



Tack till:
Kona Windsurfing



PÅ FLYKT UNDAN REGNET – PÅ JAKT EFTER VINDEN

text: Richard Sjösten foto: Peter Gunnars

Med en klassisk surfbuss i ny kostym ger vi oss iväg på en resa för att testa sporten som var ballast på 80-talet – vindsurfing. Största utmaningen på resan visar sig dock inte vara surfandet.



SKA VI LITA på statistiken borde en stor del av er läsare ha vindsurfat på 80-talet. Det var nämligen då vindsurfingboomen slog vitt och brett och såväl gammal som ung hade svårt att värja sig mot den nya flugan. På bara några år gick det från en helt okänd företeelse till att bli världens snabbast växande sport. Alla skulle vindsurfa, det var det coolaste. Att sporten dessutom blev en officiell OS-gren lagom till spelen i Los Angeles 1984 gjorde inte saken sämre.

I insjöar och runt kusten i Sverige poppade färgglada farkoster upp en efter en och själv stod jag där som tioåring och vinglade på en bräda iklädd badbyxa och chockrosa flytväst. Med en svårstyrd gigantisk bräda, litet tålamod och ett brinnande motorintresse blev dock min vindsurfingkarriär kort. Väldigt kort.

Samma sak hände med sporten. Efter ett galet åttital hamnade vindsurfing på dekis under andra hälften av nittioalet, i alla fall hos gemene man. Nya actionsporter snodde fokus och sedan dess har vindsurfingen faktiskt inte lyckats hämta sig och återfå sin forna glans. Tills nu då kanske.

FÖR ANLEDNINGEN TILL att jag nu, trettio år senare, återigen halar mig upp på en vindsurfingbräda stavas Volkswagen Transportbilar. Det tyska moderbolaget är nämligen sponsorer till landets nationella vindsurfingserie, Multivan Windsurf Cup, och det måste innebära att sporten är på väg tillbaka, eller hur? Nu har vi tagit oss till platsen där Tysklands största årliga surfevent

”VEM MINNS INTE STIG-HELMERS VINDSURFANDE I SOS SÄLLSKAPS-RESAN?”

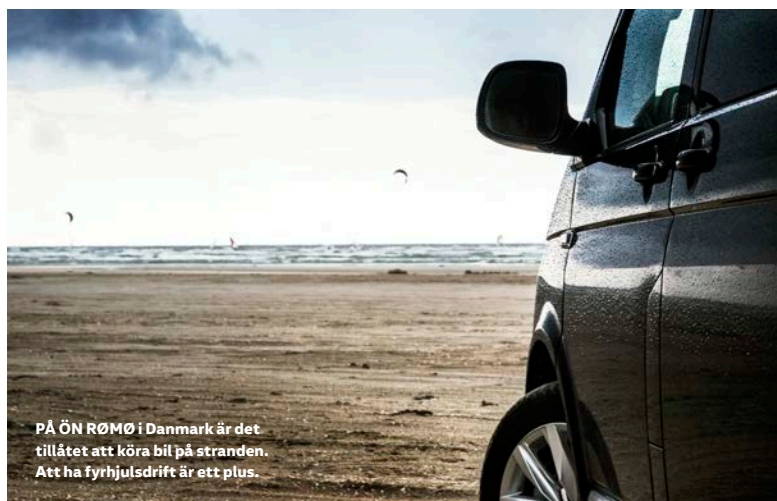
hålls och den exklusiva tyska semesterön Sylt för att återupptäcka vindsurfingen.

Men vi backar bandet något. Det var den här detaljen med vädret.

NÄR VI SLÄCKER lampan för kvällen i tyska Burg auf Fehmarn öser regnet ner utanför fönstret och vi kollar febrilt i väderapparna för att hitta var förhållandena är bäst – och regnet minst. För bevisligen är det fler än vi svenskar som har en tveksam sommar, för snart inser vi att det är lättare sagt än gjort att hitta en surfspot med sol och lagom med vind.

Morgonen därpå däremot har allt ändrat sig igen. Det fina vädret har flyttat sig norrut och återigen lovas sol på öarna Sylt och Rømø. Sagt och gjort, 86 mil hemifrån tankar vi upp vår svarta Multivan för första gången på resan och tar återigen sikte rakt västerut mot de två öarna i Nordsjön.

DET ÄR LÄTT
att trivas
bakom ratten
på en Multivan.
Förändringarna
interiört jämfört
med förra
generationen
(år 2003–2015)
är stora.



PÅ ÖN RØMØ i Danmark är det
tillåtet att köra bil på stranden.
Att ha fyrhjulsdraft är ett plus.



FÖRSTA DAGEN PÅ brädan gick bättre än väntat.
På bilden surfar vi med både uppblåsbar rigg och
uppblåsbar bräda från tillverkaren Kona.



KONA ÄREN svensk tillverkare av surfutrustning. Med på resan
hade vi en uppblåsbar bräda med uppblåsbar rigg. På taket hade
vi två hårda brädor Kona Molokai 9.6. Läs mer på konaone.se

"86 MIL HEMIFRÅN TANKAR VI UPP VÅR SVARTA MULTIVAN FÖR FÖRSTA GÅNGEN!"

JAG LÅTER FOTOGRAF PG ta ratten och själv sätter jag mig längst bak i soffan, lägger upp benen på den nedfällida snurrfåtöljen framför mig och viker upp datorn. Här bak sitter man fint och den elektroniska röstförstärkaren mellan fram- och baksäte gör att vi fortfarande kan hålla en konversation i normal samtalston, trots att farten bitvis är hög längs autobahn. Det enda som dämpar vårt tempo något är surfbräddor på taket. Prestanda räcker annars väl till och de 204 hästarna och massiva vridmomenten på 450 newtonmeter gör att en Multivan inte ens hindrar tempot i den yttersta "bråttomfilen".

Och lika behagligt som jag har det i soffan

har PG det vilsamt bakom ratten, trots det med svenska mått mätt höga tempot. Den adaptiva farthållaren anpassar hastigheten efter bilarna framför och tillsammans med den smidiga DSG-växellådan blir arbetsmiljön trivsamt för föraren.

MULTIVAN ÄR SEDAN i mitten av åttioalet namnet på toppmodellen när det kommer till maximal komfort för den stora familjen eller för de som har en skrymmande hobby. En flexibel inredning och de stora utrymmena skämmer snabbt bort "bussägarna". Tidigare modeller av den klassiska ikonen har haft samma grundfilosofi, Volkswagen Samba till exempel. Den kallades Lyxbuss i Sverige



när den dök upp på femtitalet och såldes som den perfekta bilen för att göra dags-turer med i alperna. Toppversion på den tiden hade inte mindre än 23 fönster, vilket skapade en fantastisk panoramavvy för passagerarna.

RUNTOMSIKTEN I SENASTE versionen är inte fy skam den heller, trots att vi inte har i närheten av 23 rutor. När vi senare samma dag rullar ut på sandstranden på danska Rømø är vyn minst sagt bländande. Sand och blått hav runt om. Genom takluckan syns en blå himmel med mörka moln. Inte perfekt, men det är helt klart bättre än hur dagen startade.

NÄSTA PROBLEM UPPSTÅR dock när vi sticker ut huvudet. I den skyddade kupén inser vi inte hur mycket det blåser. Väderapparna har lovat max åtta meter per sekund. Verkligheten är någon helt annan. Här kan inte nybörjare som vi surfa, slår vi snabbt

fast och bestämmer oss för att lämna Sylt och Rømø. Vinden tilltar och ligger stadigt på arton meter per sekund när vi rullar på biltåget som tar oss mot fastlandet igen. Tåg? Ja, det finns nämligen ingen bilväg till det tyska semesterparadiset Sylt. Det enda sättet att ta sig till och från är via bilfärja från danska ön Rømø, eller med biltåg från tyska Niebüll.

Att ge sig ut i hård vind och höga vågor känns inte lockande, framför allt inte eftersom vi har nybörjarutrustning för lätta vindar med oss. Dessutom försvinner solen lika snabbt som den kommit och det jämngråa vädret som håller stora delar av Europa i ett fast grepp breder ut sig över himlen.

FULL GAS, PG! gascar jag från den bakre soffan och vaknar upp knappt femtio mil därifrån i tyska Rügen. Efter en nattstint längs tyska landvägar möts vi äntligen av sol och vind i en perfekt kombination.

VOLKSWAGEN MULTIVAN HIGHLINE TDI 204 DSG 4MOTION

Motordata:

Tvårställd fyrcylindrig rak dieselmotor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Slagvolym 1 968 cm³, common rail bränsleinsprutning, turbo.

Axelavstånd/längd/bredd/höjd 300, 489, 190, 199. Skivbromsar fram och bak. Individuell hjulupphängning med spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram McPehrson fjäderben och undre triangellänkar, bak snett bakåtriktade triangelbärramar.

Effekt hk/kW, Nm

204/150, 450

Förbrukning blandad körning (l/100 km)

6,8

CO₂-utsläpp (g/km)

178

Acceleration 0–100 (s), toppfart (km/h)

10,1, 199

Priser inkl. moms (SEK)

Multivan Highline TDI 204 DSG 4Motion från
550 800

Multivan finns från
336 000





MULTIVAN WIND CUP

Multivan Wind Cup är den största av de nationella regattorna i vindsurfing i Tyskland, och hålls under 2017 för 25:e gången. Serien lockar både tyska stjärnor och internationella proffsseglare. På bilden Vincent Langer som lyckades knipa titeln Formula Windsurfing världsmästare 2017 på första tävlingen för säsongen på tyska Sylt. Passande då han är ambassadör för Volkswagen Transportbilar.

RÜGEN ÄR TYSKLANDS största ö och sträcker sig norrut upp i Östersjön. Nu gäller det att skynda, snabbt får vi brädorna i vattnet och drar på oss våtdräkterna. Nu eller aldrig.

– **IN MED RUMPAN, BÖJ PÅ BENEN OCH BAK MED MASTEN**, ropar PG och rycker upp kameran och smattrar av ett gäng bilder.

Han står i badbyxor med vatten upp till knäna och håller sin svindyra Nikonkamera i handen strax ovanför vattnet. Det gigantiska objektivet far ner igen och han fortsätter gorma nya instruktioner, samtidigt som jag ramlar framlänges in i seglet och vidare ner i vattnet. Situationen blir lätt komisk, och några äldre damer som badar lite längre bort blir stående en lång stund och tittar på oss med en förundrad blick.

PG är en gammal vindsurfare och vill mest bara väl. Inte minst vill han ha bra bilder.

Och plötsligt när några av hans kommandon trillat in i mitt huvud och omsatts till fysik i kroppen börjar jag hitta rätt. Det luriga är att samtidigt som man ska hålla balansen och

tänka på hur man står och vinklar masten, ska man också se till att skota rätt. Det fina är dock att det känns direkt när man träffar rätt. Seglets fylls med vind och farten ökar. Wow!

FARTEN ÖKAR ÄNNU mer och vattnet börjar forsa runt brädan. Jag fortsätter längs stranden i fin fart och med starkt självförtroende innan jag plötsligt noterar skyltar med dödsfall på stranden och ett taggtrådsstaket som fortsätter ut i vattnet. Området visar sig vara avstängt och innan jag hinner få stopp på brädan befinner jag mig på en bra bit in på förbjudet område. I Rügen finns många spår av gamla DDR kvar, ett av dem är bevisligen den här nedlagda örlogsbasen. Tidigare var det här bas för torped- och robotbåtar, men nu ligger basen halvt överväxt längs en smal landtunga längst ut på den västra sidan av ön. Senare dyker en tysk äldre herre upp och ber oss om hjälp att ta en bild på sig själv framför grindarna på den stängda basen. Han berättar att han varit befäl här under det kalla kriget.



FULL FART PÅ stranden på Rømø. Arton sekundmeter var dock lite mycket för oss.

”KLASSISKA FOLKABUSSEN HAR HAFT SAMMA GRUNDFILOSOFI.”

EN DEL AV Rügens byar liknar Visby och precis som på den svenska ön väljer många turister att cykla runt och uppleva den härliga mix av bad, natur och kultur som bjuds. Dessutom kommer det hit tusentals turister varje sommar för att höra om den nordtyska piraten Klaus Störtebeker som härjade i Östersjön i slutet av 1300-talet. Av en tillfällighet hamnar vi på ett hotell invid den stora öppna scenen och kan inte undgå att dras in i den påkostade storyn om piraten med skeppet ”Den röde djävulen”. Det maffialiknande piratgänget spred skräck hos bland annat det tyska handelsförbundet Hansans fartyg. Ingen var fredad, vilket också var tydligt i deras fältrop: Guds vänner och allas fiender!

Röveriet upphörde dock snart när Klaus och hans män tillfångatogs och ställdes inför rätta.

UNGEFÄR SAMTIDIGT MED detta, alltså runt år 1400, påstås de första polynesierna börjat vågsurfa på Hawaii. I första hand med bara kroppen, och sedan med någon typ av trästockar. Historierna om surfandets barndom går isär och ingen vet riktigt hur allt började, men det kom att dröja till mitten av 1960-talet innan någon kom på idén att sätta segel på surfbrädan.

WHOOSH! EN MEDELÅLDERS kitesurfare, förövrigt slående lik den gamla Formel 1-världsmästaren



PÅ TYSKA ÖN Rügen hittade vi till slut vad vi sökte. Sol och lagom med vind. Yummie!



SOM NYBÖRJARE PÅ vindsurfing gäller det att hålla tungan rätt i mun. Det blir mycket att tänka på när vinden tar tag i seglet.



VÅR MULTIVAN HIGHLINE var utrustad med både DSG-växellådan, 4Motion fyrhjulsdraft och största TDI-motorn på 204 hästkrafter.

Keke Rosberg, passerar strax bakom mig i över 15 knop. Jag blir så imponerad och överraskad att jag vinglar till och tappar lite fokus innan jag får fart igen.

Det fina med vindsurfing är ändå att tröskeln från att vara total nybörjare, till att faktiskt kunna börja segla, är låg. Men en hyfsad balans kommer man igång mer eller mindre direkt. Utmaningen ligger i att lära sig att styra och vända. Vid den starka frånlandsvind vi har under vår tid på Rügen ligger min trygghet i att det är långgrunt minst 100 meter ut från stranden. Alltså är det bara att hoppa i och vända när det börjar barka åt fel håll.

NÄR JAG GLÖMMER bort mig för en stund och kommer ut på djupare vatten steltnar jag till. Vem minns inte Stig-Helmers vindsurfande i SOS Sällskapsresan? Snabbt försöker jag vända och ta mig in på grundare vatten, och på vägen

in passerar den kitesurfande mannen mig än en gång med inte mindre än tre gånger min hastighet. Ok, you win Keke!

SKILLNADEN I REN fart över öppet vatten jämfört med den nära besläktade kitesurfingen är inte stor – vilket man kan tro till en början. Proffs-vindsurfare har klockat toppfarter på närmare 100 km/h, vilket är jämförbart med kitesurf.

Vad som skiljer sporterna åt är i stället tröskeln för att komma igång. Med kitesurfing pratar vi två dagars torrträning på stranden bara för att lära känna ”seglet” innan det är dags att kliva ut i vattnet och fortsätta grundträning där. Dessutom kräver kite-surfande mer vind och blir det för lite vind, ja då är det bara att vänta. Eller göra som vi gjorde – att jaga rätt på det perfekta vädret.

Har man tillgång till en Multivan är det bevisligen inget större besvär.