

Up, up and away! Dank hohem
Topspeed ist der Ion 7 auch für
XC gut geeignet ...



NOVA ION 7

Sicherheit, Wohlfühlfaktor, Handling und
Performance. Wer einen Allrounder sucht, sollte
sich den Ion 7 genauer ansehen ...

Testpilot: Robert Kubin

Fotos: Adi Geisegger

Detailfotos: Norbert Aprissnig

Moment mal: Ion? Hatten wir den Vorgänger nicht vor kurzer Zeit im Test? Und tatsächlich: In Ausgabe THERMIK_10/2021 zeigte sich Franz Altmann begeistert vom Ion 6, der keine Fortsetzung, sondern vielmehr eine Neuentwicklung der etablierten Produktmarke war. Das Leinenkonzept, die Konstruktion, das Flugverhalten bis hin zum Farbdesign, der Sechser wurde von Grund auf neu gedacht und entwickelt.

Nun ist die siebte Generation des Flügels erschienen. Und diesmal dürfte im Lastenheft gestanden haben: Orientierung am neuen Mentor 7!

Auf der Website von Nova wird mehrfach hervorgehoben, dass der Ion 7 mit der hauseigenen Design-Software konstruiert wurde, die bereits bei der Entwicklung des Mentor 7 und des Xenon zum Einsatz kam. Philipp „Pipo“ Medicus, Konstrukteur besagter Schirme, gab auf der Thermikmesse und auch in den Nova Insights einen tiefen Einblick in die Arbeitsweise und die Leistungsfähigkeit dieser Software. Beide Vorträge sind auf YouTube zu finden. Philipp hebt besonders hervor, dass nunmehr virtuelle Klapper simuliert werden können und somit Optimierungen schneller und kostengünstiger als mit der herkömmlichen Prototypen vonstattegehen. Sinngemäß: Ist das Designwerkzeug gut, ist der Schirm gut. Mal sehen, ob das stimmt ...

Getestet wurde der Ion 7 in Größe S (Startgewicht 80 bis 105 kg, empfohlener Gewichts-

bereich 90 bis 100 kg) mit 93 bis 96 kg Startgewicht.

Den Ion 7 gibt es auch in einer Leichtversion „Nova Ion 7 Light“, was je nach Größe zwischen 0,6 und 0,8 kg zusätzlicher Gewichtsersparnis gegenüber der „semileichten“ Normalversion bringt. Der Ion 7 Light war allerdings nicht Gegenstand dieses Testberichts ...

KONSTRUKTION, MATERIALIEN UND DESIGN

Ein Blick in die Konstruktionsdaten zeigt, dass die Unterschiede zum Ion 6 im Detail liegen: keine Veränderung bei der Anzahl der Zellen (51). Die ausgelegte Fläche hat sich geringfügig vergrößert, die Streckung wurde ein klein wenig verringert (von 5,19 auf nun 5,17). Somit wurde die Flügelform um einen Tick runder, was sicherlich der Stabilität im Flug zuträglich ist. Auffällig ist, dass die Gesamtlänge der Leinen deutlich reduziert wurde. In unserer Testgröße wurden um 16 m weniger Leinen verbaut. Das Schirmgewicht ist in allen Größen nahezu gleich geblieben.

Und noch eine Änderung sticht heraus: Der zulässige Gewichtsbereich ist in fast allen Größen breiter ausgelegt als beim Vorgänger, die Größe XXS ist beim Ion 7 bereits ab 55 kg zugelassen (Ion 6: 60 kg), leichtgewichtige Piloten wird's freuen.

Die schon angesprochene Anlehnung am neuen High-Performance-Intermediate Mentor 7 meint man schon rein optisch an der Flügelform zu erkennen. Von der Leinengeometrie ist der Ion 7 allerdings kein 2,5-Leiner im

Sinne vom Mentor 7, obwohl auch der Ion 7 im Außenflügel (ausgehend von der äußeren Stammleinenenebene) keine kurzen D-Aufhängungen besitzt. Diese findet man allerdings bei der inneren und mittleren Stammleinenenebene, was den Ion 7 zu einem klassischen Hybrid-Dreileiner macht.

Was das Leinenmaterial betrifft setzt Nova beim Ion 7 auf einen Dyneema/Kevlar-Mix: Unummantelte Kevlar-Topleinen aus der U-8000-Serie von Edelrid bei den Topleinen. Stammleinen, Zwischengalerie- und Stammleinen sind ummantelte Dyneemaleinen. Die Kappe weist viele bekannte Features aktueller Gleitschirme auf: Kunststoffverstärkungen in der Profelnase, 3D-Shaping, Miniribs im Achterliek.

Aber es gibt auch Neues, was man so noch nicht gesehen hat. Ins Auge sticht die „Verarbeitung“ der Kunststoffstäbe im Nasenbereich. Wo üblicherweise sich zwei Stäbchen überkreuzen, um eine Shark Nose zu bilden, besteht das Ion-7-Stäbchen aus einem Stück und wird einfach in einem Kreisbogen vernäht. Dies dürfte auf die Shark Nose (bei Nova als Aircscoop bezeichnet) einen ähnlichen Effekt wie die sich überkreuzenden Stäbchen haben, aber eben aus einem Stück. Zusätzlich stabilisiert aber dieser „Loop“ die Zellwand, was sich wohl stabilisierend auf den Nasenbereich im Schnellflug auswirkt. Eine clevere Idee!

Zusätzlich verfügt der Ion 7 über Stabilisierungsbänder in der Eintrittskante, was sich wohl ebenfalls positiv auf den Schnellflug auswirkt.

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

Hersteller	Nova, A-6123 Terfens, Tel. +43 (0)5224 66026 info@nova.eu, www.nova.eu				
Produktion	Vietnam				
Konstrukteur	Philipp Medicus				
Testpiloten	Fabian Gasteiger, Ferdinand Vogel, Nicola Donini, Théo de Blic				
Größen	XXS	XS	S	M	L
Zellenanzahl	51	51	51	51	51
Startgewicht zugel. (kg)	55–85	70–95	80–105	90–115	100–130
Startgewicht ideal (kg)	70–80	80–90	90–100	100–110	110–125
Fläche ausgelegt (m²)	21,40	23,60	26,00	28,40	30,80
Fläche projiziert (m²)	18,30	20,20	22,20	24,30	26,30
Spannweite ausgelegt (m)	10,50	11,00	11,60	12,10	12,60
Spannweite projiziert (m)	8,4	8,8	9,3	9,7	10,1
Streckung ausgelegt	5,17	5,17	5,17	5,17	5,17
Streckung projiziert	3,86	3,86	3,86	3,86	3,86
Kappengewicht (kg)	4,2	4,5	4,8	5,1	5,4
Preis inkl. MwSt. (€)	4.225,–	4.225,–	4.225,–	4.225,–	4.225,–
Gütesiegel LTF/EN	B	B	B	B	B
Lieferumfang	Nova Stuff Sack, Repair-Kit, Miniwindsack, Handbuch				

Mittels konstantem Zug steigt der Ion 7 über den Piloten ... nach wenigen Schritten ist man in der Luft.





Mit der flachen Krümmung und den runden Stabilos erinnert der Ion 7 an den Hochleistungsintermediate Mentor 7 ...

Einige kurze Querszugsbänder und ein durchgehendes Band vor den Miniribs sorgen für zusätzliche Stabilität der Kappe.

Was die Tücher betrifft setzt Nova durchgängig auf französische Tücher von Porcher, die in der Grammatur 38 und 40 zum Einsatz kommen, was für lange Lebensdauer spricht.

Die sauber verarbeiteten, schmalen Tragegurte sind übersichtlich und daher perfekt für die Zielgruppe geeignet. Auffallend ist der lange Beschleunigungsweg von 49 cm, was für diese Klasse extrem ist und viel Geschwindigkeit vermuten lässt. Optional ist ein Tragegurt mit B-/C-Steering und -Griff erhältlich. Damit ist es möglich, die Kappe mittels doppelt umgelenkter B-Anbindung „verformungsfrei“ zu kontrollieren. Dieser optionale Tragegurt stand uns für den Test nicht zur Verfügung.

Die Verarbeitung ist tadellos und hochwertig. Der Ion 7 ist wie sein Vorgänger in fünf Größen (Startgewicht 55 bis 130 kg) und in drei Farbvariationen erhältlich. Sonderfarben sind mit Hilfe eines Online-Konfigurators demnächst verfügbar.

START

Ein Low-B-Schirm muss einfach zu starten sein und darf den Piloten in keinsten Weise überfordern. Genau das gilt für den Ion 7. Es braucht weder eine gesonderte Auslegeform noch eine spezielle Behandlung. Die Kappe bleibt auch bei stärkerem Wind brav am Boden liegen. Das Aufziehen kann mit und ohne Impuls durchgeführt werden, mit nur den inneren A-Leinen oder auch mit allen. Im Zuge der

Testflüge habe ich überwiegend die inneren A-Leinen zum Aufziehen verwendet und habe einen kleinen Startimpuls gegeben. Die Kappe füllt zwar schnell und unproblematisch, will aber gerade in der ersten Phase mit konstantem Zug geführt werden. Vor allem bei Nullwind oder gar Rückenwind ist darauf zu achten. Denn obwohl der Ion 7 eigentlich nicht zum Ausbrechen neigt, kann das genau dann passieren, wenn der Zug nicht konstant durchgeführt wird. Selbst ein unsauberes, asymmetrisches Hochziehen verzeiht der Ion 7 und richtet sich (bei etwas Aufwind) automatisch aus. Einzig am Zenit sollte man etwas aufpassen: Versucht der Pilot in dieser Phase den anfänglichen Druck auf die Tragegurte (insbesondere bei stärkerem Wind) aufrechtzuerhalten und beschleunigt damit ungewollt den Flügel, so kann es zum Vorschießen kommen. Dieses zu impulsive Beschleunigen lässt sich auf vielen Startplätzen beobachten und verleitet die Piloten dazu, dem Schirm hinterherzulaufen.

Mein Ratschlag zum Ion 7: Steigen lassen und vor dem Zenit Druck herausnehmen. Mit wenigen Schritten baut der Ion 7 genug Auftrieb auf, um den Piloten in die Vertikale zu bringen. Übrigens gelten diese Ausführungen sowohl für den Vorwärts- als auch für den Rückwärtsstart.

FLUGVERHALTEN

Der Ion 7 ist die zu Schirm gewordene Stabilität. Klassentypisch fliegt sich der Ion 7 mit einer hohen Roll- und Nickdämpfung. Das mag jetzt nicht das sein, was sich Sportklassepiloten vorstellen, die sich einen hochagilen Flügel wünschen, aber das ist auch nicht die Ziel-

gruppe. Wer einen Flügel sucht, der vom ersten Moment an Vertrauen vermittelt, weil Luftbewegungen weggedämpft werden und somit kein nervöses Herumgezappele stattfindet, der ist hier richtig. Im Englischen gibt es einen Begriff, der mir für so ein Flugverhalten in den Sinn kommt: recreational (zu übersetzen in etwa mit „für die Freizeit“). Genau das zeichnet die Ion-Serie aus.

Wer nun ob der Dämpfung glaubt, dass der Ion 7 ein schwammiges Steuerverhalten hat, der irrt. Nach etwa 10 cm Vorlauf greift der Bremsdruck und der Ion folgt brav den Steuerkommandos. Es ist sicherlich für den Gleitschirm-Konstrukteur keine einfache Aufgabe, einen bestmöglichen Kompromiss zwischen Dämpfung und Reaktionsfähigkeit bei Steuerimpulsen zu finden. Zudem unterliegt das Ergebnis einer subjektiven Bewertung durch den Piloten, ist also individuell unterschiedlich. Der Ion 7 reagiert eher gemächlich und schlägt keine Haken, ist dabei aber immer noch exakt. Mit einem markanten Bremseneinsatz (mehr Kraftaufwand) lässt sich der Ion 7 etwas widerwillig, aber dann doch zu engeren Kurven hinreißen, was gerade für schnelle Ausweichmanöver wichtig ist. Allerdings kippt der Schirm dann zur Seite und nach vor, was Höhenverlust zur Folge hat. Anders ausgedrückt: Der Ion 7 fliegt sich gutmütig und entspannt, so lange man keine überzogenen Steuerimpulse gibt.

Das Landeverhalten ist vorbildlich. Besonders gefallen hat, dass bei einem thermisch aktiven Landeplatz trotz böllernder Thermikblasen um die Mittagszeit eine sehr entspannte Landung ohne große Verwindungen im Schirm möglich

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: Obersegel: Porcher 38 g/m² und 40 g/m²
Untersegel: Porcher 40 g/m²
Eintrittskante: Porcher 38 g/m²
Profilrippen: Porcher 40 g/m²

Leinen: Stammleinen: Liros PPSL, Liros TSL (Dyneema)
Topleinen: Edelrid A-8000U (Kevlar)
Bremsleinen: Edelrid 7850, Liros DSL 70, Liros PPSLS65

Tragegurt: Unterschiedliche Kunststoff-Metallrollen (Beschleuniger), Metallrollen (Bremsumlenkung), Bremswirbel, Magnetclips (Bremsbefestigung), Gummiringe in den Metallschäkeln, geteilte A-Gurte, optionaler B-/C-Steering Tragegurt mit Griff

NOVA ION 7

EIGNUNG

Einsteiger	••	XC	••••
Gelegenheitspilot	•••••	Acro	
Wettkampf		Hike & Fly	•

• (wenig geeignet) bis ••••• (hohe Eignung)

war, während Piloten mit anderen Flügeln im Nachgang von großen Unsicherheiten und Ängsten an diesem Tag berichteten. Flairen kann er, der Ion 7. Aber nicht besonders lange. Die Nickdämpfung verhindert einfach ein großes langes Durchschwingen.

Thermikflug

Auch Thermikfliegen kann er. Für eines meiner Lieblingsspiele am Hausberg („Wer ist der Höchste?“) ist der Ion 7 wie geschaffen. Die Kappe stellt beim Einflug in die Thermik nur geringfügig auf und geht in weiterer Folge auch nicht auf die Nase. Kontrollieren kann man dieses leichte Nicken mit Steuerimpulsen, wie in der Flugschule gelernt.

Luftbewegungen zeigt die Kappe hauptsächlich über die Tragegurte an. Die Bremsleinen sind nicht vollkommen stumm, aber eben gedämpft. Auch hier zeigt sich die Stabilität des Schirms, was nicht bedeutet, dass der Ion 7 stumm wäre, ganz im Gegenteil. Das Nova-R&D-Team hat mit dem Ion 7 eine Konstruktion aufgesetzt, die zwar „redselig“ ist, aber nicht durch kontinuierliches Quasseln nervt oder gar überfordert. Und tatsächlich erinnert das an den Mentor 7.

Im Thermikschlauch will der Ion 7 flach gedreht werden. Also entweder große Kreise oder Innenbremse für den Kurvenradius und zusätzlich Außenbremse zum Flachstellen. Der Ion 7 lässt sich zwar mit entsprechendem Bremsinsatz aufstellen, um in engen Bärten zu drehen, auf leistungsminderndes Graben sollte allerdings geachtet werden, was gerade in schwachen Thermiken unerwünscht ist.

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC
----	----	----	----	----	----	----	----	----

i1: Basisintermediates: 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 Erstschild 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 ist ein solider Schirm, ohne aus der Rolle fallen zu wollen oder zu müssen.

Was uns gefällt: Sehr stabil mit sehr guten Allrounderigenschaften

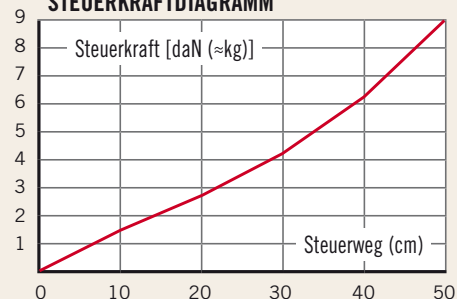
Was anders ist: Für diese Klasse außerordentlich hoher Topspeed

Was uns fehlt: Eine Spur Dynamik

TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	93–95
Flächenbelastung (kg/m ²)	4,19–4,28
Gurtzeug	Niviuk Arrow, Skywalk Range XAlps 2
Messinstrumente	Skytraxx 3.0, Flymaster Live/TAS
Beschleunigungsweg (cm)	49
Gewicht Schirm (kg)	4,8
Vtrimm (km/h)	38
Vmax (km/h)	53

STEUERKRAFTDIAGRAMM



Kommentar: Weich einsetzend, später kontinuierlich ansteigend

Beschleunigter Flug

Eine Einschätzung zum Kraftaufwand, um den Beschleuniger durchzudrücken, ist in jedem Fall von der Kombination Gurtzeug plus Schirm abhängig. Unterm Strich lässt sich jedoch sagen, dass man für den Ion 7 im Vergleich zu anderen Schirmen im Bereich Low-B ein Mehr an Kraft benötigt, was die Wadeln bei längeren Talquerungen ins Schwitzen bringen kann.

Gespannt war ich aufgrund des langen Beschleunigerwegs auf den Topspeed. Und tatsächlich, mit etwa 15 km/h Geschwindigkeitszuwachs gegenüber der Trimmgeschwindigkeit setzt der Ion 7 Maßstäbe in dieser Klasse.

Bis etwa zur Hälfte des Beschleunigerwegs verliert der Ion 7 kaum an Gleitzahl, im oberen Drittel bricht die Kurve dann doch ein. Auch das ist nicht negativ zu werten und mit anderen Schirmen in der Klasse vergleichbar.

Im beschleunigten Flug zeigt sich der Ion 7 so stabil wie ohne Beschleuniger. Er hält brav seine Spur, der Bremsdruck ist noch einen Tick höher, aber kein Anzeichen von Ausbrechen, Aufschaukeln oder Kappenverformung.

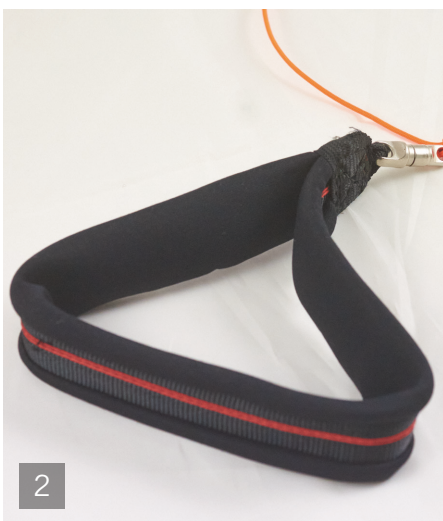
Leider hatten wir den optionalen B-/C-Steering-Tragegurt nicht zur Verfügung, das wäre gerade aufgrund des hohen Topspeeds natürlich interessant gewesen.

Extremflughverhalten

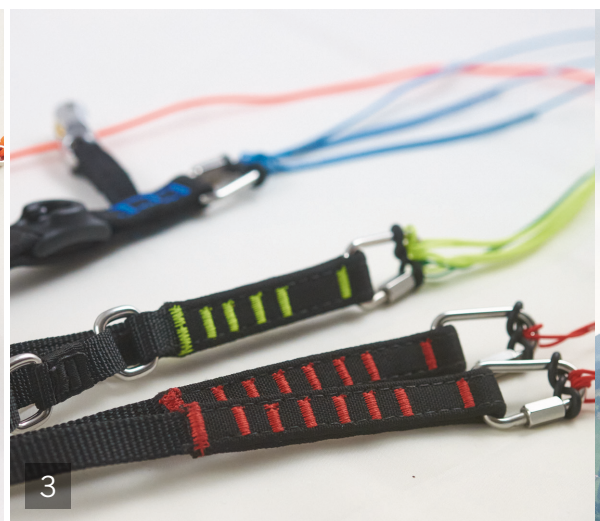
In etwa 15 Flugstunden habe ich nur wenige, zumeist kleinflächige Klapper eingefahren. Die Flügelmitte zeigt sich unbeeindruckt von der bewegten Luftmasse. Seitenklapper haben eine geringe Entlastung zur Folge und lösen sich selbständig wieder auf. Es gilt: Hände hoch



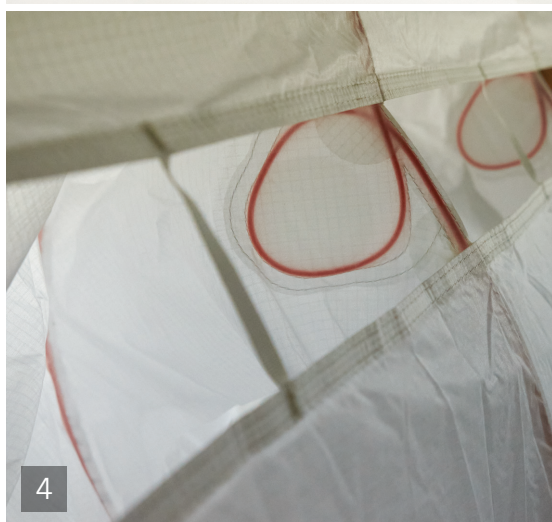
1



2



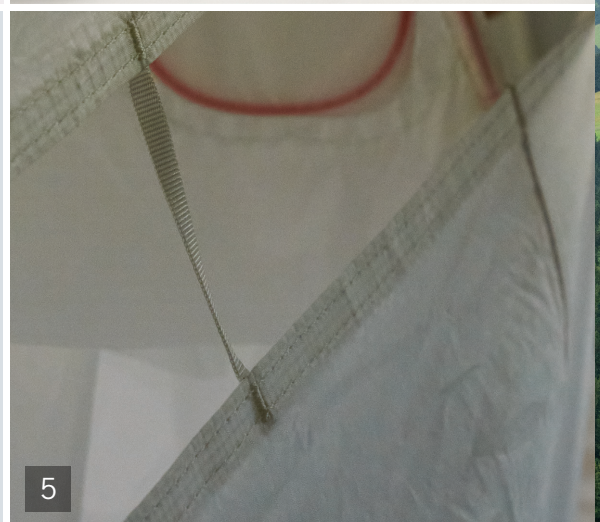
3



4

NOVA ION 7

1. Funktioneller und gut übersichtlicher Tragegurt, optional gibt es einen B-/C-Steering-Tragegurt
2. Weiche „Komfort“-Steuergriffe
3. Farbliche Markierung der drei Tragegurtebenen
4. Clever: bogenförmig statt überkreuzt verarbeitete Stäbchen in der Profilnase
5. „Stabilisierungsband“ in der Eintrittskante



5

und lass den Schirm mal machen. Größere Seitenklapper konnte ich nur simuliert, also durch Herunterziehen der A-Leinen initiieren. Der Schirm dreht ohne Gewichtsverlagerung nur geringfügig weg, die Kappe schießt nicht vor, taucht auch nicht weg und füllt unmittelbar wieder. Beschleunigt dreht die Kappe etwa 90 Grad weg, aber auch hier erlebt man kein Vorscheißen. Das vermittelt Vertrauen. Simulierte Frontklapper verlaufen ebenso unproblematisch und ehe man den Blick nach oben richtet, um zu sehen, was da gerade geraschelt hat, ist die Vorderkante schon wieder aufgeklappt und der Schirm am Fliegen. Der Stallpunkt ist etwas schwammig definiert. Zum einen braucht es schon eine gehörige Bremsanlenkung, um einen Strömungsabriss zu provozieren, zum anderen viel Kraft. Der Bremsdruck steigt zum Stallpunkt hin erheblich an. Hier sollte man nicht den Fehler machen, die Bremsen zu schnell zu tief zu ziehen, da sich der Schirm nach dem Abriss kräftig windet und es wiederum einiges an Nachlassen der Bremsen braucht, um in einen stabilen Backflight zu kommen. Wohl demjenigen, der Fullstalls mit dem Ion 7 bei einem Sicherheitstraining gelernt hat und genau weiß, bei welcher Bremsstellung

der Strömungsabriss stattfindet. Die Ausleitung des Fullstalls ist unproblematisch. Das Vorscheißen beim Wiederaufnehmen der Fahrt kann gut abgefangen werden.

Spaßfaktor

Wingovers mit dem Ion 7: Ja schon, aber ... Bis zu einer Auslenkung von 90 Grad ist Rollen/Wingovern gut zu bewerkstelligen, das richtige Timing vorausgesetzt. Ab der Horizontalen hat der Ion 7 eine Art Blockade, die wohl aus der Roll-/Nickdämpfung stammt. Es braucht schon einen erheblichen Bremseneinsatz, um diese Hürde zu überwinden. Richtig hohe Wingover sind nicht seine Stärke und müssen es auch nicht sein. Das ist neben dem Krafteinsatz auch dem Umstand geschuldet, dass die Kappe vehement in die normale Flugposition drängt. Ein Energie-Aufbauen, um mit großen Schwung durchzuschwingen, ist nur bedingt möglich.

ABSTIEGSHILFEN

Ohren anlegen

Hier ist alles in der Norm: mittelgroße Ohren, die sich sauber anlegen und nicht schlagen. Sinkraten 2 bis 3 m/s (ohne Beschleuniger) und

4 m/s mit Beschleuniger. Die Ohren öffnen selbstständig, zuverlässig und rasch.

B-Stall

Die B-Leinen sind oberhalb der Leinenschlösser einfach zu greifen und mit vergleichsweise geringem Kraftaufwand zu ziehen. Wo man bei anderen Schirmen mitunter den ganzen Körperinsatz benötigt, gestaltet sich der B-Stall beim Ion als unkompliziertes Standardmanöver. Der Schirm zieht sich vorbildlich zusammen, keine Tendenz zum Verwinden oder zu einem Hufeisen. Zudem kann der Stall mit nur geringem Kraftaufwand gehalten werden. Die Sinkrate beträgt etwa 5 m/s. Gibt man die Leinen abrupt frei, nickt der Schirm weit vor und nimmt sofort wieder Fahrt auf. So muss das sein!

Steilspirale

Was beim engen Kurvenfliegen als Graben bezeichnet wird, ist für die Steilspirale bestens geeignet: Der Schirm geht ohne viel Aufwand schnell auf die Nase. Zuvor lässt sich der Winkel gut und exakt kontrollieren. Einmal in der Spirale steigt der Bremsdruck schnell an und man erreicht gut und gerne 12 bis 15 m/s. Die g-Kräfte sind natürlich merkbar, aber über-



Die Ohren öffnen
selbständig, zuver-
lässig und rasch ...

schaubar. Trotzdem sollte man sich nur schrittweise an die höheren Sinkraten annähern.

Eine Tendenz zur stabilen Steilschleife konnte nicht festgestellt werden, ganz im Gegenteil. Lockert man den Bremsdruck auf der inneren Bremse, möchte der Ion 7 sofort aufsteigen, was ohne Gegenmaßnahme dazu führt, dass die vorhandene Energie in Steigen umgesetzt wird und der Ion 7 aus der Spirale herausschießt. Das ist zwar nicht schön, aber dann auch nicht gefährlich. Ist die Energie verbraucht, geht die Kappe in die Horizontale, kippt etwas nach vor, um wieder Fahrt aufzunehmen, und das war's auch schon.

Eleganter ist natürlich, die überschüssige Energie durch Kreise abzubauen. Hierfür braucht der Ion 7 ein gehöriges Maß an Innenbremse und Gewichtsverlagerung, denn die Tendenz zum Aufsteigen ist hoch.

FAZIT

Nova hat sich beim neuen Ion 7 am Mentor 7 orientiert, ohne den Low-B-Bereich mit aller Gewalt auszureizen zu wollen. Und tatsächlich ist der Ion 7 so etwas wie ein Allrounder. Wer einen Schirm für Hausberg, Urlaub, kleinere bis mittlere Strecken und auch Hike & Fly sucht, der ist hier gut aufgehoben. Ebenso werden sich Piloten, die nur eingeschränkt zum Fliegen kommen und daher ein Sportgerät bevorzugen, das einfach und trotzdem gut funktioniert, für den Ion 7 interessieren. ■

KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★	Einfach, zuverlässig, konstanter Zug notwendig
	Rückwärtsstart ★★★★★	Sehr überschaubar und einfach
	Starkwindhandling ★★★★	Aufpassen vor Aushebeln im Zenit
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★	Zum Hakenschlagen und schnellen Richtungswechseln lässt er sich etwas bitten
	Steuerverhalten ★★★★	Hoher Steuerdruck, sehr exakt
	Klappverhalten ★★★★★	Klappt selten und wenn nur kleinflächig
	Beschleunigter Flug ★★★★★	Hoher Kraftaufwand, hoher Toppspeed
	Dämpfung ★★★★★	Hohe Dämpfung um alle Achsen
ABSTIEGSHILFEN	Stabilität ★★★★★	Sehr hoch
	Ohrenanlegen ★★★★	Mittlere Effektivität, gut mit Beschleunigerunterstützung
	B-Stall ★★★★★	Leichte Einleitung, einfache Ausleitung
	Steilschleife ★★★★★	Vorbildlich, Aufstellendenz beachten
Eignung		Allrounder (Hausberg), XC-Spezialisten, die einen stabilen und sicheren Basisintermediate suchen (hoher Toppspeed!)
Wertung		★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet



Glattes faltenfreies
Obersegel sorgt für
gutes Gleiten ...