei sowohl auf das Produkt an sich, als auch auf dessen Eigenschaften und Besonderheiten. Gänzlich verzichten möchte ich hingegen auf Vergleiche mit anderen Produkten und auf eine Wertung der Unterschiede. Einerseits, da Vergleiche u.U. lediglich auf Basis eines einmaligen Kontaktes mit einem anderen Produkt gebildet werden können. Andererseits, da Wertungen meist sehr subjektiv und je nach persönlichen Präferenzen auch sehr unterschiedlich ausfallen. Am Ende des Berichtes angekommen, sollt ihr euch bestmöglich ein Bild vom Produkt machen können. Mir persönlich ist dies ein wichtiges Ziel, da ich in der Vergangenheit oft bemerken musste, dass dies – Mit Interesse an einem Produkt das Netz durchforschend – auf Basis von üblichen Testberichten nur selten möglich ist. Nicht abnehme ich euch allerdings die Entscheidung, ob das Produkt auch in euren Quiver passt. Denn auf Grund meiner persönlichen Beziehung zum Produkt bzw. zu dessen Marke müsste ich einfach ja sagen ;) Falls ihr im Anschluss an diesen Bericht zwar Interesse am Produkt habt, euch allerdings noch immer nicht entscheiden könnt, ob es auch zu euch passt, so dürft ihr euch ungeniert mit mir mit Aussicht auf einen Testtag in Verbindung setzen :)

Erfahrungen des Autors

Den ersten Kontakt mit Kitestuff hatte ich um 2002 herum. Zumindest, wenn man mal von Kinder- und Trickdrachen absieht. Somit gehöre ich sicherlich nicht zu den ganz alten Hasen, habe aber einiges von der Entwicklung der Sportart mitbekommen. Zu meinen bisherigen Errungenschaften zähle ich Kites der Marken Advance, Gin, U-Turn, Flysurfer und HQ. Wo immer möglich habe ich allerdings auch versucht Schirme (Inkl. Tubekites) anderer Marken in die Hände zu kriegen. Zur Kategorie der Prorider, welche fast täglich am Schirm verbringen und neue Skills üben, zähle ich mich allerdings definitiv nicht. Kiten ist lediglich ein Teil – Wenn auch ein nicht weg zu Denkender – meiner Freizeit. Vielmehr ist es das Erlebnis, welches für mich im Vordergrund steht. Doch auch der Technik an sich bin ich – Beruflich aus dem Entwicklungsbereich kommend – verfallen. So trifft man mich ab und zu auch vor der Waage eines Schirms kauernd oder hinter der Nähmaschine sitzend an. Ob beim Optimieren oder auch beim Experimentieren. Wirklich zuhause fühle ich mich, als Schweizer, nur im Schnee. Der Sommer wird mit Landkiteskiing und Kitesurfing lediglich überbrückt. Freeriden, Oldschool-Freestylen, Fun-Racen, ein Bisschen Jibben: Ja. Newschool-Freestylen: eher nein.

Die Marke HQ4

HQ4, ehemals HQ Powerkites, ist eine kleinere Brand aus dem Norden Deutschlands. Obwohl in ihrer Grösse nicht an bekanntere Marken wie Flysurfer und Ozone heranreichend, können sie trotzdem auf eine lange Firmengeschichte zurückblicken. Ihr Ursprung lässt sich innerhalb der Firma Invento HQ finden. Mit dem Ziel, sich verstärkt dem Gebiet des Powerkitings zu widmen, haben sie sich

allerdings bald von ihrer Mutter losgelöst. Invento HQ selbst macht sich nach wie vor einen Namen, dies aber hauptsächlich im Bereich von Einleinern und Stuntkites (Zwei- und Vierleiner) und zwar sowohl bei Einsteigern als auch bei professionellen Piloten. Das Know-How im Bereich des Powerkittings holen sich HQ4 bei ihren Entwicklern Alex Hesse, Tom Bourdeau (Ehemals Ozone) und neu Andy Preston (Ehemals Flexifoil). Das Zubehör wird aus entwicklungsstechnischer Sicht auch in Zusammenarbeit mit anderen Firmen aus dem Kitesektor gepflegt. Innerhalb ihres Produktportfolios lassen sich Schirme für alle erdenklichen Tractionsportarten finden. Vom 2-Leiner für die Kids bis zum Tubekite. Ziel innerhalb der Entwicklung ist dabei immer ein Produkt für das Volk zu entwerfen. Der Spass soll im Vordergrund stehen. Die Konstruktion soll einfach aber funktionell sein. Die Verarbeitung langlebig. Der Preis fair. So lassen sich weder ein spezifischer Race-Shirm noch ein spezifischer Backcountry-Shirm finden. Viel mehr wird zwischen den unterschiedlichen Einsatzgebieten (Wasser, Land, Schnee) und Könnernstufen (Beginner, Intermediate, Advanced) unterschieden. Innerhalb dieser Gebiete wird dann versucht ein Maximum an aus ihrer Sicht positiven Eigenschaften zu einem Produkt zusammen zu fassen. Ob diese Eigenschaften auch für dich das Optimum darstellen, das entscheidest du.

Der Schirm

Die Matrix III ist ein gestreckter, zugleich aber auch stark gekrümmter und mit dünnem Profil versehener Closed-Cell Kite in Leichtbauweise. Optisch nähert sich der Schirm stark der Montana X aus eigenem Haus, lässt sich von dieser aber deutlich auf Grund der geschlossenen Leading Edge differenzieren. Durch die geschlossene Leading Edge lässt sich der Schirm auch auf dem Wasser nutzen und wird so zu einem Cross-Over Kite, welcher alle Untergründe sein Zuhause nennt. Die hohe Streckung und das dünne Profil versprechen eine höhere Performance und lassen entsprechend eine Zuordnung zu den Könnernstufen Intermediate und Advanced zu. Ein Verzicht auf Mini Ribs und Nasestäbchen nimmt dem Kite zwar ein wenig Performance und ersetzt diese durch zusätzliche Gutmütigkeit. Trotzdem macht HQ4 bei ihrer Kategorisierung des Schirmes alles korrekt, denn die Leichtbauweise verlangt trotzdem nach einem gewissen Mass an Erfahrung im Umgang mit dem Material an sich. Die hohe Krümmung weist auf eine hohe Wendigkeit hin und macht in Kombination mit den anderen Konstruktionsmerkmalen ersichtlich, dass den Entwicklern eine gute Vielseitigkeit wichtig war. Entsprechend einordnen lässt sich die Matrix irgendwo zwischen den typischen Vertretern der gemässigten Beginner/Intermediate/Allround Schirmen, welche meist auch etwas robuster ausgelegt sind, und den typischen Vertretern der Fun-Race und Competition-Race Schirmen, bei welchen mehrheitlich die Leistung an erster Stelle steht. Somit gehört sie meines Erachtens am ehesten in die Kategorie der High-Performance Freerider mit guter Eignung auch für Oldschool-Freestyle, nicht aber für Newschool-Freestyle. Nach Shape und/oder Beschreibung ähnlich positionieren würde ich persönlich:

- Flysurfer Psycho
- Ozone Hyperlink
- Little Cloud Pelican
- Libre/Zebra Revolt Ultra
- Aeros Navy
- Pegas Pivot
- Kitech Fly!

- Kitelement Re Ctor
- Pansh A15

Einsatzbereich

Grundsätzlich macht die Beschaffung eines Closed-Cell Kites immer dann Sinn, wenn man nur auf dem Wasser unterwegs ist und...

- ...für Leichtwind besonders leichte Kites sucht.
- ...für Rennzwecke besonders leistungsstarke Kites sucht.

Oder wenn man nur auf dem Land bzw. im Schnee unterwegs ist und...

- ...für böige Bedingungen Kites mit einem besonders guten Klappverhalten sucht.
- ...für Schlechtwetterbedingungen Kites mit möglichst wenigen Eintrittsöffnungen sucht.

Oder wenn man auf allen Untergründen unterwegs ist und...

- ...für aufs Wasser nicht extra noch Tubekites zulegen möchte (Gewohnheit, Finanzen).
- ...für Reisen das Packmass eine entscheidende Rolle spielt.

Speziell die Matrixx ist immer dann eine Option, wenn...

- ...eine leichte Kappe von Vorteil ist (Z.B. bei löchrigem Binnenlandwind, beim Kiten mit nur wenig Widerstand (Icekiting, Streetkiting), beim Kiten an der unteren Windrange (Foilkiting, Kitelandboarding), bei Touren (Hike&Kite))
- ...eine wendige Kappe von Vorteil ist (Z.B. beim Kiten auf engem Raum (Begrenzter Spot), beim Kiten mit vielen Hindernissen (Backcountry-Snowkiting), beim Kiten an der unteren Windrange (Sinussen, Loopen), beim verspielten Freeriden oder Jibben (Kleine Wellen, Wechten, Obstacles), bei Interesse an Kiteloops)
- ...eine reaktive und flinke Kappe von Vorteil ist (Z.B. beim Foilkiten, beim Kiten an der oberen Windrange)
- ...eine stabile und verzeihende Kappe von Vorteil ist (Z.B. beim Kiten in böigen Bedingungen, beim Üben von neuen Tricks, beim Abreiten kleiner Wellen und Pulverschnee-Hängen)
- ...eine Kappe mit viel Vor- und Auftrieb von Vorteil ist (Z.B. beim Oldschool-Freestylen, bei Streckenfahrten)

Weniger geeignet ist die Matrixx für seriöse Wavekiter, seriöse Backcountry-Snowkiter, Wettkampf-Rennfahrer und Einsätze in unterstem Windbereich unter erhöhtem Fahrwiderstand (Z.B. Twintip- und Tiefschnee-Fahrer).

Range

In meinem persönlichen Besitz sind eine 15er und eine 9er Matrixx. Mit diesen zwei Grössen decke ich, mit meinen 90kg, fast den gesamten gewohnten Windbereich, hier im Binnenland und in den Bergen, fast lückenlos ab. Der 15er ist dabei für den unteren Windbereich zuständig und gerade noch genügend wendig, um auch etwas hügeligeres Backcountry-Gelände zu meistern. Der 9er auf der anderen Seite ist für den oberen Windbereich zuständig und verlangt auf Grund dessen Wendigkeit im Vergleich zum 15er bereits einiges an Konzentration.

Bei zu- oder abnehmendem Wind lässt sich mehrheitlich problemlos von der einen auf die andere Grösse wechseln. Dies rührt einerseits daher, dass sich sowohl das Low End als auch das Verhalten des Schirmes im High End im Vergleich zu den Vorgängern nochmals verbessert haben. Andererseits kann nun auch die Leistungsentfaltung des einzelnen Schirmes mit Hilfe von beiliegenden (Beim 15er und 18er) Line-Extensions zusätzlich beeinflusst werden. Nur bei sehr böigen Bedingungen auf dem Wasser hatte ich schon Situationen, in welcher sich kein richtiger Sweet Spot finden liess. Solchen Situationen öfters beugend kann es entsprechend Sinn machen, sich noch eine Zwischengrösse oder alternativ ein zweites Brett zuzulegen.

Nur selten habe ich mir eine Ergänzung nach oben gewünscht. Meist auch hier entweder auf Grund des Fehlens eines zweiten Brettes oder aber einfach um den Tag auch bei Windende noch ein wenig gemütlich herum cruisend ausklingen lassen zu können. Hierzu würde meine persönliche Empfehlung allerdings eher Richtung grösserer Freeracer anstatt grössere Matrixx gehen.

Für die wenigen Tage mit Hack, für Touren unter erhöhtem Risiko oder auch einfach zu Schulungszwecken besitze ich noch eine 6er Neo III. Diese kombiniert grob gesagt die Performance der Matrixx II mit der Stabilität und Robustheit eines Beginner Kites und ergänzt meine Range für mich persönlich entsprechend perfekt. Leider werden auf Grund der fehlenden Nachfrage eine Matrixx III dieser Grösse nicht und eine Neo allgemein nicht mehr hergestellt. Als Alternativen bieten sich zurzeit für Kitesurfer lediglich die Ignition (Tubekite) und für Kitelandboarder/Snowkiter lediglich die Apex (Open Celler) an.

Aufbau und Material

Konstruktion

Wie eingangs erwähnt sind sowohl Einfachheit und Funktionalität als auch Qualität und Langlebigkeit Grundsätze bei HQ4. Bei der Matrixx treffen diese zusätzlich auf Leichtbau, wenn aus Sicht des Materials auch nicht in extremster Umsetzung. Die Kappe besteht lediglich aus einfachem Ober- und Untersegel sowie aus einfachen Profil- und Diagonalrippen (2 Reihen). Zusätzliche leistungssteigernde Elemente wie Mini Ribs oder leistungssteigernde Bauweisen wie 3D Shaping sucht man vergebens. Dafür wurde die Zellenzahl zu Gunsten einer verbesserten Steifigkeit und eines geringeren Balloonings (Zusätzlich verbesserte Robustheit) erhöht. Zusammen mit dem gewählten dünneren Profil entsteht daraus eine deutliche Leistungssteigerung (Im Vergleich zum Vorgänger), welche jedoch nicht gänzlich an die maximal mögliche Performance der Kappe heran reicht (Mehr Falten als bei einzelnen anderen Herstellern).

Die Qualität der Verarbeitung an sich ist allerdings wie gewohnt hoch. Im Bereich von Übergängen, an denen besonders hohe Kraftspitzen entstehen können, wurden zusätzliche Verstärkungspatches angebracht (Geklebt und/oder Vernäht). Und auch die Schleppkante, welche den meisten Bodenkontakt abbekommt, weist ein zusätzliches Mylarband auf, welches gleichzeitig die Aerodynamik verbessert. Nicht geklebt sind allgemein alle Profilnähte. Im Vergleich zu Kites mit verklebten Nähten hält die Matrixx ihre Luft entsprechend weniger lang. Dafür kann überschüssige Luft (Überdruck bei einem Crash) besser entweichen.

Die Lufteintrittslöcher (4-6, je nach Grösse des Kites) sind mit einer feinmaschigen Gaze versehen. Dadurch büsst der Schirm ein Wenig an Innendruck ein. Auf der anderen Seite nimmt der Schirm dadurch allerdings auch viel weniger Fremdkörper auf, welche im Anschluss mühselig herausgefischt

werden müssen oder die innere Struktur auf längere Zeit beschädigen könnten. Eindringendes Wasser oder eingedrungener feiner Sand kann über einen kleinen Kanal im Bereich der Abströmkante zu den Tips wandern und dort den Kite über Dirt Outs verlassen. Nett: Mit Hilfe jeweils einer kleinen „Stoffzunge“ lassen sich die Dirt Outs permanent offen halten, was sich vor allem bei Anfängern oder Trickübern sehr empfiehlt (Dirt Outs fungieren dann als Überdruckventile). Offiziell entlüftet wird der Kite allerdings über einen langen, zentral gelegenen Kunststoff-Reissverschluss (Keine Korrosionsgefahr) auf der Rückseite der Kappe. Die Tips aufeinandergelegt und den Schirm von den Tips her aufrollend wird zum Wegpacken der Matrixx folglich kaum mehr Zeit benötigt als zum Wegpacken eines ähnlichen Open-Cellers.

Zusätzlicher Hinweis: Im Flug fallen 2 Arten von Verformungen an der Kappe auf. Die eine sind 3 Wellen (Im vorderen, im mittleren und im hinteren Drittel des Profils), welche sich über die ganze Spannweite des Schirms erstrecken. Diese sind recht klein, tauchen allerdings hier und da auf Fotos mal auf (Sieht aus wie verbaute Querstraps). Sie sind meiner Meinung nach zurückzuführen auf die nur wenigen, relativ grossen, unverstärkten Cross Ports der Profilrippen. Daraus resultierende negativ auffallende Flugeigenschaften konnte ich bis jetzt keine feststellen. Allerdings liessen sich diese Wellen mit einfachen konstruktiven Mitteln minimieren. Die zweite Art von Verformung sind Dellen an der Anströmkante, die immer dann zu den Tips hin zunehmend entstehend, wenn entweder der Staudruck vor der Anströmkante kurzfristig abfällt oder aber der Anstellwinkel der Kappe kritisch kleine Werte annimmt. Dies ist gemäss HQ4 allerdings so gewollt. Die Dellen erhöhen in kritischen Situationen den Drag des Schirms, was sich positiv sowohl auf dessen Stabilität als auch auf dessen Depowerverhalten auswirkt. Konkret sprechen wir von Situationen, in welchen der Schirm nah am Windfensterrand gehalten wird (Start/Landung), in welchen stark auf den Schirm zu gefahren wird (Freeriding) oder auch in welchen der Schirm starken Strömungsunterschieden unterliegt (Böen). Das Eindellen kann in gewissen Situationen natürlich auch Leistung kosten, ist aber mitverantwortlich für die hohe Gutmütigkeit und begünstigt zudem weitere für mich positive Eigenschaften des Schirms (Guter Drift). Dem Schirm ein besonderes Auge widmen muss man dann, wenn die Dellen dauerhaft verbleiben. Dies ist meist ein Indiz für starken Druckverlust im Innern der Kammern (Z.B. Löcher im Tuch).

Tuch

Bei der Tuchwahl setzt sich der Leichtbau fort. Auch hier sprechen wir aber lediglich von Leichtbau, nicht von Leichtestbau. Die Grössen 15 und 18 sind aus 20D-Material gefertigt, die kleineren Grössen aus 30D-Material. Persönlich finde ich das sehr löblich, da die kleineren Schirme meist auch bei stärkeren und ruppigeren Bedingungen zum Einsatz kommen und entsprechend stabiler gebaut sein müssen. Trotzdem geht aber selbst der 9er noch genügend früh los, um auch ihn bei eher geringem Wind (Foilkiting, Streetkiting) einsetzen zu können.

Technische Angaben zum Tuch findet man bei HQ4 kaum. Hier und da habe ich schon von Tuchgewichten um die 35g/qm (20D) und 42g/qm (30D) gelesen. Das wäre dann auf jeden Fall etwas schwerer als z.B. bei Porcher (Skytex) und dürfte auf eine engere Webung und/oder dickere Beschichtung hindeuten, was zugleich die Aussage von HQ4 betreffend einer hohen Robustheit unterstreichen würde. Die einzelnen Kacheln der Tuchstruktur sind recht klein (Mehr Stopper-Fäden) und der Stoff an sich sehr glatt mit einer leichten Knister-Tendenz. Müsste ich mich beim Tuchhersteller festlegen, würde ich entsprechend auf den Koreanischen Lieferant Dominico tippen.

Dominico ist eine eher jüngere Firma. Trotzdem sieht man ihr Dokdo-Tuch immer öfter in den Spezifikationen von Gleitschirmen auftauchen. Ob in weicher Ausführung für das Ober- und Untersegel oder in harter Ausführung für das Innenleben. Sucht man im Netz nach Gründen hierzu, kann man von kürzeren Transportwegen, einer besseren Lieferbarkeit, einer grösseren Farbauswahl und allgemein von günstigeren Preisen lesen. Auf der anderen Seite erfährt man aber auch von einzelnen Qualitätsproblemen bei Webung und Tuchfärbung, welche sich allerdings eher auf die Anfangszeit von Dominico datieren lassen. Als sehr positiv aufgenommen wird die Tatsache, dass das Dominico-Tuch auch nach etlichen Betriebsstunden noch immer extrem hohe Dichtheitswerte (Im Vergleich zum Porcher-Tuch) aufweisen soll. Dafür soll es sich stärker dehnen (Im Vergleich zum Porcher-Tuch). Viele Gleitschirmhersteller schätzen dies im Bereich der Aussenstruktur (Weniger Faltenbildung), weniger aber im Bereich der Innenstruktur (Formstabilität).

Waage

Die Waage der Matrixx ist eine klassische 4-Ebenen-Waage (Inkl. Bremsebene). Trotzdem braucht man vor ihr keine Angst zu haben. Pro Ebene und Seite existieren lediglich 2 Stammleinen mit jeweils 3 Galerieleinen, welche die Kappe an jeder dritten Kammer abspannen und trotzdem für eine gleichmässige Krümmung sorgen. Die Leinen selbst sind unummantelt, sehr dünn, sehr glatt, extrem steif und an allen Enden gespleisst. Das sorgt für ein Minimum an Windwiderstand, eine direktes Feeling und für eine minimale Chance für Knäuel oder Verhänger. Insbesondere beim Auslegen oder beim Einsatz im tiefen Wasser/Schnee schätze ich dies sehr. Und sollte sich ein Tip doch mal durch die Waage legen, lässt es sich durch die hohe Krümmung der Knappe schnell wieder befreien.

Ausnahme zu obigen Angaben bildet die Bremsspinne. Hier wird ummanteltes Material verwendet, da in diesem Bereich die Chance für Verhänger mit auf dem Boden befindlichen Gegenständen am grössten ist. Entsprechend muss hier auch auf gespleisste Enden verzichtet werden. Zudem ist diese feinfiedriger als die vorderen Ebenen ausgeführt, um ein gleichmässiges Abknicken der Trailing Edge sicherstellen zu können.

Ein wenig ungeschickt finde ich die Farbwahl. Hier beschränkt man sich (Zu Gunsten des Designs?) bei den unummantelten Leinen auf die Farbe Weiss, was beim Sortieren der Waage – Insbesondere im Schnee – die Arbeit manchmal doch unnötig komplex macht.

Mixer

Beim Mixer setzen sich die Konstruktionsmerkmale der Waage fort. Alles unummantelt, alles gespleisst. Nur fallen hier die Leinen, welche durch Rollen geführt werden, natürlich dicker aus. Das bedeutet allerdings auch, dass man keine Möglichkeiten zum Einstellen des Mixers vorfindet. Persönlich vermisse ich solche aber auch nicht. Einerseits, da ein bewusstes Anpassen des Profils auf die jeweils antreffenden Bedingungen sicherlich nicht zu den üblichen Arbeiten im Umgang mit Kites dieser Kategorie gehört (Wird vermehrt im Race-Sektor angetroffen). Andererseits, da leichte Korrekturen des Trimmings nach entsprechend vielen Flugstunden auch einfach mittels Anpassung der vorhandenen Verbindungen (Doppelt/Dreifach Schlaufen) vorgenommen werden können. Ich glaube sogar, dass viele Kites gerade wegen ihren Einstellungsmöglichkeiten nicht so getrimmt fliegen, wie von ihren Besitzern eigentlich gewünscht. Zumindest liest man äusserst selten von vertrimmt fliegenden HQ4-Schirmen und auch aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass im Betrieb keine grosse Vertrimmung stattfindet. Sollte es trotzdem mal notwendig sein, die Trimmung zu korrigieren, hat man ein Problem: Ein Mixertest in üblich gewohntem Sinn ist nicht möglich, da es zwar an der B- und C-Ebene Punkte gibt, welche das gleiche Niveau aufweisen müssen, nicht aber an der A- und D-

Ebene. Entsprechend muss man entweder die Soll-Differenzen von passenden Kontrollpunkten bei Neukauf gleich selber erfassen (Messen), oder man erkundigt sich nachträglich direkt bei HQ4, da auch dem Manual keine Referenzdaten beiliegen.

Als Umlenkrollen verwendet HQ4 bei der Matrixx übrigens rostfrei kugelgelagerte Rollen in Stahl-Kunststoff-Kombinationsbauweise von Ronstan. Im Vergleich zu den Ronstan Orbit Rollen, welche teilweise von anderen Kiteherstellern verwendet werden, bieten die bei der Matrixx eingesetzten Rollen keine zusätzliche Sicherheit bei Bruch (Dürfte vor allem die Soarer interessieren). Dafür fallen Arbeiten an den Rollen (Trimmen von Leinen, Austausch von Leinen oder Rollen) viel einfacher aus.

Leinen

Als Leinen verwendet HQ4 bei der Matrixx eigentlich nichts Besonderes. Sie weisen alle eine Länge von 24m bei einer Mindestbruchlast von 3000N auf. Persönlich löblich finde ich die Tatsache, dass sie nicht z.B. in einfachem Weiss oder Grau daher kommen, sondern kräftig eingefärbt sind. Zudem wird farblich zwischen linker (In Rot!) und rechter Steuerleine unterschieden. Kleine Markierungen im Bereich der Schlaufen helfen zudem beim Anleinen, sind aber eigentlich nicht notwendig. Eine Besonderheit fällt allerdings bei den Schlaufen auf: 6 von insgesamt 8 sind vernäht, 2 (An jeweils einer Frontleine) sind gespleisst. Dem ist besonders beim Ersatz von Leinen Achtung zu schenken! Denn der Spleiss ist notwendig, um die Leine überhaupt in Kombination mit dem Swivel der Bar nutzen und eine funktionierende Safety sicherstellen zu können! Alle Schlaufen gespleisst ist aber auch denkbar. Vorteile von Leinen mit vernähten Schlaufen: Zeitsparender in der Herstellung, genauer in ihrer Länge, einfacher zu lösen. Vorteile von Leinen mit gespleisssten Schlaufen: Sicherer, geringere Gefahr von Hängenbleibens anderer Leinen.

Wer die Leinen nicht immer am Kite belässt – Die Matrixx kann auch Kite only erworben werden, um lediglich eine Bar für mehrere Kites nutzen zu können -, wird sich über die beiliegenden Pigtails freuen, welche das Lösen der Leinen vom Kite stark vereinfachen. Zwingend notwendig sind diese allerdings nicht.

Wie bei allen anderen Kites können sich auch die Steuerleinen der Matrixx nach langer Nutzungsdauer durch Verlust von Reckung – Da die Steuerleinen weniger belastet werden als die Frontleinen –in den 2-stelligen cm-Bereich verkürzen. Auch hier können die Pigtails als Kompensation der fehlenden Leinenlänge einen sinnvollen Einsatz finden.

Zur korrekten Leinenlänge: Die Bar maximal aber ohne Lenkeinschlag herangezogen, den Adjuster maximal geöffnet und alle Leinen parallel geführt sollten sich alle Anknüpfungspunkte des Schirms auf gleicher Ebene befinden.

Die Bar

Die HQ4 One Bar ist eine 4-leiner Bar für Kites mit einer V-Leinen Konfiguration und einer Auslösung über eine Frontleine (Single Frontline Safety). Möglich ist allerdings auch ein Einsatz an Kites mit einer (virtuellen) fünften Leine, sofern diese nicht tragend ist und die Last von der Bar aufgenommen werden müsste. Auch Konfigurationen mit tiefem/hohem Y sind denkbar, sofern die Leinen im unteren Bereich nicht zu einer Leine „zusammenwachsen“. Für beide Fälle wird lediglich ein

zusätzliches Stück Tampen benötigt, welches die Frontleine, die nicht mehr als Safetyleine fungiert, am Swivel fixiert.

Die Bar weist oberhalb des Adjusters einen Blade-Swivel auf, welcher ein vollständiges automatisches Ausdrehen der Leinen ermöglicht, sofern diese in V-Konfiguration betrieben werden. Bei Betrieb mit Y-Konfiguration kann es nötig sein manuell beim Ausdrehen nachzuhelfen. Gelagert wird der Swivel mit einem Keramik-Kugellager, welches für eine langanhaltende Funktion der automatischen Ausdrehung sorgen dürfte. Dieses kann ausgewaschen/ausgeblasen, nicht aber ausgebaut werden. Die Safetyleine selbst besitzt keinen Swivel und muss entsprechend von Zeit zu Zeit ausgedreht werden. Dies besonders dann, wenn der Ring zum Einhaken der Safetyleash am Chickenloop befestigt wird (Auslösbarer Suicide Mode).

Auch der Chickenloop kommt aus dem Hause Blade. Es ist ein gängiger Push away Loop mit einer grossen, griffigen (Soft Touch), roten Safetykappe, welche mit beiden Händen bedient werden kann. Gut: Die Funktionsweise der Auslösung bedient sich keinerlei herumschnellender Bauteile, welche die Hand verletzen könnten, und keinerlei Stifte, welche mühsam eingefädelt werden müssten. Die Auslösekraft ist sehr gering (<40N bei bis zu 2000N Zugkraft) und wird lediglich über die Vorspannung eines Gummiseils definiert, welches zwar nicht korrodieren, mit der Zeit allerdings altern kann. Daher sollte dieses bei seltenem Gebrauch der Safety meiner Meinung nach mindestens all 2 Jahre oder bei nachlassender Auslösekraft möglichst zeitnah ausgetauscht werden. Wer eine höhere Auslösekraft bevorzugt und das vorhandene Gummiseil entsprechend durch ein Anderes ersetzen möchte, muss darauf achten, dass die Safetykappe auf jeden Fall genügend weit weggeschoben werden kann.

Oberhalb der Safetykappe ist der Body des Loops so geformt, dass sich der Loop beim Aushaken automatisch parallel zur Bar ausrichtet, was ein erneutes Einhaken stark erleichtert. Der eigentliche Loop unterhalb des Bodys ist austauschbar. Es könnten entsprechend auch grössere/kleinere Schlaufen montiert werden. Blade selbst bietet allerdings nur eine Grössere an. Wer eine Kleinere benötigt, muss diese selber herstellen, da Blade ein Spezialbauteil verwendet, welches an Schlaufen anderer Hersteller nicht zu finden ist. Der Chicken Dick ist seitlich abgewinkelt und erleichtert so ebenfalls ein Einhaken. Die Ausrichtung kann dabei den persönlichen Präferenzen (Nach links oder nach rechts zeigend) angepasst werden. Auch ein Austausch ist jederzeit möglich. Der Dick ist ein reines Kunststoffbauteil und so relativ steif (Gute Sicherung des Loops). Bei niedrigeren Temperaturen verlangt das Einfädeln des Loops in den Haken des Trapezes dadurch allerdings etwas mehr Kraftaufwand. Auf der anderen Seite lässt er sich dafür auch einfach kürzen.

Wie sich der Chicken Loop unter Einfluss von Sand verhält, kann ich bis dato nicht beurteilen. Rein aus konstruktiver Sicht würde ich den Auslösemechanismus aber als unempfindlich gegenüber Sand beurteilen, da beim Auslösen die Spaltmasse eher grösser werden und so keine Gefahr für ein Verkanten mit Sandkörnern besteht. Dafür sollte man beim erneuten Zusammenbau vermehrt darauf achten, dass der Loop auch korrekt schliesst. Auch bei Minustemperaturen konnte ich bisher nichts Negatives feststellen. Da sich Kunststoff in dessen Volumen unter Temperaturschwankungen allerdings stärker verändert als Metall, würde ich zu einer zusätzlichen Fixierung der Stifte, welche die Loop-Schleife sichern, mit einem Tropfen Sekundenleim raten.

Gegen eine Verwendung von Kunststoff im Allgemeinen spricht grundsätzlich nicht viel. Heutige Industriekunststoffe erreichen, besonders in Composite-Bauweise kombiniert mit Glas-, Kevlar- oder Carbonfaser, sehr hohe Festigkeiten bei gleichzeitig viel besserem Korrosionsverhalten im Vergleich zu Stahl. Allerdings tritt unter Kälteeinfluss meist auch ein Versprödung früher auf. Auch bei den

Bauteilen von Blade wird Composite-Kunststoff eingesetzt. Nach welchen Normen diese allerdings gefertigt werden, konnte ich nicht herausfinden. Als Mindestbruchlast gibt Blade für den Chicken Loop einen Wert von 5800N an, was ungefähr der Mindestbruchlast beider Frontleinen entspricht. Gleichzeitig empfehlen sie einen Austausch dieser Komponente nach 400h Benutzung. Vermutlich auf Grund von üblicher Abnutzung.

Als Depowertampen nutzt HQ4 eine unummantelte, doppelt geführte Dyneemaleine. Der Verzicht auf einen Schlauch als Mantel hält die Bar auch eingeschlagen sehr leichtgängig und den Tampen selbst optisch gut überprüfbar (Mögliche Faserrisse). Die doppelte Führung ohne Distanzhalter im Bereich des Barloches schränkt eine einhändige Bedienung nicht unnötig ein und ermöglicht zugleich ein Anpassen der Adjusterposition an die persönlichen Bedürfnisse. Auf Grund des Verzichtes auf einen Mantelschlauch fällt die Abnutzung des Tampens natürlich höher aus, was einen Ersatz von Zeit zu Zeit nötig macht. Dieser ist allerdings schnell durchgeführt, da ein Ersatztampen lediglich einen Spleiss und einen Knopf benötigt, wodurch auch Meterware direkt vom Leinenhersteller als Ausgangsmaterial verwendet werden kann.

Neu befindet sich an der Bar auch ein verschiebbarer Stopper, welcher hauptsächlich für Kurzarmige oder Deadman Affinisten von Vorteil sein wird. Dieser stoppt die Bar zuverlässig, lässt sich mit etwas Kraftaufwand aber auch noch wegschieben ohne die Bar loslassen zu müssen. Für mich persönlich passte die Position des Adjusters, mit dessen zur Verfügung gestellten Depowerweges, im Auslieferungszustand allerdings so gut, dass ich diesen als Stopper verwenden und auf den zusätzlichen Stopper verzichten konnte.

Als Adjuster kommt ein Klemmenadjuster mit handelsüblicher Clamcleat Klemme zum Einsatz. Das zum Einstellen zu ergreifende Tampepende ist mit einer verstärkten Dreiecksschleife versehenen, so dass ein ungewolltes Abrutschen mit den Händen möglichst ausgeschlossen werden kann. Ein Gurtbandadjuster (Pull-Pull-System) würde noch ein wenig mehr Sicherheit gegen Materialversagen bieten, ist allerdings auch schwerer und nicht ganz so intuitiv zu bedienen. Ein grosser Nachteil von Klemmenadjustern ist allerdings das unter Umständen (Je nach Adjustereinstellung) lange Tampepende, welches sich um die Bar oder die Steuerleinen wickeln kann. Um diesem Problem lösungsorientiert zu begegnen setzt HQ4 ein Klettband ein, welches eine Fixierung des freien Tampependes direkt an der Klemme ermöglicht. Das funktioniert recht gut. Allerdings zieht das Klettband Schmutz oder beim Aufwickeln auch den Depowertampen wie magisch an, was unschön aussieht oder auch den Depowertampen beschädigen kann. Entsprechend würde ich hier eine andere Lösung (Z.B. mit einem Magnet) bevorzugen.

Auch bei der Barstange scheint HQ4 die Zusammenarbeit mit anderen Herstellern gesucht zu haben. Ganz nach dem Motto: Warum etwas neu erfinden, wenn bereits gute Lösungen existieren. Allerdings verzichtet HQ4 darauf, ihre Designer auch auf die Barstange loszulassen, und so kommt sie nicht in irgendwelchen wilden Farben daher, sondern mit der linken Seite rein in Rot und mit der rechten Seite rein in Schwarz. So dürfte es keinem schwer fallen, auch in schwierigen Situationen die Bar richtig zu greifen. Aufgebaut ist sie aus einem Verbundwerkstoff in Kombination mit einer metallenen Bardurchführung. Die Bardurchführung ist dabei gänzlich gratfrei poliert, was die Lebensdauer des Depowertampens ungemein verlängert. Zusätzlich weist die Bar kleine „Knubbel“ auf, welche die Griffigkeit erhöhen sollen. Zuerst war ich ein wenig unsicher, ob diese, den richtigen Griff suchend, nicht eher störend wirken. Allerdings habe ich mich sofort daran gewöhnt und den Mehrwert zu schätzen gelernt. Die Floater sind zugleich Teil der Barenden und sollen sowohl die

Handaussenseiten als auch andere Körperteile schützen, welche daran gestossen werden könnten. Leider sind diese fest mit der Barstange verbunden und so sind weder ein Ersatz möglich, noch eine Kontrollierbarkeit der darunter befindlichen Steuertampen auf Verschleiss gegeben. Um zweiterem Problem zu begegnen ummantelt HQ die Steuertampen immerhin vollständig mit einem transparenten Plastikschlauch. Netter Nebeneffekt: Die Steuertampen fallen so viel steifer aus, verheddern sich entsprechend seltener mit anderen Anbauteilen und sind zudem zusätzlich vor Bordkanten o.Ä. geschützt, wodurch ein Austausch von Zeit zu Zeit überflüssig werden dürfte.

Am Ende der Steuertampen findet man zu guter Letzt noch Stopperkugeln, mit welchen der Kite am Boden gesichert werden kann, indem man die Steuerleinen z.B. durch den Karabiner der Safety Leash legt. In einem anderen Test habe ich zwar schon gelesen, dass diese sich unter schlechten Umständen im Swivel verhängen können. Mir persönlich ist dies allerdings noch nie passiert. Wer auf Nummer sicher gehen will, schiebt die Stopperkugeln, durch Lösen der darin befindlichen Madenschrauben, näher Richtung Bar. Analog verfahren können Personen, welche eine zusätzliche Griffmöglichkeit zum Rückwärtslanden/-starten des Kites wünschen. Hierfür wäre die Position der Stopperkugeln in Auslieferungszustand nämlich zu weit von der Barstange entfernt. Auf einen Brakestrap, wie man ihn oft bei Open-Cellern antrifft, verzichtet HQ4 gänzlich. Sicherlich wäre damit ein Rückwärtslanden/-starten noch einfacher. Dafür verfängt sich ein solcher aus eigener Erfahrung auch gerne mal in den restlichen Anbauteilen der Bar und verhindert so ein problemloses An- oder Depowern.

Die Bar gibt es in den Breiten 49cm und 55cm. Eine Breitenverstellung ist nicht möglich, für den Einsatz in Kombination mit der Matrixx allerdings auch nicht notwendig. Zumindest ausgehend von der vorgeschlagenen Konfiguration seitens HQ4, welche für alle Schirmgrößen die breitere Bar vorsieht. Aus persönlicher Sicht kann ich dem bedingt zustimmen. Alle Größen lassen sich mit der breiteren Ausführung grundsätzlich sehr gut steuern. Doch lässt sich dann zwischen der kleinsten und der grössten Schirmgröße schon ein unterschiedliches Drehverhalten feststellen. Wem das nicht so gefällt, der sollte eher zu unterschiedlichen Barlängen greifen. Hierzu würde ich mir allerdings eher eine noch grössere Bar (z.B. 60cm) für die grösseren Schirmgrößen, als die kleinere Bar für die kleineren Schirmgrößen wünschen, da mit der 55cm Bar die 9er maximal eng dreht noch ohne eine Tellertendenz aufzuzeigen.

Die One Bar – So nennt sich die Bar von HQ4 – wird serienmässig mit einer zusätzlichen Safety Leash ausgeliefert. Deren Funktionsprinzip ist grundsätzlich keine Neuerfindung. Allerdings bringt es zwei nette Features mit sich. Einerseits wird für Safetykappe ein transparenter, orange leuchtender Kunststoff verwendet. So lässt sich die Kappe in einer Notsituation auch optisch einfach finden und ausserhalb von Notsituationen ist stets eine Überprüfung des Auslösemechanismus möglich. Andererseits lässt sich die Auslösekraft stufenlos einstellen. So sind auch Kinder z.B. auf der sicheren Seite während dem sich Fortgeschrittene keine Sorge machen müssen, den Kite durch eine Fehlauflösung gänzlich zu verlieren. Verbesserungsfähig ist dagegen die beidseitige Befestigung mittels eines ungeschützten Karabiners. Speziell für den Fall, dass sich eine Flugleine im trapezseitigen Karabiner verfängt, gilt: Hier ist eine schnelle Kompletttrennung nicht mehr möglich! Zur Länge der Safety Leash ist zu sagen, dass diese auch für einfachere Unhooked Tricks genügend gross ausfällt. Nicht möglich sind damit allerdings Unhooked Tricks in Kombination mit Handlepasses.

Das Zubehör

Das mitgelieferte Zubehör fällt sehr spartanisch aus. Nebst den Leinenverlängerungen beim 15er und 18er liegen lediglich noch ein Rucksack, ein Kompressionsband und ein Manual bei.

Der Rucksack

Der Rucksack ist aus festem, wasserdichtem Rip Stop Material gefertigt und kommt so, trotz einfachem Aufbau, recht hochwertig rüber. Er ist auch für die grösste Schirmgrösse genügend gross ausgelegt, so dass notfalls auch noch ein zweiter Kite oder bei kleineren Grössen sogar noch ein dritter Kite inkl. Bar mitgeführt werden kann.

Zugang zum Inhalt verschafft man sich dabei über eine oben liegende Öffnung mit Reissverschluss, welche analog der Öffnung eines Drybags gestaltet ist und so sowohl bei schlechtem Wetter für einen trockenen Inhalt sorgt, als auch ein „Verkleinern“ des Rucksacks zulässt. Einen zweiten, grossen, seitlichen Zugang vermisse ich nicht. Allerdings muss beim Packen über die obere Öffnung darauf geachtet werden, dass im Reissverschluss keine Waageleinen hängen bleiben oder beim Schliessen des Reissverschlusses das Schirmtuch mit eingeklemmt wird. Hier wäre der Einsatz eines flexiblen Magnetbandes an Stelle eines Reissverschlusses vielleicht die bessere Lösung gewesen. Was ich hingegen vermisse ist eine zusätzliche Tasche, um kleineres Zubehör oder persönliche Utensilien separat verstauen zu können.

Was bei der Tasche des Vorgängers ebenfalls noch vorgefunden werden konnte, bei der aktuellen Tasche allerdings keinen Einsatz mehr findet, ist ein Lüftungsgitter. Persönlich sehe ich dies als eine Verbesserung an, da ein trockener Inhalt so nicht nass werden und ein nasser Inhalt einem das Auto nicht „unter Wasser“ setzen kann. Sollte der Schirm oder das Zubehör allerdings wirklich mal in einem feuchten Zustand versorgt werden, müssen diese Sachen unbedingt zuhause ausserhalb des Rucksacks getrocknet werden, um Materialschäden durch Feuchtigkeit vorzubeugen.

Zusätzliche Riemen ermöglichen eine frontale oder alternativ seitliche Befestigung von weiterem Zubehör wie Board, Skier, Schneeschuhe, etc.. Schwereres Zubehör muss allerdings schon gut gesichert werden, da der Rucksack gänzlich auf zusätzliche Verstärkungen, Versteifungen oder zusätzliche Polsterungen verzichtet. Analog verhält es sich mit den eigentlichen Tragriemen. Auch diese kommen funktionell gut daher, so dass z.B. ein Mitführen einer zweiten Schirmgrösse bei Backcountry Touren ohne Einschränkungen möglich ist. Ein längeres Mitführen von schwererem Zubehör kann sich aber zu einem einschneidenden Erlebnis entwickeln. Für einfachere Sessions ist der Rucksack also gut geeignet. In Kombination mit längeren Touren ohne Kiteunterstützung sollte man allerdings auf einen ordentlichen Tourenrucksack zurückgreifen.

Das Kompressionsband

Ehrlich gesagt liegt dieses bei mir die meiste Zeit einfach so im Rucksack herum. Einerseits, da der Kite auch so gut im Rucksack Platz findet. Andererseits, da ich das Material nicht unnötig stark komprimieren und dadurch auch belasten möchte. Zudem verteilt sich so etwaige Restfeuchtigkeit viel besser. Nur wenn mehrere Schirme in einen Rucksack müssen, kommt das Kompressionsband zum Einsatz. Man sollte das Band dann allerdings nicht einfach lieblos festzurren, da es relativ steif ist und die scharfen Kanten das Tuch des Schirmes beschädigen könnten. Die Vorgängerversion war diesbezüglich besser ausgelegt. Dafür wird Anstelle der vorherigen Clips nun ein Klett eingesetzt, was

die Gefahr des Einklemmens von Schirmmaterial deutlich mindert. Nicht im Einsatz sollte das Band trotzdem geschlossen werden, damit sich die Waage nicht im offenen Klett verfangen kann.

Das Manual

Das Manual umfasst in Graphik, Bild und Schrift die üblichen Kapitel. Die Bilder sind mehrheitlich produktspezifisch und aktuell. In Graphiken werden zu vermittelnde Informationen dagegen eher allgemeingültig dargestellt, weshalb z.B. eine abgebildete Waage u.U. nicht mit der Waage des vorliegenden Schirmes übereinstimmt. Es geht zwar genügend detailliert auf Themen ein, wie sie auch in einem Kurs vermittelt werden. Nicht gefunden werden können allerdings Service-Themen wie z.B. Tuchreparatur, Nachtrimmen der Waage, etc.. Auch Materialspezifikationen wie z.B. das verwendete Tuchmaterial oder die Längen einzelner Waagenabschnitte sucht man vergebens. Somit ermöglicht es zwar einen guten Einstieg mit dem Produkt. Für mögliche spätere Arbeiten am Material muss man sich allerdings, sollte das passende Know-How nicht vorhanden sein, auf Videokanälen, in Foren oder direkt beim Hersteller informieren. Glücklicherweise darf man sagen, dass der Support von Seite Hersteller bei HQ4 in der Tat tadellos ausfällt. Zudem hat der Zwang, sich für Service-Themen in Foren oder direkt beim Hersteller melden zu müssen, den Vorteil, dass Probleme mit den Produkten von HQ4 nicht von der Öffentlichkeit oder dem Hersteller selbst unerkant bleiben.

Im Flug

Bodenhandling

Selber verwende ich für jeden Schirm eine eigene Bar, weshalb ein Umknüpfen entfällt. Gemäss Manual gepackt – Tip auf Tip mit der Waage dazwischen und der Bar oben drauf zusammengerollt –, fällt der Aufbau entsprechend extrem einfach aus. Dank der stark vereinfachten, steifen und cleanen Waagenkonstruktion reicht es aus, die ganze Sache ein wenig zu schütteln, um alle vermeintlichen Knoten zu lösen. In 95% aller Fälle kann der Kite nach dem Abwickeln der Leinen auch direkt gestartet werden, ohne den korrekten Verlauf der Flugleinen nochmals überprüfen zu müssen. Verwendet man für mehrere Kites nur eine Bar, so empfiehlt es sich die losen Waagenenden an eine Waagenschnur nahe der Kappe zu buchten, um ein Waagenknäuel vorzubeugen. Denn eine spezifische Möglichkeit zum Sichern der Waagenenden existiert nicht.

Da das Tuch sehr leicht und glatt ist, sollte der Sicherung des Schirms ein besonderes Auge gewidmet werden. Insbesondere im Schnee, wo der Schirm allzu gerne mal, selbst unter dem Rucksack/Trapez/etc. liegend, entflucht.

Erfahrene Piloten können bei genügend Wind den Schirm ohne Vorfüllen direkt starten. Beim Vorgänger der Matrixx III hätte ich dies auch weniger geübten Piloten zugetraut. Doch durch die inzwischen erhöhte Streckung und die neu nicht mehr ganz so nah beieinander liegenden Lufteintrittslöcher* fehlt dem leeren Schirm unmittelbar nach dem Start ein wenig die Steifigkeit entlang dem Profilverlauf, weshalb er in dieser Phase für Klapper doch anfälliger geworden ist und entsprechend einen kontrollierten Handeinsatz auch der Bar benötigt. Dafür füllen sich die Tips umso schneller, weshalb es nun viel seltener der Fall ist, dass diese nachträglich noch freigeschüttelt werden müssen.

In der Tat und trotz der etwas schwierigeren ersten Phase unmittelbar nach dem Start füllt sich die Matrixx III insgesamt schneller als ihre Vorgänger und auch sicherer als gestrecktere Schirme anderer Hersteller. Nur bei sehr wenig Wind dauert der Vorgang auf Grund der schmalen Eintrittsöffnungen

länger. Für diesen Fall – Und grundsätzlich allen weniger geübten Piloten – empfehle ich ein zumindest leichtes Vorfüllen der Kappe.

*Durch die näher beieinander und eher zentral liegenden Lufteintrittsöffnungen der Matrixx I und II haben sich einzelne Kammern im mittleren Bereich der Kappe schneller gefüllt als andere, was eine ähnlich stabilisierende Wirkung hatte wie Struts bei Tubekites. Dafür konnte es relativ lange dauern, bis auch die Tips vollständig gefüllt waren, was teilweise dazu führte, dass sich diese in der Phase des Aufstiegs verdrehten.

Im Zenit

Pünktlich zur Ankunft im Zenit hat sich die Kappe vollständig gefüllt. Keine vorgängige Gesamtfüllung, welche zu einem abrupten Kraftsprung führen würde. Keine ledigliche Teilfüllung, welche die Gefahr von Klappern erhöhen würde. Dort steht der Schirm dann extrem weit vorne, allerdings ohne bei Böen zu überschossen oder sogar zu klappen. Bei unregelmässigem Wind sieht man sehr gut, woher dies rührt. Die Nase und das Profil arbeiten ständig und regeln Windänderungen aus. Und dies selbst bei gänzlich nach vorne geschobener Bar äusserst gut. An der Bar selbst merkt man davon allerdings wenig. Auch korrigierende Steuerimpulse sind kaum gefragt. So kann man sich mit beiden Händen z.B. um das Anziehen des Snowboards widmen.

Unterfährt man mal den Schirm ein wenig, so bremst dieser sofort aus und schwebt ohne Nicktendenzen nach vorne oder hinten wieder zurück. Sobald die Leinen wieder unter Spannung stehen, nimmt er gleich wieder Strömung an und begibt sich in seine optimale Position oberhalb des Riders. Hier scheint HQ4 bei der Matrixx einen optimalen Schwerpunkt gefunden zu haben. Wer das überprüfen möchte, kann gerne mal ein wenig „Kite-Frisbee“ spielen. Wird die Matrixx stark unterfahren, muss natürlich auch sie sich geschlagen geben.

Am seitlichen Windfensterrand

Am seitlichen Windfensterrand setzen sich diese Eigenschaften fort. Zusätzlich ist mir hier aufgefallen, dass die Down-Tendenz extrem schwach ausfällt, was besonders Newschool-Freestylern und Wave-Kitern gefallen dürfte. Beim 15er (Mit den Line-Extensions ausgestattet) konnte ich, unter sehr gleichmässigen Windbedingungen und mit leicht gezogenem Adjuster, sogar eine leichte Up-Tendenz feststellen, wie ich sie in ausgeprägterer Form bisher nur von den Peter Lynn ARCs her kannte. Der Schirm ist dabei stets, wenn auch nur langsam, in eine Position in der oberen Windfensterhälfte links oder rechts des Zenits gewandert. Ob dies für alle Grössen gilt, muss ich allerdings noch testen.

Einfliegen

Da ich selten Schirme anderer Hersteller in einem gänzlich neuen Zustand über längere Zeit fliege, kann ich nicht beurteilen, ob dies dort anders ist. Doch ist mir bei der Matrixx III ganz besonders aufgefallen, dass diese erst ein paar Flugstunden benötigt, bevor sie all ihre positiven Eigenschaften gänzlich entfaltet. So verbessert sich z.B. der Füllvorgang drastisch über die erste Zeit. Auch das Lenkverhalten, insbesondere mit weggeschobener Bar, wird nach einem Weilchen deutlich besser, bevor es sich an einem bestimmten Punkt einpendelt. Ich gehe davon aus, dass dies damit zu tun hat, dass der Schirm einerseits bei Erstausslieferung stark komprimiert daher kommt, wodurch sich die „Ventile“ im Bereich der Eintrittsöffnungen zuerst „entfalten“ müssen und andererseits, da die ganzen Verbindungen (Schlaufen, Knoten, Nähte) vor Auslieferung nicht mehr vorbelastet werden, wodurch es unter Last noch zu einem „Nachrecken“ kommt. Möchte man eine Matrixx testen, sollte

man daher darauf achten, nicht eine gänzlich Neue zu erwischen. Zudem rate ich beim Erstflug dazu, den Schirm nicht gleich voll zu belasten, um zu verhindern, dass aus dem „Nachrecken“ ein „Reissen“ wird.

Anfahren

Spätestens hier merkt man, dass nicht nur eine Modellpflege, als vielmehr eine Modellweiterentwicklung bzw. sogar eine Modellneuentwicklung stattgefunden hat. HQ4 möchte mit der neuen Matrixx auch den Bereich des Foilboardens bedienen und obwohl ich selber kein Foilboard fahre, denke ich, dass viele Foiler mit diesem Schirm glücklich werden könnten. Warum? Die Matrixx III hat wohl viel von der Entwicklung der Zeekai profitiert.

Im Stand hatte der Vorgänger vor allem in eine Richtung ordentlichen Zug. Und zwar nach vorne. Man musste diesen Grundzug im Zentrum des Windfensters ausnutzen um damit ins Fahren zu kommen. Angefahren hiess es dann Geschwindigkeit aufbauen, bis der Schirm ordentlich in Strömung lag. Erst jetzt hatte man die volle Performance, um z.B. stärker aufzukreuzen oder auch höhere Sprünge durchzuführen.

Die neue Matrixx ist da gänzlich anders. Sie ist schnell! Sehr schnell im Vergleich zum Vorgänger. Sie nimmt sofort Strömung auf und generiert daraus Vortrieb. Zug steht also bereits im Stehen nicht nur nach vorne, sondern auf Abruf auch in alle anderen Richtungen sofort zur Verfügung. Dabei nimmt man ihn nicht mal so richtig wahr. Ein kurzer Schwenker zum Losfahren, den Schirm stellen und man beschleunigt kontinuierlich in die gewünschte Richtung. Selbst beim direkten Einschlagen eines leichten Kreuzkurses.

Kurse fahren

Die Strömung bricht dabei auch in ungünstigen Situationen kaum ab. Bei viel Widerstand (Z.B. kleines Board bei wenig Wind) konnte man den Vorgänger hier und da mal abwürgen. Und auch bei extrem wenig Widerstand (Z.B. Foilboard bei einsetzendem „Fliegen“) gab es bei zu starken Halbwindkursen Leinenhänger, welche entweder einen Backstall oder Frontstall zur Folge hatten. Die neue Matrixx meistert solche Situationen nun deutlich besser. Selbst mit gänzlich angezogener Bar und offenem Adjuster lässt sie sich kaum abwürgen, was besonders weniger erfahrene Kiter mit tendenziell stärkerem „Klammeraffensyndrom“ freuen dürfte. Auch rasche Richtungswechsel nach Lee provozieren selbst mit nach vorne geschobener Bar und gezogenem Adjuster nur selten einen Frontstall, was besonders Wave- oder Streetkitern entgegen kommt.

Insgesamt sind mit der Matrixx III neu also deutlich grössere Winkel gegen und mit dem Wind möglich, womit sie sich inzwischen auch für den Einstieg in Kursrennen prädestiniert. Allerdings nicht ganz heranreichen dürfte sie an die Leistung noch strömungsoptimierterer Schirme.

Halse/Wende fahren

Obige Eigenschaften wirken sich auch bei Kurswechseln positiv aus. So können Halsen selbst mit höherer Geschwindigkeit viel weiträumiger gefahren werden, ohne sich Sorgen um einen Frontstall machen zu müssen. Sollte die Leinenspannung doch mal verloren gehen, lässt sich die Matrixx auf Grund ihres guten Driftverhaltens meist noch rechtzeitig retten. Auch wenn das Timing mal nicht so stimmt hat man innerhalb kürzester Zeit wieder genügend Zug auf den Leinen, so dass man auch auf dem Wasser trocken bleiben dürfte. Wenden waren mit dem Vorgänger nur bedingt möglich. Entweder man kam fast zum Stoppen und musste auf der Stelle drehen oder es wurde eine gesprungene Wende daraus. Mit der neuen Matrixx meistere ich nun auch gefahrene Wenden. Hier

wirken sich die Amwindleistung und die Geschwindigkeit besonders positiv aus. Doch auch das Lenkverhalten trägt sicherlich seinen Teil dazu bei.

Lenken

Das Lenkverhalten der Matrixx war schon immer ein Merkmal, welches diesen Schirm von anderen Schirmen desselben Marktes unterscheidete. Zumindest in den vergangenen Jahren, in welchen der allgemeine Trend zu immer gestreckteren und offeneren Closed-Cellern ging und gedrungene, stärker gekrümmte Closed-Celler immer mehr von der Bildfläche verschwanden. Inzwischen hat sich die Situation mit dem erneuten Auftauchen von Kites zweiteren Typs zwar wieder etwas geändert (Siehe Kapitel „Der Schirm“), doch konnte ich persönlich diesbezüglich noch keine Vergleiche anstellen.

Die Matrixx dreht sehr rund und eng und das schon seit der ersten Version. Daran hat sich eigentlich auch nicht viel geändert. Doch durchfliegt sie Loops in der neusten Version merklich schneller. Allgemein ist das Lenkverhalten reaktiver geworden. Lenkbefehle werden direkt und mit guter Rückmeldung an die Bar umgesetzt. Dies zudem selbst dann, wenn die Kappe mal gerade nicht so optimal angeströmt wird. Trotzdem fallen die Steuerkräfte nicht spürbar höher aus als bei den Vorgängern (Sehr geringe Steuerkräfte).

Das beschriebene Lenkverhalten bleibt auch mit voll angezogener Bar und offenem Adjuster erhalten. Ein Tellern (Einseitiger Strömungsabriss) kann nur mit Griff in eine Vorlaufleine erzwungen werden. Wer das Tellern mag, hat natürlich die Möglichkeit das Grundsetup Richtung „Zu lange Frontleinen“ zu verstellen. Allerdings kann ich nicht sagen, ob sich dadurch nicht auch die Gefahr von Backstall wieder erhöhen würde.

Die Vorgängerversionen waren verglichen mit ähnlichen Schirmen auch depowert äusserst gut lenkbar. Bei den kleineren Grössen (9qm, 12qm) der Matrixx III hat sich diesbezüglich kaum etwas geändert. Weder zum Besseren, noch zum Schlechterem. Bei den grösseren Grössen (15qm, 18qm) empfinde ich diese Eigenschaft allerdings, zumindest bei Leichtwind, als nicht mehr so ausgeprägt. Evtl. liegt dem die Optimierung dieser beiden Grössen zu noch besser Leichtwindtauglichkeit zu Grunde. Diese beiden Grössen im oberen Bereich ihrer Windrange geflogen, kehrt die Wendigkeit hingegen interessanterweise wieder zurück, weshalb ich den 15er auch schon oft noch flog (Sogar mit vollständig gezogenem Adjuster), wenn ich eigentlich bereits auf den 9er hätte wechseln können.

Barfeeling

Wie bereits angesprochen fällt das Feedback an der Bar nun deutlicher aus. Allerdings ohne eine gleichzeitige Zunahme der Steuerkräfte. Anders sieht es bei den Haltekräften aus, welche inzwischen etwas höher ausfallen. Insgesamt sind die aufzuwendenden Kräfte aber ganz klar im unteren Sektor anzuordnen.

Vermutlich hat man hier versucht sowohl Tubekitern, welche eher ein stärkeres Feedback mit höheren Barkräften gewohnt sind, als auch Softkitern, welche eher ein schwächeres Feedback mit geringeren Barkräften gewohnt sind, gerecht zu werden. Umschreiben würde ich das Barfeeling vergleichend mit einem Force Feedback Steering Wheel aus dem Gaming Bereich. Ob dies nun gut ist, kann man objektiv vermutlich gar nicht beurteilen. Mir persönlich sagt das Barfeeling zumindest sehr zu.

Depower

Im Zusammenhang mit dem Barfeeling muss auch das Verhalten beim An- oder Depowern angesprochen werden. Bereits erwähnt wurden das Verhalten bei maximaler Power, das Verhalten bei minimaler Power sowie die etwas höheren Haltekräfte. Doch wie verhält die Matrixx III während des An- und Depowerns? Die erste Version der Matrixx zeigte noch ein ausgeprägtes On-/Off-Verhalten mit einem recht deutlichen Sweet Spot. Ich selber war ein grosser Fan davon. Doch sagte dies gemäss HQ4 nicht allen Kunden zu.

Wie der Schirm selbst fällt nun auch das Depowerverhalten der Matrixx III dynamischer aus. Beim Wegschieben der Bar wird die Kappe nicht wie beim Vorgänger unmittelbar durch das dicke, sich sofort eindellende Profil ausgebremst, sondern zuerst, unter gleichzeitiger Abnahme des Auftriebes, weiter beschleunigt um erst kurz von dem Windfensterrand eine stabile, dafür umso zugsärmere Position einzunehmen. Dies macht sich besonders bei Kursfahrten in Form von geringerem Querzug, besserem Vortrieb und besserer Amwindleistung bemerkbar. Doch auch weniger ambitionierte Kiter müssen sich davor nicht fürchten. Die zusätzliche Stabilität der Kappe sorgt dafür, dass ein Vorscheissen lassen auch ohne vorsichtigen Bareinsatz (Bremsen) nicht sofort zu einem Klapper führt.

An der Bar wirkt sich dieses Verhalten in Form eines lineareren Verhaltens der Zugkraft relativ zur Barposition aus. Die einzelnen „Gänge“ liegen näher beieinander, sind harmonischer aufeinander abgestimmt und die Übergänge sind weicher. Also als würde man von einem manuellen 5 Gang Getriebe mit Rückwärtsgang auf ein automatisches 8 Gang Doppelkupplungsgetriebe gänzlich ohne Rückwärtsgang umsteigen. Ein Sweet Spot ist zwar noch vorhanden, allerdings nicht mehr ganz so einfach zu finden. Oder zu Gunsten der Matrixx III ausgesprochen: Die Sensibilität um den Sweet Spot herum hat abgenommen; Aus dem Sweet Spot ist eine Sweet Range geworden. Man kann also auch noch einen Gang höher oder tiefer wählen ohne, dass dies der Kite sofort mit einem negativen Verhalten quittieren würde. Das dürfte vor allem bei weniger erfahrenen Kitem für mehr Spass und weniger Frust sorgen. Die Sweet Range verlassend folgt der Schirm aber willig den Befehlen des Riders und nimmt je nach Barstellung die jeweilig gewünschte Position im Windfenster ein.

Springen

Obige Eigenschaften helfen auch beim Erlernen neuer Tricks. Mit dem On-/Off-Verhalten der ursprünglichen Matrixx war ein Abspringen kinderleicht. Doch mussten das Timing passen und der Sweet Spot getroffen werden, sollte der Sprung höher hinausgehen oder länger andauern. So verwandelte sich das Springen, ohne diese Fähigkeiten des Riders, eher zu einem Glücksspiel. Manchmal war bereits nach dem ersten Meter kaum Lift mehr da; Manchmal war er da, doch brachte man den Schirm nicht mehr rechtzeitig nach vorne. Das aber hauptsächlich im Leichtwindbereich.

Mit der neuen Matrixx lässt sich auch in diesem, unteren Windbereich viel einfacher bzw. zuverlässiger springen. Dank des besseren Strömungsverhaltens und des verzeihenderen Sweet Spots zwingt man den Schirm auch bei schlechterem Timing nicht sofort in die Knie. Der Lift ist konstanter und dank der höheren Geschwindigkeit bringt man den Schirm auch bei geringeren Sprunghöhen wieder zuverlässig vor sich. Geht es höher hinaus, sollte man das Zurücklenken allerdings gemächlicher angehen, da beim nach vorne Schiessen der Schirm zusätzlichen Lift generiert, welcher so manchen Flug länger andauern lassen könnte. So ausgeprägt wie bei der Matrixx kannte ich dies bisher nur von Hochleistern.

Wer mehr Action und die Höhe schneller abbauen bzw. in Querschleunigung umwandeln möchte, kann den Schirm an dieser Stelle natürlich auch gerne Loopen!

Tipstabilität

Etwas möchte ich noch ansprechen, was man ganz besonders bei der ersten Version der Matrixx feststellen konnte: Das Anlegen der Tips. Das machte vor allem die grösste Grösse (15er) ganz gerne. Mehrheitlich allerdings nur dann, wenn der Schirm stark depowert (Gezogener Adjuster) wurde und/oder der Wind stark böig war. Die Tips verloren dann Auftrieb und bogen sich nach innen; Der Schirm wurde auf Grund des fehlenden Zuges nach aussen kompakter. Für den Rider machte sich dies nicht wirklich negativ bemerkbar. Die Tips blieben dabei stabil ohne wegzuklappen, Böen wurden besser ausgefedert, die Lenkbarkeit blieb grösstenteils erhalten. Auch an der Bar merkte man davon wenig. Es resultierte daraus kein spontaner Zugabfall. Nur beim erneuten Öffnen musste mit einer Zugzunahme gerechnet werden. Allerdings sah das Bild in der Tat, insbesondere für Aussenstehende, nicht so schön aus. Auch kostete das „Ohrenanlegen“ Amwindleistung, was das Fahren im oberen Windbereich dieser Schirmgrösse schwerer machte. Dieses Verhalten ist bei der neuen Matrixx allerdings gänzlich verschwunden. Auch ein Anlegen eines einzelnen Tips bei starkem Einlenken konnte ich nicht mehr feststellen. Insofern können nun auch die grösseren Grössen in ihren oberen Windbereichen uneingeschränkt eingesetzt werden.

Safety

Für mich ein zweischneidiges Schwert. Unter den etablierten Safetyssystemen stellte für mich persönlich die Safety über eine 5. Leine, so wie es sie noch bei der ersten Version der Matrixx gab, das Optimum dar. Sicher (Drucklos) beim Auslösen, komfortabel beim Vorbereiten eines erneuten Starts. Mit der 5. Leine hat man zudem eine Redundanz, sollte mal die falsche Frontleine reissen. Und über verschnittene Segel muss man sich bei Softkites sowieso keine Sorge machen. Insbesondere da auch die aktuelle Bar eine Safety über eine 5. Leine zulassen würde, frage ich mich daher, warum der Weg einer Single Frontline Safety eingeschlagen wurde. Ich kann mir vorstellen, dass dem der Wunsch, von Seite der Kunden, nach einer möglichst einheitlichen Safetylösung markenübergreifend zu Grunde liegt. Auch dürfte der Einsatz einer Leine weniger speziell Tubekiter bei einem Umstieg auf Foilkites weniger abschrecken. Und schlussendlich muss ich gestehen, dass dieses Safetyssystem an der Matrixx auch sehr gut funktioniert. Obwohl meine Angst vor einem „Leinensalat“ nach einer Auslösung nach wie vor besteht, muss ich sagen, dass die Matrixx III bisher nach jeder Auslösung (Bisher nur Testauslösungen) innerhalb kürzester Zeit wieder startklar war. Auch als angenehm empfand ich die Tatsache, dass man sich nun nicht mehr über verdrehte Leinen Gedanken machen muss, da das alte System, je nach Loopvorlieben, von Zeit zu Zeit nach einem manuellen Ausdrehen der Leinen verlangte. Einzige Verbesserung, welche ich mir wünschen würde, wäre ein Stopper, welcher verhindert, dass die Bar nach einer Auslösung zu weit nach vorne rutscht.

Schlusswort

Eigentlich wurde, so denke ich, alles Wichtige angesprochen. Ich werde es an dieser Stelle auch unterlassen, jemandem die Matrixx III von HQ4 „aufschwätzen“ zu wollen. Allerdings kann ich jedem nur empfehlen die Matrixx mal an den Haken zu nehmen. Denn aus meiner Sicht stellt sie ein ganz besonderer Softkite dar, den es sich lohnt, erlebt zu haben. Und sei es nur, um seinen eigenen Horizont ein wenig zu erweitern. Aus Sicht meiner Technikaffinität müsste ich mich sicherlich aus einem Produktportfolio eines anderen Herstellers bedienen. Doch aus Sicht meiner Wünsche an die Fähigkeiten eines Schirms stellt die Matrixx III den besten Kompromiss für mich persönlich dar. Dazu

kommen das kundenorientierte Produktportfolio, die fairen Preise und der gute Support von Seite HQ4, welche für mich auch die Marke hinter dem Schirm sehr sympathisch werden lassen.

Falls ihr Fragen oder Anmerkungen zum Erfahrungsbericht habt, so dürft ihr mich natürlich gerne persönlich kontaktieren. Falls ihr allerdings lieber in der grossen Runde darüber diskutieren möchtet, könnt ihr das natürlich auch gerne im Oase-Forum, im Drachenforum oder in der Facebook-Gruppe von HQ4 Switzerland tun.

Immer ordentlich Wind im Segel wünscht...

Domi

