

Optisch ein echter Ion! Die Verbesserungen findet man in den Details.



# NOVA ION 5



Mit dem Ion 4 hat Nova einen „Blockbuster“ im mittlerweile wichtigsten Segment, der Low-B-Klasse, gelandet. Sein Nachfolger musste damit in sehr große Fußstapfen treten ...

von Franz Altmann

Fotos: Norbert Aprissnig, Franz Altmann



**W**aren es ehemals die Mentoren, die in Scharen Startplätze besiedelten und in ganzen Rudeln an der Wolkenbasis anzutreffen waren, so verschiebt sich dieser Trend nun immer mehr in Richtung des Intermediate-Einsteigers Ion. Die „eierlegende Wollmilchsau“ konnte so viele Kunden überzeugen, dass sie den Mentor 2 als erfolgreichsten Schirm der „Nova-Neuzeit“ ablöste. Das Rezept ging voll auf: semileicht konstruiert, leistungstark, trotzdem sehr sicher und mit einem ansprechenden, thermikorientierten Handling versehen, um ihn auch für erfahrene Piloten interessant zu machen.

Der Ion 5 sollte natürlich an diese Charakteristik anknüpfen und sie verfeinern. Der Hersteller verspricht, die Stärken des Ion 4 auf ein neues Niveau gehoben zu haben. Ein Gerät für alle: vom Anfänger bis hin zum versierten Streckenflieger!

### KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

„Gar nicht so anders“ – so das erste Zwischenfazit, wenn man die technischen Daten des Ion 5 mit denen seines Vorgängers vergleicht. „Homöopathische“ Änderungen in Fläche, Streckung und Gesamtleinenmetern lassen den

Verdacht keimen, dass es sich beim Ion 5 eher um ein Makeover handelt als um eine komplett neu gedachte Konstruktion. Und tatsächlich: „Evolution statt Revolution“ tönt der Hersteller. Wie sein Vorgänger besitzt der Ion 5 eine doppelt 3D-geshapte Eintrittskante mit dem abgesetzten Untersegel („Air Scoop“) für konstanten Innendruck über sämtliche Anstellwinkelbereiche. Außerdem kommen abermals dieselben Smart Cells zum Einsatz – unterschiedliche Zellbreiten für eine homogene Kraftverteilung. Was ist nun anders und woher kommt die postulierte Leistungssteigerung? Wir haben mit dem Headdesigner Philipp Medicus gesprochen.

Die wesentliche Neuerung sei ein deutlich verändertes Ballooning und damit eine optimierte Spannungsverteilung. Möglich wurde das laut Medicus durch eine Modellierungs-Software, die für jedes Schirmsegment die auftretenden Kräfte ermittelt, um darauf aufbauend das Ballooning zu berechnen. Das minimiert einerseits Verzug und Faltenbildung und verhindert andererseits zu viel Ballooning und damit unnötigen Widerstand.

Ein weiterer Unterschied zum Ion 4 ist durchaus sichtbar: Der Außenflügel wurde in seiner Grundform adaptiert und besitzt hier zudem

ein anderes Profil als schirmmittigt. Diese Änderungen in Form und Profil seien hauptverantwortlich für die Leistungssteigerung, die so markant ausgefallen sei wie bei kaum einem anderen Nova-Modell im Vergleich zu seinem Vorgänger, wie der Designer erzählt.

Das Tuch stammt von Dominico, besitzt jedoch eine neuartige Beschichtung, die es UV-beständiger und damit langlebiger macht, wie Nova aus eigenen Versuchsreihen weiß. Es ist außerdem marginal leichter. Einen kleinen Nachteil hat es jedoch: Es ist deutlich glatter. Auf Schnee kann es schon mal vorkommen, dass der Flügel partout nicht liegenbleiben will. Auch das Packen erfordert eine gewisse Routine respektive einen Concertina Bag, da das Segel aalgleich zwischen den Fingern davonflutscht.

Das Leinensetup wurde ebenfalls vom Vorgänger übernommen: ein reines Dreileinen-Setup ohne Stützleinen auf einer vierten Ebene am Schirm mit ummantelten Dyneema-Stammleinen (drei A-, drei B- und drei C-Stammleinen) sowie unummantelten Kevlar-Galerieleinen. Neu wurde jedoch die Bremsanlenkung gestaltet, die ein Resultat aus unzähligen Testflügen ist. Darüber hinaus finden sich am Stabulo sowie an der Bremse die neue Liros PPSLS 65 – eine hauchdünne (Ø 0,76 mm) Version der

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)					
Hersteller	Nova, Auweg 14, A-6123 Terfens +43 (0)5224 66026, <a href="http://www.nova.eu">www.nova.eu</a>				
Vertrieb	D: Nova, Auweg 14, A-6123 Terfens +43 (0)5224 66026, <a href="http://www.nova.eu">www.nova.eu</a> CH: High Adventure, 6383 Dallenwil, Tel. +41 (0)628 01 30, <a href="mailto:info@high-adventure.ch">info@high-adventure.ch</a>				
Produktion	Nova-eigene Produktion in Ungarn und Vietnam				
Konstrukteur	Philipp Medicus				
Testpiloten	Mario Eder, Ferdinand Vogel, Marcell Schrittwieser, Fabian Gasteiger, Philipp Medicus				
Größen	XXS	XS	S	M	L
Zellenanzahl	51	51	51	51	51
Startgewicht (kg)	55–80	70–90	80–100	90–110	100–130
Fläche ausgelegt (m²)	22,06	24,31	26,69	29,12	31,44
Fläche projiziert (m²)	18,52	20,51	22,49	24,51	26,52
Spannweite ausgelegt (m)	10,67	11,20	11,74	12,26	12,74
Spannweite projiziert (m)	8,07	8,50	8,90	9,29	9,66
Streckung ausgelegt	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16
Streckung projiziert	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52
Kappengewicht (kg)	3,95	4,30	4,65	4,95	5,25
Gesamtleinenlänge (m)	215	227	239	248	259
Vtrimm (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Vmax (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis inkl. Mwst. (€)	3708,-	3708,-	3708,-	3708,-	3708,-
Gütesiegel LTF/EN	B	B	B	B	B
Lieferumfang	Rucksack, Beschleuniger, Windsack, Reparaturset, Handbuch				



Überzeugend beim Start: Der Ion 5 weiß bei allen Startbedingungen zu begeistern



Einfaches Manöver mit mittlerer Effizienz:  
das Anlegen der Ohren

„Wunderleine“ PPSL 191 mit 65 daN Bruchlast. Bei den Tragegurten gibt es ebenfalls nur eine kleine Änderung: die Rückkehr zu Bremsrollen, welche die Keramikösen ablösen. Diese Lösung sei laut Nova die gefühlte Einschätzung der Marktnachfrage.

## START

Die Startvorbereitungen fallen einfach aus: Das Leinensetup kann maximal an den Gabeln zwischen den ummantelten Stamm- und den unummantelten Topleinen ein paar Kringel ausbilden, die sich meist gut auseinanderschütteln lassen. Wer umsichtig packt, kennt dieses Phänomen vermutlich nicht. Die geringe Streckung erfordert keine spezielle Auslegeform. Wie bereits der Ion 4 ist auch sein Nachfolger ein williger Starter, der nicht lange fackelt, sondern am liebsten schnell nach Luft schnappt und bei etwas Wind über den Piloten „springt“. Eine perfekte Startmaschine, die einzig bei Starkwind rasch Zug entwickeln kann und entsprechend besänftigt werden will. Die Bremsen sind sehr kurz eingestellt – sie besitzen auch im Flug kaum Vorlauf. Das gefällt vor allem beim Fliegen sowie beim Groundhandling und Soaring bei Starkwind. Einzig bei widrigen Startbedingungen sollte der Pilot aufpassen, beim Aufziehen nicht zu deutlich an den Bremsen anzukommen – etwa durch übermotivierter Korrekturen –, um den Schirm nicht ungewollt umzudrehen.

Die Startbedingungen im Testzeitraum waren großteils „Frühlings-Rodeos“. Rückenwind auf Schnee – teilweise im Lee, teilweise im thermikuntersetzten Starkwind. Insgesamt

kann ich dem Ion 5 nur das allerbeste Urteil ausstellen ... verlässlicher geht es kaum!

## FLUGVERHALTEN

Der Ion 5 begleitete mich auf ein paar abenteuerlichen Frühlingsausritten mit allerlei Vorkommnissen – unter anderem zwei unglaubliche Low Safes, aber auch mehrere +6 m/s-(Lee-)Bärte und sogar ein echter „Rolle-auf-Rolle-Vollgasklapper“. In acht Flügen konnte ich mit dem Intermediate knapp 13 Stunden Flugzeit sammeln, darunter ein XC-Flug über 83 km.

## Thermikflug

Der Streckenflug vom 6. April ist ganz bezeichnend für die Eigenschaften des neuen Low-B-Flaggschiffes von Nova. Als Hike-&-Fly-Enthusiast bin ich natürlich ein Fan des Semilight-Konzepts – so bestreite ich den Anstieg an diesem Tag gemütlich per pedes. Am Startplatz dann die Ernüchterung: 10 bis 15 km/h Rückenwind. Nun – das sollte sich doch noch ändern, sobald die Thermik einsetzt. Doch falsch gedacht: Das Windfähnchen bleibt stur. Na gut, dann eben in einer Phase mit leichtem Rückenwind hinaus!

Nach dem Start treffe ich nach beschleunigtem Downwash erwartungsgemäß recht hart den Leebart. Der Ion 5 nickt kurz nach hinten, was er aber selten und nur bei echten Hämmern macht. Jetzt heißt es, schnell eindrehen, um den Anschluss zu erwischen. Mein Flügel lässt sich trotz deutlicher Steuerkräfte unglaublich leicht auf die Seite legen, ganz gleich, welche Kräfte auf ihn einwirken. Dies ist vermutlich auch seine zentralste Eigenschaft: Der

Ion 5 besitzt ein unglaublich wendiges Handling, das schnelles Eindrehen und/oder rasche Richtungswechsel selbst in bockiger Luft ganz selbstverständlich gestaltet. Hier sehe ich auch den größten Unterschied zum Vorgänger – der Ion 5 ist eindeutig wendiger geworden! So kann ich mühelos aus dem Lee aufdrehen und in der uneinheitlichen Vormittagsthermik, die mal anzieht und dann wieder auslässt, aufdrehen. Aufgrund des Windes justiere ich immer wieder ein wenig ins Luv nach, was durch den gesunden Thermikbiss, den der Ion 5 ohne Zweifel besitzt, ganz einfach funktioniert. Das Feedback ist trotz der prallen Kappe nicht schlecht, sodass ich die Luft gut spüre. Die naturgemäß etwas gemächliche Trimmgeschwindigkeit hilft einerseits beim engen Kurbeln, muss aber andererseits ein wenig berücksichtigt werden – immer wieder mahne ich mich dazu, den Flügel etwas mehr fahren zu lassen, vielleicht auch der kurz eingestellten Bremsen wegen.

Ein paar Bärte später ist die Basis erreicht und die erste Querung steht an. Trotz holpriger Wolkenstraße und Gegenwind erkenne ich die hohe Rolldämpfung wieder, die im Grunde im krassen Gegensatz zu der hohen Wendigkeit steht. Mit der Spurtreue ist es hingegen nicht ganz so weit her, immer wieder saugt es mich seitlich etwas aus der Spur, sobald der Schirm Aufwinde wittert.

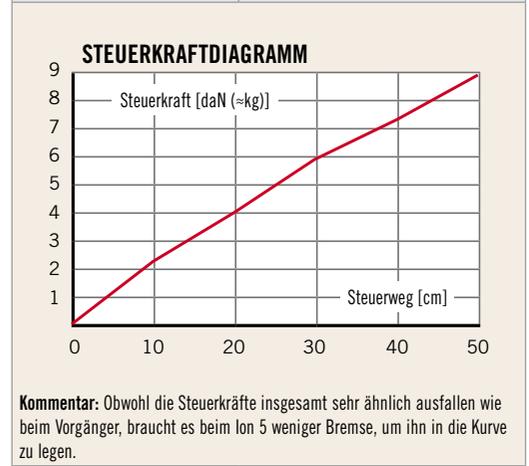
Die engen, harten Kerne an diesem Tag sind im Grunde wie geschaffen für den Ion 5: Immer wieder bin ich erstaunt, wie einfach das schnelle Eindrehen und enge Aufdrehen gelingt. Im Vergleich mit dem Ion 4 hat der Neue sicherlich deutlich an Handling zugelegt,

KONSTRUKTION/MATERIALIEN	
<b>Kappe</b>	Geringe Streckung, dennoch 51 Zellen und Shark Nose (respektive Air Scoop), Semilight-Bauweise, Smart Cells; Obersegel Dominico 20 D (33 g/m <sup>2</sup> ) Untersegel Dominico 20 D (33 g/m <sup>2</sup> ) Rippen: Porcher Skytex 40 Hard, 40 g/m <sup>2</sup>
<b>Leinen</b>	Echte drei Leinenebenen mit ummantelten Stammeinen und unummantelten Topleinen. Stammeinen Liros PPSL 191 / TSL 140 Galerieleinen Edelrid U-8000 series
<b>Tragegurt</b>	Funktionaler 12-mm-Kevlargurt Optionaler Student Riser (20 mm breit und farbig markiert) Optionaler Speedbrake Riser (fürs C-Steering)

EIGNUNG					
	■■■■■				
Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Wettkampfpilot

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)									
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC	
Basis Intermediates: Hohe Sicherheit und ausreichend Leistung für Thermik und erste Streckenflüge. Keine versteckten Macken, gute und ehrliche Sicherheitsreserven. Ein Gleitschirm fürs Leben! Erforderliche Skills/Erfahrung: Gelegenheitspiloten, Genusspiloten und Wenigflieger; mit Einschränkungen Erstschirm nach der Schulung; Grundverständnis für die Materie, sicheres Starten, Thermikfliegen, Soaren und Landen ohne sich selbst und andere zu gefährden. Erforderliche Airtime: ab min. 30 Std./Jahr									
PILOTENKOMMENTAR									
Der Ion 5 ist ein Schirm, der eigentlich alles kann: Er macht am Boden wie in der Luft einfach Spaß, ohne zu überfordern, besitzt trotz gemäßigter Dynamik ein exquisites Handling, eignet sich durch sein leichtes Gewicht fürs Walk & Fly und lässt sich perfekt beim Streckenfliegen einsetzen. Mir hat er wirklich sehr gut gefallen!									
<b>Was uns gefiel:</b> sein Gewicht, sein verbessertes, sportliches Handling, der Thermikbiss, die Gleitleistung									
<b>Was anders ist:</b> das Handling (sportlicher), der Außenflügel in Form und Profil									
<b>Was uns fehlt:</b> ...									

TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	93
Flächenbelastung (kg/m <sup>2</sup> )	3,48
Gurtzeug	Supair Delight 2
Messinstrumente	Skytraxx 2.0, Flymaster Live
Beschleunigungsweg (cm)	45
Gewicht Schirm (kg)	4,8
Vtrimm (km/h)	38
Vmax (km/h)	52



# NOVA ION 5



Markante Verbesserung gegenüber dem Vorgänger: Eine „veränderte Bremse“ sorgt für besseres Handling.

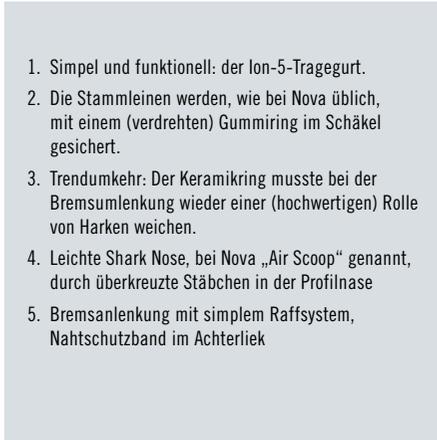
was allem Anschein nach durch die sportliche Trimmung der Bremse möglich gemacht wurde. Was den geübten Piloten erfreut, könnte noch unbeholfenen Einsteigern unter Umständen etwas Gewöhnung abfordern. Der Flügel kann durchaus auch mal ein wenig abtauchen, wenn man es mit der Innenbremse übertreibt, respek-

tive die Außenbremse unbeachtet lässt. Insofern sollte man nur dann beherzt zupacken, wenn man den Innenflügel gerade im Steigen weiß, oder aber in Kombination mit einem Tick Außenbremse, um ihn vor eventuellem Graben zu bewahren. Das ist vor allem dann wichtig, wenn das Steigen mal schwach ist. Ein „Floater“

ist der Ion 5 – wohl durch seine geringe Streckung – eher nicht, insofern muss der Pilot schon etwas darauf achten, den Flügel nicht zu steil zu kurbeln, um nicht unnötig Höhe herzuschenken. Das „Einsammeln“ von Aufwindfetzen ist im Grunde die einzige Disziplin, wo sich der Ion-5-Pilot ein bisschen bemühen muss. Wer sich mal etwas darauf einstellt, wird auch bald mit den Sicheln mitsteigen. An jenem starken Tag freue ich mich über die Wendigkeit und die Tatsache, dass der Schirm durchaus einiges an Kurvenenergie mitnimmt, sofern man mit minimalen Bremseinsätzen kurbelt.

## Beschleunigter Flug

Die Wolken ziehen zusehends gut, ich drehe mit meinen beiden Kameraden immer bis an die Basis, um anschließend gemeinsam die nächsten Berge anzusteuern. Obwohl Gleitvergleiche in bewegter Luft immer schwierig sind, sehe ich mich im Gegensatz zu Gin Explorer und Skywalk Cumeo zumindest nicht im Nachteil, ich kann bis zu einem Flugfehler nach etwa einer Stunde gut mithalten. Die Gleitpassagen fliege ich allesamt mit Halbgas, was ohnehin meine Standard-Reisegeschwindigkeit ist. Mit dem Ion 5 bedeutet das ca. 45 km/h und ein absolut überzeugendes Gleitverhalten, wohl auch durch den guten Thermikbiss, der Heber unterwegs sauber mitnimmt. Das C-Steering verwende ich dabei, um den Kurs zu halten, zum Rausbremsen von groben Unruhen ist der Druck wohl eher etwas zu hoch. Mein Testschirm ist nicht mit dem aufpreispflichtigen Speedbrake-Riser ausgestattet, der die B-Ebene beim Gegenbremsen mitzieht und dadurch die



1. Sempel und funktionell: der Ion-5-Tragegurt.
2. Die Stammleinen werden, wie bei Nova üblich, mit einem (verdrehten) Gummiring im Schäkel gesichert.
3. Trendumkehr: Der Keramikring musste bei der Bremsumlenkung wieder einer (hochwertigen) Rolle von Harken weichen.
4. Leichte Shark Nose, bei Nova „Air Scoop“ genannt, durch überkreuzte Stäbchen in der Profilnase
5. Bremsanlenkung mit simplem Raffsystem, Nahtschutzband im Achterliek

## NOVA ION 5

Wölbung konstant halten soll. Beim Ion 4 war dieser ebenfalls bereits erhältlich, jedoch sehr stark zu ziehen. Das Gaspedal ist nicht allzu hart, auf meinem fast fünfständigen Flug verwende ich es andauernd einbeinig ohne irgendwelche Ermüdungserscheinungen.

### Extremflughverhalten

Provozierte Klapper sind unspektakulär und absolut im Low-B-Bereich. Wie eingangs erwähnt bin ich aber auch durch die ein oder andere „Waschmaschine“ geflogen. Im Lee macht sich die Wendigkeit des Intermediate doppelt und dreifach bezahlt, da man eng und steil aus der Rumpel zu entsteigen vermag. Dabei kann jedoch selbst dem Ion 5 mal ein Schnalzer entkommen, was eventuell auf das neue, etwas weichere Tuch zurückzuführen ist. Prinzipiell ist der Flügel sauber und prall gespannt. Wenn es gehörig bockt, muss der Pilot durchaus auch mal eingreifen, um die Schräglage zu korrigieren oder aber auch um den Flügel etwas abzustoppen, wenn er doch mal etwas vorschießt. Der Rolle-auf-Rolle-Klapper passierte aus Unachtsamkeit und Respektlosigkeit – man kramt nicht Vollgas im Lee nach seinen Überhandschuhen. Der Flügel hat dabei genau das gemacht, was ein Low-B machen sollte: Er ist von ganz alleine flott wieder in den Sollflug zurückgekehrt. Insgesamt kann ich dem Ion 5 trotz einer gewissen Portion

Dynamik nur die besten Haltungsnoten attestieren!

### Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Wer Spaß will, kann ihn haben. Die Wendigkeit und der beachtliche Durchzug trösten über die klassengemäß verhaltene Trimmgeschwindigkeit hinweg und lassen den Piloten tanzen, so er das möchte. Klar – gewisse Grenzen sind gesetzt, richtig ausladend werden die Wing-over eigentlich nicht, und wenn man noch so anzieht, es fehlen letztlich ein paar PS. Trotzdem – das Handling ist absolut erwachsen und wird selbst die größten Handlungsfetischisten (wie mich) begeistern.

### ABSTIEGSHILFEN

#### B-Stall

Der B-Stall wurde nicht getestet.

#### Ohren anlegen

Die Ohren sind mit dem Ion 5 einfach angelegt. Sie produzieren mittlere bis gute Sinkwerte und öffnen von alleine, sobald von den äußeren A-Leinen abgelassen wird.

#### Steilspirale

Flott hat man den Ion 5 zu einer Spirale überredet, die sich durch die hohe Wendigkeit sehr einfach dosieren lässt. Beim Ausleiten muss der

Pilot nicht zwingend auf das Aufrichtemoment achten, das spät aber doch einkickt und den Schirm aus der Kurve aufpendeln lässt. Wer das Nachdrücken auf der Innenseite verschläft, hat einen Aufschaukler gewonnen, der aber im Rahmen bleibt.

### FAZIT

Der Ion 5 ist eindeutig „noch besser“ geworden. Obwohl es beim Gleiten ohne seriöse Vergleichsflüge reine Spekulation bleibt, überzeugt er doch durch fühlbare Leistung. Ich bin durchaus gewillt zu glauben, dass hier noch ein Schippchen nachgelegt wurde. Deutlich offensichtlicher ist der Feinschliff beim Handling, das nun sportlich orientiert selbst den anspruchsvollsten Feinschmeckern wie mir exquisit vorkommt.

Das Spiel mit der Dynamik funktioniert gut – gleichermaßen ist der Ion 5 auch für weniger erfahrene Piloten durchaus geeignet. Mit ein paar Vorbehalten zwar (nicht jeder braucht es sportlich), doch fliegt der Ion 5 natürlich auch sehr gut, wenn man noch keine perfekten Automatismen besitzt. Der Flügel spannt einen attraktiven Bogen für den thermikorientierten Einsteiger bis hin zum XC-lüsternen Streckenjäger.

Nova hat es gewagt, den bestverkauften Schirm bedeutend weiterzuentwickeln – meiner Meinung nach mit vollem Erfolg. Bravo! ■



Foto links:  
Der Ion 5 folgt sehr prompt und direkt Steuerimpulsen.

Foto rechts:  
Schön zu sehen: Die Bremsanlenkung, die im Außenflügel deutlich mehr greift als schirmmittig. Das macht das Handling schön sportlich!

## KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	<b>Vorwärtsstart</b> ★★★★★	Sehr gut. Der Flügel schnappt nach Luft und „springt“ förmlich hoch. Kaum Bremsvorläufe und etwas wendig um die Hochachse.
	<b>Rückwärtsstart</b> ★★★★	Kann durch die kurzen Bremsen und die Wendigkeit um die Hochachse bei schwachem Wind und übermotivierten Korrekturen drehen. Ansonsten sehr gut – vor allem, wenn der Schirm mal oben ist.
	<b>Starkwindhandling</b> ★★★★★	Entwickelt rasch starken Zug, bleibt aber willig und durch die gute Korrigierbarkeit sehr gut beherrschbar. Lässt sich nur schwer stallen.
FLUGVERHALTEN	<b>Agilität/Wendigkeit</b> ★★★★★	Sehr hoch! Selbst beim Nachdrücken und in uneinheitlicher Thermik traumhaft einfach.
	<b>Steuerverhalten</b> ★★★★★	Trotz spürbarer Steuerkräfte und subtilem Aufrichtemoment sehr wendig. Achtung vor zu hoher Schräglage, Außenbremse eventuell mitbenutzen.
	<b>Klappverhalten</b> ★★★★★	Sehr überschaubar.
	<b>Beschleunigter Flug</b> ★★★★★	Hoher Endspeed, gute Stabilität, Beschleunigerdruck nicht allzu hoch, Gleiten bis zumindest Halbgas sehr überzeugend.
	<b>Dämpfung/Stabilität</b> ★★★★	Hohe Stabilität bei mittlerer Dämpfung: gut gespannte Kappe, die Stöße und Feedback teilweise an den Piloten weitergibt.
ABSTIEGSHILFEN	<b>Ohrenanlegen</b> ★★★★★	Einfache Einleitung, vernünftige Sinkwerte, öffnen von selbst.
	<b>B-Stall</b>	Wurde nicht getestet.
	<b>Steilspirale</b> ★★★★★	Einfache Durchführbarkeit, gute Dosierbarkeit auch in bockiger Luft, Ausleitung trotz Aufrichtemoment nicht schwierig.
<b>Eignung</b>	Vom Einsteiger über den thermikorientierten Hike-&-Fly-Enthusiasten zum Gelegenheits- und Wochenendflieger bis hin zum verspielten Freestyler und dem versierten XC-Cracker. Ein Schirm für alle!	
<b>Wertung</b>	★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★★ sehr gut ★★★★★★ ausgezeichnet	

