

NIVIUK KOUGAR 2

Mit dem Kougar 2 präsentiert der spanische Hersteller die Neuauflage seines XC-Motorschirms. Streckung 5,9 sowie modernste Konstruktionsdetails sprechen eine klare Sprache ...

Testpilot: Günther Bocksteiner
Fotos: Norbert Aprissnig,
Günther Bocksteiner



NIVIUK KOUGAR 2

Links: Das eigenständige Niviuk-Design ist ein Hingucker.

Rechts: Der Kougar benötigt keine schweren Kraftpakete am Rücken.

Letztes Jahr hielt ein wichtiges Konstruktionsmerkmal Einzug in den motorisierten Gleitschirmsport – die Shark Nose. Während Ozone die Erfindung für sich beansprucht, war es der spanische Hersteller Niviuk, der als Erster Serien-Motorschirme mit der neuen Eintrittskante auf den Markt gebracht hat.

Bereits im zeitigen Frühjahr präsentierten die Teampiloten Ramon Morillas, Nico Aubert und Karen Skinner die neuen Modelle in Las Candelas und sorgten für großes Aufsehen: Ein überarbeitetes Reflexprofil mit RAM-Lufteinlässen (das Pendant zur Haifischnase) erlaubt die Verwendung kleiner Flächen bei sehr guten Auftriebs- und Geschwindigkeitswerten und stellt damit bewährte Konzepte in Frage. Zwischenzeitlich haben die anderen Hersteller reagiert und kaum ein neu erscheinendes Modell verzichtet auf die Shark Nose – auch wenn sie unterschiedlich benannt wird. Wir haben den Kougar 2 auf Herz und Nieren getestet und die eine oder andere Überraschung erlebt.

Vor unserem ersten Flug haben wir den österreichischen Niviuk-Importeur auf die Frage, ob wir einen 20er Kougar mit einem 125 ccm-Motor (Pilot: 93 kg) testen möchten, milde belächelt. Kleine Reflexschirme erforderten bis dato ausgewachsene Schubverhältnisse und Startläufe leichtathletischer Prägung, das

empfohlene Setup entsprach nicht wirklich den Erwartungen und Erfahrungen der letzten Jahre. Der folgende Flug sollte uns eines besseren belehren – mehr dazu später...

Konstruktion und Aufbau

Niviuk bringt mit dem Kougar 2 einen Reflex-Intermediate auf den Markt, der – wie es so schön heißt – ideal für XC-Abenteuer sein soll. Dem können wir nach ausgiebigen Testflügen uneingeschränkt zustimmen. Eine Streckung von 5,9 ist wohl der auffälligste Unterschied zum hauseigenen Einsteigergerät, dem „Link“, welcher mit 5,3 nicht ganz so schlank ausfällt und sich noch eher an klassischen Schirmen orientiert. Das Obersegel besteht aus Porcher Skytex 9017, das Untersegel wird aus Dominicotex N20 D gefertigt – ein stimmiger Materialmix. Die Zellzwischenwände und Diagonalrippen kommen ebenfalls aus dem Hause Dominico. Natürlich dürfen auch, dem Stand der Technik entsprechend, die Stäbchen an der Profilnase nicht fehlen. Die Stammleinen und Teile der oberen Geometrie sind vom japanischen Hersteller Teijim, ein paar Meter Liros DC 040/060 tragen außerdem zu den insgesamt 304 (Kougar 20) bzw. 362 Metern (Kougar 28) Gesamtleinenlänge bei. Der Kougar ist in vier Größen erhältlich und deckt einen Gewichtsbereich von 70–180 kg ab. Im Trikebetrieb dürfen es laut Niviuk in jeder Größe sogar noch jeweils

20 kg mehr sein. Ein EN-926-1 Schocktest (8G/180 kg/3 sec) und ein Lasttest (1.440 kg) legen Zeugnis über die Güte der verwendeten Materialien und die Verarbeitung ab. In Sachen Qualität kann sich im Zeitalter des Internets und Social Media kein Hersteller mehr Schwächen erlauben und die Spanier haben diesbezüglich sicherlich ihre Hausaufgaben gemacht. Die Tragegurte weisen vier Leinenebenen auf, wobei die D-Ebene nicht als Gurt, sondern als Kevlargeteilt ausgeführt und flaschenzugartig mittels Schraubschäkel an der B-Ebene befestigt ist. Auch das Trimmerband wird durch einen Durchläufer geführt – leider ist die Trimmerstellung trotz eingnähter Markierungen daher nicht optimal zu erkennen. Höhenverstellbare Magnetclips für die gut in der Hand liegenden Bremsgriffe runden den trotz vieler Umlenkungen übersichtlichen Tragegurt ab. Neben den bereits erwähnten Schock- und Lasttests nach EN-926-1 sind alle Kougar 2-Größen mittels DGAC-Homologation in Deutschland (und Österreich) legal fliegbar und können versichert werden.

Startverhalten

Beim erstmaligen Sortieren der Leinen scheint die C-Ebene bauartbedingt leicht verdreht zu sein, was den Kougar-Neuling irritieren kann, bei genauerem Hinsehen jedoch stellt sich schnell heraus, dass die durch einen Ring



1. Relativ weit hinten am Obersegel sieht man die Quernähte des 3D-Shaping.
2. Sehr saubere Verarbeitung der Nähte.

3. Die markante Shark Nose in der Profilhase des Kougar 2.
4. Der etwas eigenwillig gestaltete Tragegurt.



Schön zu sehen: Der Reflexanteil des Profils zieht sich über die ganze Spannweite.

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)				
HERSTELLER/Vertrieb	Niviuk Gliders, Girona, Spanien, www.niviuk.com D: Turnpoint Fastline, D-83071 Stephanskirchen/Baierbach, www.turnpoint.de A: PAP Team Austria, A-4240 Waldburg, www.paramotor.at			
Produktion	Niviuk China			
Konstrukteur	Olivier Nef			
Testpilot	Ramon Morillas			
Größen	20	23	25	28
Zellenanzahl	60	60	60	60
Abfluggewicht PPG (kg)	70-120	80-140	90-160	110-180
Abfluggewicht Trike (kg)	70-140	80-160	90-180	110-200
Fläche ausgelegt (m²)	20	23	25,5	28
Fläche projiziert (m²)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Spannweite ausgelegt (m)	10,36	11,2	11,62	12,27
Spannweite projiziert (m)	17,28	19,88	22,04	24,02
Streckung ausgelegt	5,9	5,9	5,9	5,9
Streckung projiziert	4,56	4,56	4,56	4,56
Kappengewicht (kg)	5,2	5,8	6,4	6,8
V-trim (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
V-Trimmer offen (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
V-max (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis inkl. Mwst. (€)	3.500,-	3.500,-	3.500,-	3.500,-
Belastungstest EN-926-1	8G/max. 180 kg	8G/max. 180 kg	8G/max. 180 kg	8G/max. 180 kg
Zulassung	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC
Obersegel/Untersegel	Porcher Skytex 9017, Dominicotex N20 D			
Leinen	Teijin TNL Aramid (diverse Durchmesser), Liros DC 040/060 Dyneema (Bremsstapleinen)			

verlaufende D-Ebene für diesen Eindruck verantwortlich ist. Somit kann man sich getrost den weiteren Startvorbereitungen widmen. Leicht bogenförmig ausgelegt stehen die RAM-Lufteinlässe (wir bleiben bei der Bezeichnung) bereits schön in der leichten Brise. Schon bei geringem Zug an den inneren A-Leinen steigt der Kougar höchst verlässlich über den Piloten und bleibt auch dort, wo er hingehört, nämlich oben, um auf Befehle seines Herrn zu warten. Bei stärkerem Wind zeigt sich ein Verhalten, das bisher eher von „Deep Reflex“-Profilen zu erwarten war: Selbst bei grobmotorischer Behandlung des Schirms wie Reißen an der Bremse oder ruckartige Belastung und Hüpfen im Gurtzeug (beim ausgiebigen Groundhandling) macht der Kougar keinerlei Kapriolen. Ein Eindellen der Eintrittskante kann man nur durch schnelles Gehen in Windrichtung erreichen, selbst dann bleibt der Kougar noch eine Weile in Form. Wir schreiben das unter anderem der neuen Eintrittskante zu, die laut Beschreibung für einen erhöhten Innendruck bei verschiedenen Anstellwinkeln sorgen soll. Auf jeden Fall unterstützt das exzellente Aufziehverhalten schon vor dem Start den Piloten bei seinem Vorhaben. Die größte Überraschung bei unseren ersten Flügen war jedoch die Effizienz

des neuen Profils von Niviuk. Bei der hohen Flächenbelastung (wir erinnern uns: 17,28 m² projiziert/135 kg Abfluggewicht/125 ccm Motor) hebt man bereits nach erstaunlich kurzem Startlauf und moderater Geschwindigkeit ab. Auch in Nullwind-Situationen glaubt man als Pilot, mindestens vier Quadratmeter mehr an den Karabinern hängen zu haben. Spätestens jetzt wird klar, dass Reflexschirme nicht länger energievernichtende Widerstandsflächen mit zweitklassigem Startverhalten sein müssen.

Im Flug
Auch im Steigflug kann der Kougar seine Effizienz ausspielen, die Steigwerte am Vario bestärken diesen Eindruck. Einmal auf Reishöhe angelangt, wird es Zeit, die Trimmer zu öffnen: Erwartungsgemäß benötigt er dann etwas mehr Motorschub. Im Vergleich zu „klassischen“ Reflexern fällt das Durchtauchen beim schnellen Öffnen der Trimmer aber gering aus, die Geschwindigkeit für Streckenkilometer ist ausreichend und pendelt sich, je nach Flächenbelastung, bei 55–57 km/h ein. Bei Betätigung des Beschleunigers kommt der Kougar auf etwa 62 km/h und benötigt dann doch einen reflex-spezifischen Schub für den Nullschieber. Der Schirm baut über den gesamten Trimmer-

und Beschleunigerbereich keine Oszillationen auf und vermittelt Stabilität bei guter Dämpfung um alle Achsen. Das soll allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Flügel an der Bremse auch ein anderes Gesicht zeigen kann. Piloten, die etwas für hohe Wingover und Spaß übrig haben, werden positiv überrascht sein. Unter Einsatz der kombinierten Steuerung ist der Flügel auch für fortgeschrittene Piloten eine Erwägung wert. Das Kurvenverhalten ist sehr angenehm - bei mittleren Steuerdrücken (die bei offenen Trimmern natürlich zunehmen) ist die Kurvenneigung präzise einstellbar, auch bei der Ausleitung enger Kurven schießt der Kougar nicht über. Letztes Jahr flog Nicolas Aubert übrigens einen Kougar bei der WM in Ungarn am Trike, ein Einsatz bei hochklassigen Wettbewerben, die sich häufig über die Economy entscheiden, ist daher mit Sicherheit auch ein mögliches Einsatzgebiet des Schirms.

Landung
Wer in letzter Zeit meist sehr kleine Reflexschirme mit großhubigen Motoren geflogen ist (dazu zählt der Autor dieser Zeilen) wird im Landeanflug mit dem Kougar eine kleine Überraschung erleben: mit gemächlicher

Geschwindigkeit gleitet der Flügel beim ersten Mal weit über den angepeilten Landepunkt hinaus. Der Kougar muss für ein effektives Flaren nicht mit Überfahrt in den Endanflug gebracht werden, was die Nerven vieler Wochenend-Piloten sicherlich schonen wird. In Bodennähe seinen Schirm schießen zu lassen, um die nötige Energie für die Ausgleitstrecke aufzubauen, ist schließlich nicht jedermanns Sache. Jedenfalls sorgt unser Testkandidat für entspannte Landungen bei verschiedensten Verhältnissen und somit für ein rundes Flugvergnügen.

Fazit
Der noch relativ junge Hersteller Niviuk hat trotz spätem Einstieg ins motorisierte Fliegen offensichtlich auf die Wünsche und Anregungen der Paramotor-Piloten gehört und für die Überraschung des Jahres 2014 gesorgt. Eine Effizienz, die sich mit dem Viper 3 messen kann (ohne nervös wie so mancher Hochleistungsschirm zu wirken) ermöglicht den Gebrauch leichter Motoren. Die Stabilität, das präzise Handling sowie ein stressfreies Startverhalten ermöglichen es auch dem Freizeitpiloten, Leistung zu erleben, ohne ständig damit beschäftigt zu sein, den Schirm in Turbulenzen über sich zu halten. Talentierte Einsteiger, fortgeschrittene Piloten mit Streckenambitionen, aber auch Freunde von G-Kräften erfreut der Kougar mit einem breiten Einsatzspektrum und lässt sicherlich für mehrere Jahre eine Entwicklung des fliegerischen Könnens zu. ■



Gute Leistung, ohne jedoch zu überfordern.

NIVIUK
KOUGAR 2