

# AIR RACE

Mit schlanken Freeride- und Freeracefoils verlierst du beim Angleiten gegenüber großflächigen Superliftern oft nur einen kleinen Hauch – wenn du größere Segel einsetzt. Der anschließende Speedgewinn ist dagegen sehr deutlich, wie dieser Test zeigt.

TEXT: SURF-TESTTEAM FOTOS: LAURA DUSCHEK / STEPHAN GÖLNITZ



Für Vergleichsfahrten beim gewünschten leichten bis mittleren Wind mussten wir mehrere Tage vor der – unüblich starken – Ora von Torbote nach Malcesine flüchten.



Foils wie das Starboard Race mit 800er Front Wing sind auch für Freeracer top.



### Leichtwind-Performance

Mit 7,0er Segeln erfüllten nahezu alle Foils unsere Leichtwind-Erwartungen – wobei die Modelle F4 Freerace, RRD Dynamic, NeilPryde FR und Starboard Race eine kleine Spur aktivere Unterstützung erfordern, um den nötigen Speed zu erreichen. Das GA Hybrid, Gunsails Hy-Foil, Fanatic Aero Free und Slingshot Phantasm überzeugten – auch im Verhältnis zur eigentlich geringen Fläche – mit besonders viel Power und Leistung bereits bei leichtestem Lüftchen.

### Die Speedwertung

Auf feinste Unterschiede in der Darstellung haben wir bei diesem Test verzichtet. Einerseits sind einige Unterschiede so klar, dass die Foils in eigentlich ganz unterschiedlichen Klassen spielen. Auf der anderen Seite wird das Potenzial von Nicht-Racern vermutlich nur so weit ausgereizt, wie es die Kontrollierbarkeit des Foils erlaubt. So bietet das F4 Freerace ziemlich sicher das

höhere Potenzial für Geschwindigkeiten, weit jenseits der 40 km/h, als das Starboard Superflyer. Dafür lassen sich sehr hohe Geschwindigkeiten viel einfacher und vielleicht überhaupt erst erreichen. Das Speedpotenzial ist deshalb als etwas flexible Range anzusehen, die – stark vom Fahrkönnen abhängig – nach oben erweiterbar ist.

### Viel Geld sparen mit Alumasten

Die teils doch beachtlichen Preise sind oft den Carbonmasten geschuldet, die auch deutlich über 1000 Euro des Gesamtpreises ausmachen können. Glücklicherweise sind häufig auch Alumasten erhältlich. Carbonmasten sind oft etwas dünner und daher im letzten High-End-Segment mit einem



**E**wig dauert der Kampf der Entwickler gegen die Gesetze der Physik. Und auch bei Foils sind Auftrieb und Widerstand, wie bei allen angeströmten Profilen, untrennbar miteinander verknüpft. Leider so, dass die beiden wichtigen Größen bei der Produktentwicklung prinzipiell in entgegengesetzte Richtung verlaufen. Für Foils bedeutet das: entweder viel Lift bei niedriger Geschwindigkeit oder wenig Widerstand bei höherem Tempo.

### Die ideale Flügelgröße

Windsurf-Foils liegen grob zwischen 600 und 1700 Quadratzentimetern Frontflügelfläche. Alles darüber gehört überwiegend in die Abteilung Wing Foil. Je größer der Flügel wird, umso kleiner kann das verwendete Segel ausfallen. Auf einem 1700er

Frontflügel gelingt mit etwas Action der Take-off auch mit Segeln von gut fünf Quadratmetern schon bei drei Beaufort. Den Druck großer Segel von sieben Quadratmetern und mehr würden solche großen und meist dicken Flügel spätestens ab guten vier Windstärken gar nicht vertragen. Dann wird der Widerstand zu groß, der Flügel will nur noch nach oben – oder zeigt anderweitige Zicken. Umgekehrt benötigen sehr kleine Flügel von unter 800 Quadratzentimetern schon ordentlich Tempo, um genügend Auftrieb zu produzieren. Also ein, zwei Knoten mehr Wind, große Segel und fleißiges Pumpen bis zum Start. Ab etwa 800 bis gut 1000 Quadratzentimetern liegt nach unseren Testeindrücken der Freerace-Bereich für Surfer zwischen 75 und 95 Kilo. Foils wie das sehr effizient wirkende 1050er Gunsails decken dabei souverän auch leichtesten Wind ab – und werden obendrein sehr schnell. Das F4 Freerace benötigt mit nur 850 Quadratzentimetern schon eine er-

kennbar längere Startbahn, um die erforderliche Abhebegeschwindigkeit zu erreichen. Im Gegenzug drohen bei solchen Foils innerorts Ordnungsgelder wegen Geschwindigkeitsüberschreitung, wovor man sich auf einem dicken Frühleitfoil nicht fürchten muss. Noch kleinere Flügel sortieren sich im Race-Segment ein. Denn wenn Hobbysurfer auf einem 600er Racefoil ins Fliegen kommen, reicht der Wind eigentlich auch bereits für Finnen-Vollgas.

**»Auf dem Foil setzt die Adrenalinausschüttung für den Speedrausch zwei Windstärken früher ein als mit Finne. «**



Die Foils von Fanatic (oben) und Naish (unten) im Testeinsatz in Malcesine/Gardasee.





Bei einigen Modellen sind sehr ähnlich erscheinende Frontflügel in alternativen Größen erhältlich. Wie bei GA beispielsweise der ebenfalls getestete FR 900 (11), der nicht so vielseitig ausgerichtet abschnitt wie der 1050er (Seite 38).

## GESICHTET

Taschen wie von NeilPryde (1) bieten reichlich Platz für weiteres Zubehör, allerdings sind die Zwischenpolster fest vernäht und nicht für das montierte Foil zu verwenden. Das gefällt bei Slingshot deutlich besser (2). Beide Flügel und der Mast lassen sich mit den separaten Schutzhüllen auch am montierten Foil gut verpacken. Perfekt eingekleidet und vor Sonnenerhitzung geschützt wird das Foil auch bei RRD (3). Ähnliche separate Hüllen liefern außerdem noch Naish und Fanatic. Die Aluminium „Spacer“ bei Indiana (4) ermöglichen verschiedene Anstellwinkel des Heckflügels, Starboard liefert

dafür gut integrierte Kunststoffeinsätze (5 + 6). Bei NeilPryde werden extra dünne Unterlegscheiben mitgeliefert (siehe Foto Seite 42), was weniger elegant erscheint, aber wirkt – und auch bei Foils ohne mitgelieferte Distanzscheiben umgesetzt werden kann. Der 2xUS-auf-Tuttle-Adapter von Slingshot (7) sitzt bombenfest, bietet Trimmoptionen in Längsrichtung und ist auch mit einigen Fremd-Foils mit 2xUS-Kopf mit gleichem Bohrungsabstand kompatibel. Andere Marken setzen bei ihren Alumasten auf diverse, separat zu ordernde Kopfstücke, wie hier bei GA (8) oder F4 (9) – aber ebenfalls auch bei Gunsails, Indiana, NeilPryde oder Starboard. Gegen Korrosion der Verschraubungen liefert Slingshot Fett und Teflonband (10) gleich mit.

oder zwei Prozent mehr Potenzial gesegnet. Steifer sind teilweise sogar Alumasten, bei unseren Tests ließen sich – zumindest für den Freerace-Einsatz – die Alumasten keine nachteiligen Eigenschaften anmerken. Hier ist also ganz sicher ein großes Sparpotenzial vorhanden.

### Geeignete Segelgrößen

Je nach Flügelgröße beginnt Foil-Windsurfen am unteren Windlimit bereits mit Segeln auch deutlich unter ~sechs Quadratmetern – oder eben erst mit 7,0 und größer. Unsere 7,0er Segel passten gut zu den Bedingungen und den Foils, größere Segel sind auf den

meisten Foils möglich. Lediglich auf denen von Indiana, Naish, Slingshot, auf dem F4 Freeride, Starboard Superflyer und NeilPryde Glide würden wir die 7,0er als Obergrenze ansehen, weil diese Foils zusätzliche Power kaum noch umsetzen können, und die Kontrollierbarkeit leidet.

Weiter auf Seite 39

## F4 Freerace Carbon



Das **F4-Foil wirkt** mit den gestreckten, schmalen Flügeln sehr sportlich und zeigt das auf dem Wasser ebenfalls eindrucksvoll. Die um alle Achsen extrem steife Konstruktion wirkt auch in der Praxis sehr direkt. Der sehr massiv wirkende Mast biegt sich kaum, das Foil wirkt immer berechenbar. Dabei lässt es sich nicht nur auf Amwindkurs gut ankanten (nicht ganz so extrem wie das GA), sondern auch kontrolliert auf Halbwindkursen halten. Änderungen im Höhentrimm verlaufen harmonisch und damit gut vorhersehbar. Mit wenig Widerstand, und nahezu lautlos, setzte sich das F4 Freerace bei den Speedvergleichen in der absoluten Spitzengruppe fest, bei vergleichsweise entspannter Fluglage – mit vermutlich noch mehr Speed-Potenzial als das Starboard Race. So begeisterte das Foil beim Foilen im Sportmodus, gerne auch mit größeren Segeln von 7,0 und mehr. Dann ist auch der etwas höhere erforderliche Take-Off-Speed schneller erreicht und vor der Halse hast du genug Druck im Segel. Denn Halsen gelingen zwar kontrolliert und mit genügend Auftrieb – allerdings nur bei ausreichend Speed. Optional ist das Foil auch mit Alumast erhältlich, was satte 1214 Euro spart. Fazit: Ein sehr flugstabiles Top-Freeracefoil.

**Preis:** 2819 Euro

### Technische Daten

**Gewicht\*:** 5,4 kg  
**Frontflügel:** 850 cm<sup>2</sup> / 90 cm  
**Heckflügel:** 210 cm<sup>2</sup> / 42,5 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 97,5 / 99,5 cm  
**Mast\*:** 96,5 cm  
**Boxsysteme:** Deep Tuttlebox



**+ Speedpotenzial, gute Kontrolle**  
**o Preis**  
**-**

**F4 Foils Europe**, Tel.: +46732462222  
[www.f4foils.com](http://www.f4foils.com)



Der Carbonmast ist aus einem Stück inklusive Kopf, der Frontflügel wird üppig verschraubt.

## F4 Freeride Aluminium



**Größer könnte der Unterschied** zwischen Freeride und Freerace kaum ausfallen, als zwischen den beiden F4-Foils. Nach unserer Einschätzung fliegt das F4 Freeride eher zwischen reinen Manöverfoils und der Freeride-Einstiegsklasse. Das Foil startet extrem früh und das am liebsten mit Segeln unter 6,0 Quadratmetern. Aufrecht stehend und ohne eine echte Option anzukanten, säuselt der überraschend dünne Flügel mit der kompakten Outline angenehm durchs Wasser, gleitet durch die größten Windlöcher und bietet in der Halse Auftrieb bis nahezu zum Stillstand. Dichgeholt, mit Druck im Segel reagiert das Foil recht nervös um die Querachse, im entspannten Cruising-Modus dagegen passt sich das Foil der entspannten Stimmung an. Selbst wenn der breite Flügel mal die Oberfläche durchsticht, wird das nicht sofort mit einem Strömungsabriss quittiert, sondern gefühlt schlittert das Foil wie ein flach geworfener Stein an der Oberfläche weiter, taucht ein und die Fahrt geht weiter. Das Foil lässt sich gut mit den Beinen pumpen, erlaubt langsame, weite Manöverradien, auf der Geraden kommt trotz etwas mehr Speed als beim Starboard Superfly dagegen kaum Freeridefeeling auf. Fazit: Ein Manöver und Cruising-Foil.

**Preis:** 1475 Euro

### Technische Daten

**Gewicht\*:** 5,52 kg  
**Frontflügel:** 1400 cm<sup>2</sup> / 77,5 cm  
**Heckflügel:** 228 cm<sup>2</sup> / 38 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 83 / 89,5 cm  
**Mast\*:** 84,5 cm  
**Boxsysteme:** Powerbox/Tuttlebox



**+ Leichtwind, Manöver, Cruising**  
**o Kaum Freeridefeeling, Speedpotenzial**  
**-**

**F4 Foils Europe**, Tel.: +46732462222  
[www.f4foils.com](http://www.f4foils.com)



Die Boxsysteme sind wechselbar, zwischen Mast und Fuselage sitzt ein weiterer Adapter.



# FANATIC Aero Free WS 1000



Bei nur vier Kilo Gewicht erreicht Fanatic eine sehr steife Vollcarbon-Konstruktion, bei der alle Teile solide miteinander verbunden sind. Das ist maximale Effizienz im Produktdesign – und die findet man auch bei den Fahreigenschaften wieder. Mit dem 1000er Frontflügel generiert das Foil sehr früh viel Lift für besten Leichtwindeinsatz. Denn schon bei wenig Wind lässt sich das Board auf diesem Foil mit nur ein- oder zweimal Pumpen aus dem Wasser auf den Flügel liften und bereits bei mittlerer Geschwindigkeit sportlich gegen den Wind ankanten. Der Auftrieb ist immer recht üppig, aber kontrollierbar. Es erreicht dabei gute Geschwindigkeiten im vorderen Mittelfeld, hebt dazu früher ab als die noch schnelleren, aber kleineren Flügel – und bietet in der Halse deutlich mehr Auftrieb. Im Manöver ist man eher bemüht, die Boardnase unten zu halten, das komplette Durchfoilen gelingt daher mit guter Technik auch bei sehr leichtem Wind. Auch auf der Geraden ist man immer etwas mit der Höhenkontrolle beschäftigt. Aber nicht im stressigen Bereich, sondern auf annehmbarem Niveau und ohne unvorhersehbare Reaktionen des Foils. Fazit: Eine sportlich wirkende, gute Mischung aus Freeride und Freerace für ambitionierte Foiler.

Preis: 2188 Euro

**Technische Daten**  
**Gewicht\*:** 4,04 kg  
**Frontflügel:** 1000 cm<sup>2</sup> / 84 cm  
**Heckflügel:** 215 cm<sup>2</sup> / 36 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 90 / 94 cm  
**Mast\*:** 88,5 cm  
**Boxsysteme:** 2xUS



+ Gewicht, Steifigkeit, sportliches Feeling  
-  
-

Boards & More GmbH, Tel.: 089/666550  
www.fanatic.com



Kopf und Mast sind verklebt, die übrigen Verbindungen solide verschraubt.

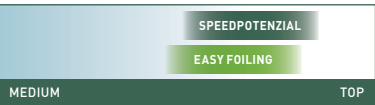
# GA Hybrid HP 1050



Mit einem Preis, der den Einstieg ins Windsurf-foilen deutlich leichter macht, schickt GA das Hybrid mit dem schlanken Alumast ins Rennen. Der 1050er Frontflügel liftet sehr früh an und bietet im Flug gute Stabilität. Auch der bei zunehmendem Wind spürbar steigende Auftrieb lässt sich gut dosiert unter Kontrolle halten. Der recht voluminöse Flügel deutet zwar bereits unterhalb 40 km/h seine Speedgrenze klar an, wirkt bis dahin aber sportlich schnell mit der Option, gut angekantet effektiv Höhe zu ziehen. Damit setzt es sich von den gemächlichen Foils wie dem Superflyer von Starboard oder dem Freeride von F4, deutlich zur sportlicheren Seite ab. Besonders gut gefällt es auch bei Foilhalsen, die sich mit viel Speed einleiten lassen. Wobei es stabil den Kurs hält und auch bei kleinen Wacklern während des Fußwechsels oder bei Speedverlust in der Kurve auf jeden Fall lange genug eine gute Flughöhe einhält. Der ebenfalls getestete Flügel FR 900 hebt spürbar später ab und lädt sich dann extrem stark auf, was die Kontrolle im Vergleich erschwert. Fazit: Hybrid ist nicht nur der Carbon-Alu-Mix der Bauart von Mast und Flügeln, sondern auch die gelungene Mischung aus Freeride und Freerace – wer mehr will, greift zum Phantom.

Preis: 1129 Euro

**Technische Daten**  
**Gewicht\*:** 5,36 kg  
**Frontflügel:** 1050 cm<sup>2</sup> / 76 cm  
**Heckflügel:** 303 cm<sup>2</sup> / 44,2 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 89,5 / 92 cm  
**Mast\*:** 84,5 cm  
**Boxsysteme:** 2xUS/Deep Tuttlebox/Powerbox



+ Kontrollierbarkeit, Halsen, Preis  
-  
-

Newsports GmbH, Tel.: 0223/4933400  
www.ga-foils.com



Der steife Alumast ermöglicht die Montage unterschiedlicher Box-Adapter (links).

## Gewicht spielt keine große Rolle

Anders als beim Surfen mit Finne, wo jedes halbe Kilo Boardgewicht spürbar ist, spielt das Foil- und auch das Boardgewicht nach der Tragepassage zum Wasser eine wesentlich kleinere Rolle. Der Faktor der träge Masse entfällt bei der ruhigen, konstanten Bewegung eines Foils nahezu komplett.

## So haben wir getestet

Alle Fahreindrücke stammen aus Vergleichsfahrten mit identischen Segeln, unterstützt von GPS-Aufzeichnungen. Die wichtigsten technischen Daten haben wir überprüft. Die Mastlänge messen wir dabei als die sichtbare Länge von Unterseite Board bis Oberkante Fuselage. Die Gesamtlänge messen wir entlang der Fuselage – also inklusive eventuell noch weiter überstehender Flügelteile wie bei NeilPryde beispielsweise am Frontflügel. Nach hinten gebogene Flügelspitzen des Heckflügels wie beim Naish Wind Wing werden dabei nicht berücksichtigt.



# VORSICHT: EXTRA SCHARF

Das Racefoil bescherte uns bei anspruchsvollen, welligen Bedingungen den Ritt auf der Rasierklinge. Auf den Regattabahnen ist das NeilPryde 70 mit einem nur rund 600 Quadratzentimeter kleinen Frontflügel Maß der Dinge, für Hobbyracer aber mit viel Vorsicht zu genießen – bis nicht empfehlenswert. Erst ab etwa 20 km/h hebt der kleine Flügel ab, seine untere Reisegeschwindigkeit liegt etwa dort, wo ein dicker Freerideflügel bereits seinen Top-speed erreicht. Potenzial nach oben? Offen! Der kleine Flügel reagiert aber sehr sensibel auf – gewollte und unbeabsichtigte – Belastungen und eröffnet dem sehr geübten Racefoiler damit maximales Potenzial. Allerdings nur mit großen Segeln, viel Feingefühl und sehr viel Übung.



Racefoils unter 700 cm<sup>2</sup> erfordern sehr viel Übung.

wir bringen dich an die schönsten Windsurfspots der Welt



surf-action.com

# Jetzt Tobago buchen

Relax & Winterflucht Learnival in Tobago: 26.02.23 - 05.03.23  
min. 4 Std Kurs an 6 Tagen und ein großes Rahmenprogramm



OLIVER  
+49 (0) 89 62 81 67 0



MAREN  
+49 (0) 89 62 81 67 26



WOLFGANG  
+49 (0) 89 62 81 67 23



UOCHEN  
+49 (0) 89 62 81 67 29



INGO  
+49 (0) 89 62 81 67 33



SIMONE  
+49 (0) 89 62 81 67 38



VIKTOR  
+49 (0) 89 62 81 67 25



JANINA  
+49 (0) 89 62 81 67 32



Wir beraten euch gerne.  
info@surf-action.com oder Tel: 089-628167-0





## GA Phantom SL 850



**Das Phantom ist schon** ein beeindruckendes Gerät – mit dem hoch aufragenden Mast, der ewig langen Fuselage und den massiven Carbon-Flügeln. Beeindruckend ist im Vergleich vor allem die Fähigkeit, extreme Winkel zu foilen. Natürlich ist das Foil auch schnell – es zählt zu den schnellsten, kann aber auf Halbwind nicht ganz die Laufruhe eines F4 Freerace oder Starboard Race bieten. Da ist auf dem GA mehr Kopfarbeit gefragt, um die Kontrolle zu behalten. Wenn du mit dem GA aber anluvst, bist du dem Feld aller Freeracer schnell enteilt. Das Foil lässt sich ankanten, so dass du mit dem Körper fast im Wasser hängst – extremer als alle anderen Foils dieser Gruppe. Der Auftrieb lässt sich mit engagierter Vorlage gut kontrollieren, große Segel sind auf diesem Foil bevorzugt zu verwenden. Mit einem 7,0er oder 8,0er Segel kaschierst du obendrein, dass das Foil zum Abheben etwas mehr Speed benötigt, und du den nötigen Druck für schnelle Foilhalsen mitbringst. Denn in der Halse hält es prima den Kurs, braucht aber eine gute Grundgeschwindigkeit, wie die anderen Foils mit Flügeln unter der 900er Marke ebenfalls. Fazit: Ein sehr leistungsstarkes Freeracefoil, das auch die steilsten Kurse gegen den Wind beherrscht.

**Preis:** 2399 Euro

**Technische Daten**  
**Gewicht\*:** 5,82 kg  
**Frontflügel:** 852 cm<sup>2</sup> / 88 cm  
**Heckflügel:** 300 cm<sup>2</sup> / 45 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 109,5 / 111,5 cm  
**Mast\*:** 90 cm  
**Boxsysteme:** DeepTuttlebox



**+ Speed, Höhelaufen, Freeracefeeling**  
○ –  
■ –

**Newsports GmbH, Tel.:** 0223/4933400  
[www.ga-foils.com](http://www.ga-foils.com)



Der Winkel des Heckflügels lässt sich mit unterschiedlichen Adaptern verstellen (rechts).

## GUNSAILS Hy-Foil Free 1050



**Rot wie die Feuerwehr,** lässt das Foil von Gunsails nichts anbrennen. Schon der Lieferumfang ist vorbildlich: mit allen Schrauben sauber in einer Pillendose sortiert, zwei Carbon-Flügeln, alles in einer soliden Tasche. Der 85 Zentimeter lange Mast ist sehr steif in alle Richtungen und bei normalen Foilbedingungen ausreichend lang mit genügend Reserven. Diese sind aber dank des sehr gut berechenbaren Foilverhaltens kaum erforderlich. Der Flügel kommt auch bei leichtestem Wind sehr früh hoch – zwei, drei Pumpzüge reichen in der Regel – und baut dann schnell und konstant Auftrieb auf. Das erlaubt eine sportlich angekantete Fluglage mit viel Vorlage und Druck auf den Frontflügel und viel Speed bereits bei leichtem Wind. Dabei wirkt das Foil gut steuerbar, aber nicht nervös – und in der Rauf-Runter-Achse sehr berechenbar. Das Foil zählt vor allem bei Mittelwind zu den schnellsten. In der Halse bleibt es lange oben, geht bevorzugt durch mittlere Radien, verträgt aber auch ganz gut Druck. Mit einer Distanzscheibe am Heckflügel lässt sich der Auftrieb etwas drosseln, dann reicht weniger Vorlage für eine sehr gute Kontrolle über das Foil auch in kräftigeren Böen. Fazit: Top-Freeracefoil.

**Preis:** 899 Euro

**Technische Daten**  
**Gewicht\*:** 5,4 kg  
**Frontflügel:** 1050 cm<sup>2</sup> / 90,5 cm  
**Heckflügel:** 316 cm<sup>2</sup> / 48,2 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 95 / 95,5 cm  
**Mast\*:** 82,5 cm  
**Boxsysteme:** Tuttle-/DeepTuttlebox/2xUS/Powerbox



**+ Leichtwind, Speedpotenzial, Kontrolle**  
○ –  
■ –

**Gun Sails GmbH, Tel.:** 06893/801132  
[www.gunsails.com](http://www.gunsails.com)



Solide Verbindungen und gut sortierte Schrauben.

## INDIANA HP 1050 X-AR



**Gleich zwei komplette Set-ups** standen uns von Indiana zur Verfügung. Den besten Trimm empfanden wir mit den Flügelgrößen 1050/520. Damit lässt sich flott und recht komfortabel cruisen. Um die Längsachse liegt das Board mega stabil in der Luft, um die Querachse dagegen sehr lebendig. Diese Charakteristik bietet maximales Potenzial zum Pumpen mit den Beinen, das gelingt folglich in Windlöchern auch mit keinem Foil besser. Auch beim Angleiten lässt sich Segel- und Boardpumpen gut kombinieren und ein sehr früher Take-off einleiten. So wirkt das Set fast mehr wie ein Wing-Foil im Windsurfeinsatz. Auch mit maximalem Anstellwinkel hinten (+2 Grad) erfordert das Board bei dichtgehaltenem Segel zusätzliche Belastung über den hinteren Fuß, um die Nase oben zu halten. Bei eher aufrechter Surfhaltung und nur moderater Segelkraft wirkt das Foil deutlich stabiler und besser ausgetrimmt. Wir würden es daher eher mit kleineren Segelgrößen und etwas unterpowerd fliegen, denn es hat reichlich Leichtwindpotenzial. Ankanten lässt sich das Foil auf der Geraden kaum, und in Halsen fallen die Radien weit aus, allerdings mit sehr viel Durchgleitpotenzial. Fazit: Komfortabler Leichtwind-Freerider für kleinere Segelgrößen.

**Preis:** 1699 Euro

**Technische Daten**  
**Gewicht\*:** 5,2 kg  
**Frontflügel:** 1300 cm<sup>2</sup> / 95,5 cm  
**Heckflügel:** 354 cm<sup>2</sup> / 52,5 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 90 / 94 cm  
**Mast\*:** 91 cm  
**Boxsysteme:** 2xUS/Deep Tuttlebox/Tuttlebox



**+ Leichtwind, Pumpen, weite Halsen**  
○ –  
■ –

**White Wave GmbH, Tel.:** 0041445868618  
[www.whitewave.ch](http://www.whitewave.ch)



Die Verbindungselemente wirken sehr ausge-tüffelt, besonders zwischen Mast und Fuselage.

## NAISH Wind Wing HA 914 Carbon



**Das sportliche High-Aspect-Upgrade** dürfte vor allem auch für Naish-Fans der ersten Foilstunde eine interessante Alternative sein. Im Vergleich zum klassischen Wind-Wing 1150 benötigt die etwas kleinere, aber sportlich gestreckte Version allerhöchstens einen Hauch mehr Wind, wird dann aber deutlich schneller. In diesem Feld bietet das HA 914 eine ausgewogene Kombination aus frühem Lift, viel „easy Foiling“ und genügend Speed. Zumindest der sportliche Freerider wird sich am Speed erlaben. Das Foil folgt aber weiterhin der bekannten Naish-Philosophie: nicht unbedingt für Riesensegel oder für einen Fahrstil mit stark angekantetem Board entwickelt. Wer sich im Racemodus nach Luv lehnen will, sollte sich von der aggressiven Optik nicht verführen lassen, das Naish bietet nicht den dafür benötigten Gegendruck. Es bevorzugt die recht plane Gleitlage und erreicht seinen Speed eher elegant, mit wenig Krafteinsatz und mehr aufrechter Segelstellung auf dem Board. Der hochglänzende 100-Prozent-Carbonmast wirkt sehr nobel, treibt aber auch den Preis. Für 620 Euro weniger liegt ein Carbon 30 im Paket. Fazit: Ein flottes Foil für leichten und mittleren Wind. Eher für flottes Freeriden als für Free-Racer.

**Preis:** 2538 Euro

**Technische Daten**  
**Gewicht\*:** 4,98 kg  
**Frontflügel:** 914 cm<sup>2</sup> / 87 cm  
**Heckflügel:** 280 cm<sup>2</sup> / 45 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 95 / 101,5 cm  
**Mast\*:** 95 cm  
**Boxsysteme:** 2xUS/Deep Tuttle (m. Adapter)



**+ Leichtfüßig, flott**  
○ –  
■ –

**Kailua Sports, Tel.:** 0431/53020200  
[www.naishsails.com](http://www.naishsails.com)



Guter Schutz für alle Teile (rechts).

## NEILPRYDE Glide Wind HP 13



Die **Abstimmung** in der Farbgebung zwischen Foil und aktuellem Foilboard erreicht keine Marke wie NeilPryde und JP. Die gold eloxierte Fuselage wirkt aber auch solo schon sehr edel. Auf dem Wasser benötigt der Executive-Flieger bei passiver Fahrweise ein paar Meter mehr für den Startvorgang – und etwas mehr Belastung mit dem hinteren Fuß. Mit aktivem Pumpen über die Beine lässt sich das Foil dagegen schon bei sehr wenig Wind nach oben liften. Die agile Lage um die Querachse erleichtert das Anpumpen oder Springen, erfordert aber im Reiseflug mehr Aufmerksamkeit im Cockpit. In Böen will das Foil aktiv gesteuert werden. Wer nur müde an der Gabel hängt, wird vom lebendigen Foil-Verhalten schnell geweckt. In der Halse möchte es durch Heckbelastung obengehalten werden, bietet dann aber viel Auftrieb auch noch bei sehr langsamem Flug am Halsenende. In der Speedwertung bietet das Glide etwas mehr Potenzial als das Starboard Superflyer, allerdings nicht dessen extrem einfache Flugkontrolle. Am Ende spielen beide in der gemäßigten Freeride-Liga, denn für Freerace-Ansprüche lässt sich das Foil nicht kernig genug ankanten. Fazit: Ein Leichtwind-Manöver-Foil, eher für kleinere Segelgrößen.

## NEILPRYDE FR 90

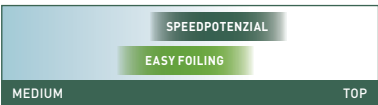


Einige **Race-Gene** kann das FR 90 nicht verbergen: Die elegante Anbindung des Frontflügels ist die gleiche wie beim superschnellen SLR, ebenso sind die Anordnungen der Flügel und des Mastes auf der Fuselage stark an dessen Design angelehnt. In der Startphase benötigt das Foil einen Tick mehr Speed als ein Gunsails, startet aber früher als das Starboard Race. So lassen sich in Ruhe die Füße in die Schlaufen sortieren, bevor das Foil durchstartet. Die Fluglage bleibt agil um beide Achsen und erfordert einen etwas geübten Piloten – eröffnet aber auch ein sehr hohes Speedpotenzial. Dabei tendiert das Foil dazu, die Nase runterzuziehen, was mit Belastung des hinteren Fußes ausgeglichen werden kann – und normalem Gleitwindsurfen ähnlich ist. Auch zwei Distanzscheiben für mehr Winkel am Heckflügel verändern diesen Charakter nicht. Beim Einleiten der Halse ist daher ebenfalls ein flinker Fuß gefragt, um nach dem Rausschlüpfen aus der Heckschleife sofort wieder das Board hinten zu belasten. Dann sind aber schnelle Foilhalsen möglich. Auf der Geraden kantet das Board mittelstark auf. Die Masten der ersten Serie pfeifen sehr laut, ein Tausch ist geplant. Fazit: Schnelles, agiles Foil mit etwas höherem Anspruch.

**Preis:** 1278 Euro

### Technische Daten

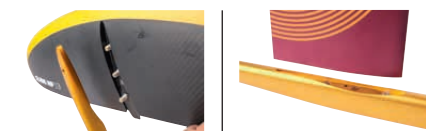
**Gewicht\*:** 4,76 kg  
**Frontflügel:** 1300 cm<sup>2</sup> / 80 cm  
**Heckflügel:** 220 cm<sup>2</sup> / 38,5 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 80,5 / 82,5 cm  
**Mast\*:** 84,5 cm  
**Boxsysteme:** Powerbox/Tuttlebox/2xUS



### + Manöver, Cruising

○ –  
■ –

**Pryde Group GmbH**, Tel.: 089/6650490  
[www.neilpryde.com](http://www.neilpryde.com)



Alle Verbindungen sind, wie ebenfalls beim FR 90, auf gute Biegesteifigkeit ausgelegt.

**Preis:** 1378 Euro

### Technische Daten

**Gewicht\*:** 4,78 kg  
**Frontflügel:** 1000 cm<sup>2</sup> / 90 cm  
**Heckflügel:** 225 cm<sup>2</sup> / 40 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 83 / 90 cm  
**Mast\*:** 83,5 cm  
**Boxsysteme:** Powerbox/DeepTuttlebox/2xUS



### + Speedpotenzial

○ Anspruchsvoller zu Foilen  
■ Erste Mastserie „pfeift“

**Pryde Group GmbH**, Tel.: 089/6650490  
[www.neilpryde.com](http://www.neilpryde.com)



Mittels Plättchen lässt sich der Winkel des Heckflügels einstellen (Mitte).

## RRD Dynamic WS Alu Set



Das **RRD zeigt eindrucksvoll**, dass auch ein preiswerteres Foil mit Alumast durchaus sportliches Feeling und Leistung erbringen kann. Der 85er Mast ist steif und mit unterschiedlichen Adaptern auf verschiedene Boxsysteme anpassbar. Der kleine Flügel erfordert zum Abheben etwas mehr Speed – also größere Segel oder Pumphilfe – wie ein F4 Freerace oder Starboard Race. Im Tiefflug reagiert es gut auf Fußsteuerung, wirkt lebendig um die Längsachse des Boards, aber ziemlich stabil und angenehm moderat reagierend um die kritische Querachse (rauf-runter). Es lässt sich gut ankanten und mit Druck auf den Front Wing im Racemodus bewegen. Die Geschwindigkeiten sind ab mittlerem Druck im Segel gut. Mit viel Speed geht es bevorzugt in die Halse, es hält stabil die Kurvenlage und die Flughöhe. Geschwindigkeit ist dabei aber angesagt, das schnittige Foil ist kein Untersatz für Zeitlupen-Manöver. Die Fluglage ist gut ausgetrimmt, Einstellmöglichkeiten sind nicht vorgesehen – mit unserem 7,0er Testsegel harmonisierte das Foil bestens. In Böen steigt der Auftrieb dosiert, was sich gut durch Belastung kontrollieren lässt. Fazit: Sportliches, schnelles Foil für größere Segel oder entsprechend etwas mehr Wind.

**Preis:** 1499 Euro

### Technische Daten

**Gewicht\*:** 5,65 kg  
**Frontflügel:** 768 cm<sup>2</sup> / 84,3 cm  
**Heckflügel:** 281 cm<sup>2</sup> / 50 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 110 / 110 cm  
**Mast\*:** 83,8 cm  
**Boxsysteme:** Tuttlebox/2xUS



### + Speedpotenzial, Kontrolle

○ –  
■ –

**Pryde Group GmbH**, Tel.: 089/66504932  
[www.robertoriccidesigns.com](http://www.robertoriccidesigns.com)



Die Fuselage wird vierfach verschraubt, der Adapter ist für Tuttle und Doppel-US geeignet.

## SLINGSHOT Phantasm

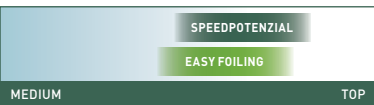


Wie beim **Juwelier** wird das Slingshot in nobelster Verpackung präsentiert. Der 12-K-Carbonmast (Alumasten sind ab 309 Euro erhältlich) kommt in einer eigenen, robusten und edlen Tasche. Auf dem Wasser hat das Slingshot besonders im unteren und mittleren Windbereich sehr viel zu bieten. Mit gut 1200 cm<sup>2</sup> Fläche geht es mit minimaler Pumphilfe in den Flug über und läuft nur auf den ersten Metern, in der beeindruckenden Beschleunigungsphase, noch etwas unruhig. Es stabilisiert sich aber zunehmend und bietet im gesamten Leichtwindpektrum viel Speed bei guter Kontrollierbarkeit. Lautlos und mit sehr wenig Fahrwiderstand scheint das Foil tatsächlich durchs Wasser zu fliegen, der lange Mast sorgt dabei für ein sehr erhabenes Gefühl. Es reagiert in der Flughöhe ruhig, moderat und gut kontrollierbar. Das Foil bietet bestes Durchgleiten in Windlöchern wie in der Halse – und erlaubt sportliche, schnelle Turns, trägt aber auch bei geringer Eingangsgeschwindigkeit sehr lange weiter durch gemächliche Halsen. Das Foil lässt sich auf der Geraden nicht extrem aufkanten, überzeugt aber mit einer gefühlt von Windlöchern unbeeinflussten Durchschnittsgeschwindigkeit. Fazit: Sportliches, edles Leichtwindfoil.

**Preis:** 2408 Euro

### Technische Daten

**Gewicht\*:** 5,1 kg  
**Frontflügel:** 1263 cm<sup>2</sup> / 92,5 cm  
**Heckflügel:** 280 cm<sup>2</sup> / 40 cm  
**Fuselage/Gesamtlänge\*:** 87 / 88,5 cm  
**Mast\*:** 104 cm  
**Boxsysteme:** 2xUS/Tuttlebox (mit Adapter)



### + Leichtwind, Speedpotenzial, Kontrolle

○ –  
■ –

**SSB Handelsagentur**, Tel.: 0431/3180295  
[www.slingshotsports.de](http://www.slingshotsports.de)



Alles in edler Anmutung: Die hochwertigen Schrauben sind sogar graviert (Mitte).



## STARBOARD Race Evolution



**Schraubst du noch?** Oder foilst du schon? Diese kleine Neckerei müssen sich Starboardfahrer bei der Arbeit an ihrem besonders gründlich zu verschraubenden Gerät gefallen lassen. Auf dem Wasser lässt sich der kleine Zeitverlust aber leicht wieder aufholen. Denn das Race Evo überzeugt mit sehr guter Geschwindigkeit, kombiniert mit ebenfalls sehr einfacher Kontrollierbarkeit. Mit keinem anderen Foil ist es ähnlich leicht und sicher, so hohe Geschwindigkeiten jenseits der 40 km/h zu erreichen. Dabei hält es vor allem in der Höhenkontrolle seine Position ohne großes Zutun und vermittelt maximale Sicherheit. Jedes Steigen und Sinken verläuft vorhersehbar und lässt ausreichend Zeit, zu reagieren. Es lässt sich sehr gut nach Luv ankanten und vermittelt so ein sehr sportliches Freerace-Feeling mit sehr gutem Amwind-Potenzial, das sich auch bei objektiven Speedmessungen wieder findet. Mit etwas Pumpunterstützung startet es ordentlich und fliegt in Turbulenzen auch lange und ruhig weiter. An Land sind der lange Mast und die lange Fuselage etwas unhandlich, auf dem Wasser sorgt dies für Flugstabilität und sehr gute Reserven in der Höhe. Fazit: Ein hochpreisiges, aber auch sehr hochwertiges Foil mit allerbestem Freerace-Potenzial.

**Preis:** 2768 Euro

### Technische Daten

**Gewicht\*:** 5,8 kg

**Frontflügel:** 800 cm<sup>2</sup> / 80,3 cm

**Heckflügel:** 255 cm<sup>2</sup> / 40 cm

**Fuselage\*/Gesamtlänge\*:** 111,5 / 113,5 cm

**Mast\*:** 95,5 cm

**Boxsysteme:** Deep Tuttlebox



+ Geschwindigkeit, Kontrollierbarkeit

○ Preis, etwas "sperrig" an Land

—

APM Marketing GmbH, Tel.: 08171/387080

www.star-board.com



Der Carbonmast wird sorgfältig verschraubt. Ein Alumast ist alternativ erhältlich.

**Preis:** 2669 Euro

### Technische Daten

**Gewicht\*:** 5,0 kg

**Frontflügel:** 1300 cm<sup>2</sup> / 82 cm

**Heckflügel:** 330 cm<sup>2</sup> / 59,5 cm

**Fuselage\*/Gesamtlänge\*:** 98,3 / 100,8 cm

**Mast\*:** 85,5 cm

**Boxsysteme:** Deep Tuttlebox



+ Leichtwind, "Easy Foiling", Kontrolle

○ Speedpotenzial limitiert

—

APM Marketing GmbH, Tel.: 08171/387080

www.star-board.com



Verschraubungen sind solide, die Adapter für unterschiedliche Winkel am Heckflügel elegant.

## STARBOARD Superflyer Carbon



**Einfacher und ruhiger** als mit dem Superflyer fliegt man wohl nur mit einem Heißluftballon. Nach einem, spätestens zwei beherzten Zügen am Segel lifet dich der 1300er Flügel nach oben und hält dann Kurs und Höhe nahezu so stabil wie die Wuppertaler Schwebebahn. Böen oder Fehlbelastungen? Natürlich reagiert das Foil darauf – aber in Superzeitupe und mit den geringsten Ausschlägen. Diese Charakteristik begleitet dich auch durch die Halse, kleine oder größere Belastungsfehler bringen das Foil nur wenig vom Kurs ab – der Fußwechsel gelingt einfacher als auf allen anderen Foils. Allerdings zählt der Superflyer auch ganz klar zur Freeride-Klasse und nicht zur Gattung Freerace. Das Foil lässt sich gut mit Vorlage belasten und zumindest leicht ankanten. Dabei erzielt man einen guten Winkel, aber keine atemberaubenden Geschwindigkeiten: Die 1300 Quadratzentimeter gut gefütterter Frontflügel haben auf allen Kursen einen eingebauten Topspeed, der den komfortorientierten Freerider nicht limitiert, einem angehenden Freeracer aber eindeutig zu niedrig abgeregelt sein dürfte. Die idealen Segel sind nicht größer als maximal sieben Quadratmeter. Fazit: Extrem komfortables Freeridefoil mit dem Prädikat „einfachste Foilhalse“.



## VOM CHOPHOP ZUM FRONTLOOP

Jetzt 3x SURF mit der Fahrtechnik-Serie bestellen!

## FAHRTECHNIK DIE NEUE 3-TEILIGE SERIE AB SURF 10/22

- Springen – Materialwahl & Setup, Vorübungen zum Frontloop
- Spinloop – Technik & typische Fehler
- Vom Spinloop zum Stalled Forward – Technik, Timing & typische Fehler

## DEINE VORTEILE

- 3x SURF für nur 13 € (statt 18 €)
- Ein Geschenk deiner Wahl
- Keine Ausgabe der Fahrtechnik-Serie verpassen

## DEIN GESCHENK, z. B.



## JETZT ABO MIT DER SERIE SICHERN:

🔗 <https://abo.surf-magazin.de/04503b/>

☎ +49 (0)521 - 55 99 55

Bei telefonischer Bestellung bitte die Kampagnennummer 04503 angeben.

